

OP ZOEK NAAR MEER KOPPEL



De Harley-Davidson Road King uit 2016 met haar klassieke lijnen en een in rubber opghangen 103 c.i. Twin Cam motorblok wat koppel en souplesse uitstraalt.

In 2014 kwam Harley uit met de Rushmore modellen, waar deze uit 2016 er ook één van is. Het Rushmore model heeft een wat snellere nokkenas, die zorgt al voor wat meer koppel bij lage toeren, dan de niet-Rushmore modellen. Toch was de eigenaar er niet helemaal tevreden over, dus ging Gert Jan op zoek naar meer koppel.

Deze Road King is 103 c.i. groot en voorzien van een open Screamin' Eagle luchtfilter. Het luchtfilter heeft alleen een andere achterplaat, waardoor er wat meer lucht in kan via de (helaas warmere) achterkant in combinatie met een K&N luchtfilter. De voorbochten zijn origineel en de uitlaadempers zijn vervangen door een set van Jekill & Hyde. Ook is de motor al eens gemapped op een bank, maar toch zijn er wat klachten over het lage toeren rijden. De klant zoekt geen topvermogen, maar wat meer koppel onderin.

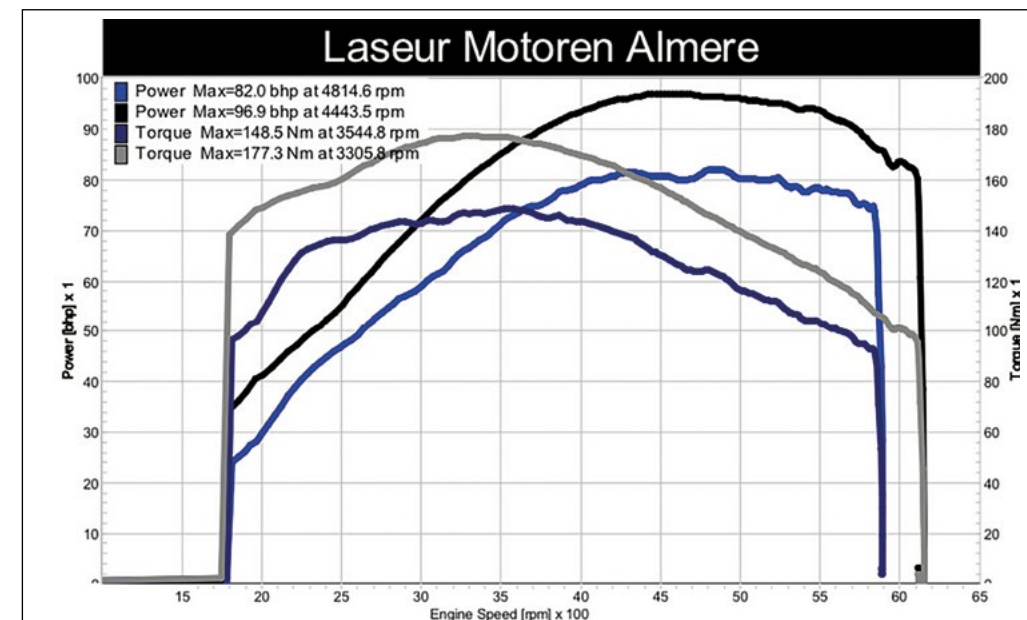
DECOMPRESSIEKLEPPEN

Star Racing heeft voor de Twin Cam modellen een nieuwe nokkenas: de 557 Torqstar, die perfect geschikt lijkt voor deze motor. Star maakt geen EZ

start nokkenassen, dus deze nokken kunnen niet zomaar in elk Twin Cam model. Een vereiste is dat er elektrische decompressiekleppen in de koppen moeten zitten en liever ook geen verhoogde compressie. Modellen van na 2011 zijn voorzien van elektrische decompressiekleppen. Wil je deze nokkenassen in een ouder model - vanaf 2007 - dan zal je mechanische decompressiekleppen naast het bougie gat moeten maken. Dit is niet ideaal, dus een betere optie is dan om voor een ander type nok te kiezen, denk ik zelf.

