



EXTRA INHOUD EN HOGERE COMPRESSIE

# Meer power voor Heritage

Het is niet alleen M8 wat er langs komt in de werkplaats van H-D tuner Gert Jan Laseur. Ook Shovels, Evo's en Twin Cams komen er op de hefbrug terecht. Heritage eigenaar Joop reed naar Almere voor wat meer power en vooral meer koppel. Ook belangrijk was dat de motor lekker soepel zou blijven rijden. Gert Jan gaat ermee aan de slag en onthult ons hier de ins and outs van deze operatie.

De motorfiets is een mooie, verbouwde Heritage uit 2003 met Vance&Hines radius uitlaten. Het is nog een carburateur model.

## KEUZE

Dit model heeft een cilinderinhoud van 1450 cc ofwel 88 ci. Deze cilinders zijn lekker dik en ik kan ze boren en honen van 3 3/4" boring (3 6/8) naar 3 7/8". De motor gaat dan van 1450 naar 1550 cc (95 ci). Als je uitgaat van dezelfde vorm zuiger (vlak) met dezelfde hoogte bovenin de cilinder, gaat ook de compressie mee omhoog wat zorgt voor meer power. Een set cilinders boren en honen plus de aanschaf van twee goede zuigers zal zo rond de 1000 euro uitkomen. Dat is één mogelijkheid. Maar S&S verkoopt een set cilinders en zuigers, compleet met pakkingen, voor 1500 euro. Die set levert een cilinderinhoud op van 97 ci, dus een krappe 1600 cc. De S&S zuiger is iets 'doomed', wat inhoudt dat de verbrandingskamer nog wat kleiner wordt en de compressie nog iets meer stijgt naar 9,7 op 1. Voor

een tweeklepper is rond de 1 op 10 een mooie waarde. Na enig overleg kiest Joop voor de S&S cilinder en zuiger set. De 551 nokkenassen van S&S passen qua karakter heel mooi bij deze motorfiets. Veel power onderin en in het middengebied, ideaal voor de Twin Cam Softails. Die 551 nokkenassen werken het beste met een compressie van net onder de 1 op 10. Bij montage van de nokkenassen vervang ik alle lagers en S&S heeft hier ook een mooie set voor. Om de kosten binnen de perken te houden, blijven de originele koppen en carburateur er op. Wel moeten de kleppen in de kop worden vervangen omdat de oudere Twin Cams deze lift niet aan kunnen. Op zich is dit niet veel extra werk, omdat de koppen er toch af moeten.

## MONTAGE

Vervolgens kan ik beginnen met de montage. Allereerst haal ik de tank eraf. Helaas is het bij dit type altijd een beetje een gedoe met de benzine leiding onder de tank van links naar rechts. Daarna kan de inlaat er helemaal af en worden ook de



De S&S zuiger wordt compleet met cilinder en al gemonteerd. Met een special tool kun je deze makkelijk in de cilinder duwen.



De S&S nokkenassen zijn gemonteerd met originele spanners.



Dyna Dynatek ontsteking plug and play.

uitlaten losgehaald. Vervolgens gaan de klepdeksels, de koppen en daarna de zuigers en cilinders er af. Als laatste haal ik de nokkenassen met de cam support plate er uit en gaat de oliepomp er uit. Bij een Softail loopt bij demontage van de cam support plate de hele olietank leeg, dus zorg voor een grote bak of tap de olietank eerst af. De lagers in het carter van de nokkenassen vervang ik en in dit