STOTERSTANGEN VAN S&S

De klant wil deze motor eigenlijk op een low budget basis tunen, zonder de dure S&S pomp en camplate. Dat kan, mits alle onderdelen nog in goede



De zwarte pk-lijn en de grijze koppel-lijn zijn van de Torque Star nokkenas. Hiermee gaat de motor bij 2000 toeren van 100Nm naar 140 Nm en klimt daarna naar bijna 180 Nm. De hele lijn is mooi glad, wat wijst op een mooie afstelling.



Twin Cam 103 c.i. motorblok met origineel luchtfilterhuis voorzien van K&N luchtfilter.

staat zijn. De motorfiets heeft immers al 80.000 km gereden. Sowieso vervang ik de lagers in het carter van de nokkenassen voor de ongekooide lagers en de hydraulische spanners. Wonder boven wonder zijn de spanners na zoveel kilometer eigenlijk nog in prima staat, maar omdat ik ze toch los heb en er uiteraard wel wat sporen te zien zijn, vervang ik ze toch maar.

De tappets zagen er ook nog goed uit, maar deze vervang ik ook om dezelfde reden. De schade is niet te overzien als ze stuk gaan. De originele cam support plate was ook in een zeer goede conditie, net als de oliepomp en ik zag dus geen reden om deze te vervangen. Om de uren te drukken gebruik ik de stoterstangen van S&S en nadat alles er weer in zit kan de motor op de bank om af te stellen met Diag4bike.

Het afstellen verliep ook best gemakkelijk en de motor was al snel soepel en koel aan het draaien.

HEERLIJK SOEPELE MOTOR

Een mooi resultaat met een enorme winst, zeker bij de lagere toerentallen, maar ook bovenin is de motor een stuk sterker. Je kan duidelijk zien dat het vermogen er ook veel soepeler uit komt dan vòòr de afstelling.

DE KOSTEN

- Laseur Stage II kit, bestaande uit: nokkenassen, nokkenaslagers, verstelbare stoterstangen, afstellen op de bank en de benodigde software € 2.300,-, inclusief montage.
- Meerkosten Star Racing Torque Cams € 250,-.
- Set Harley-Davidson spanners € 100,-.
- Set S&S tappets € 400,-.
- Voor totaal € 3.050,- (incl. btw) heb je een heerlijk soepele motor, die je met veel plezier rijdt!

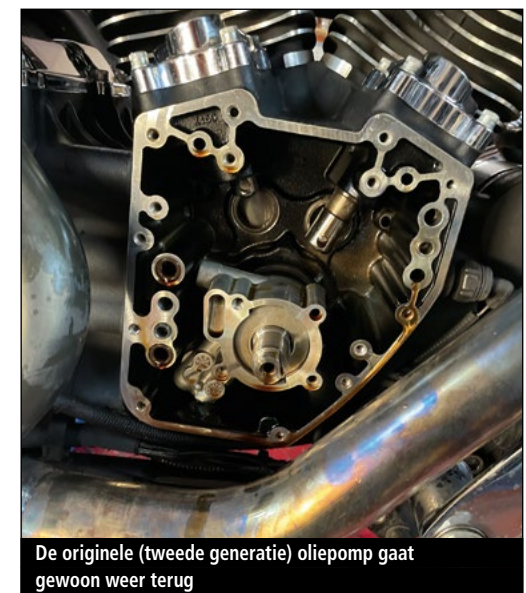
[Tekst en foto's: Gert Jan Laseur]



Tappet waar de harde laag al aan het afslijten is, dus mooi op tijd om te vervangen.



Hydraulische spanner die er voor 80.000 km er best goed uitziet.



De originele (tweede generatie) oliepomp gaat gewoon weer terug



Links het originele gekooide lager en rechts het lager zonder kooi.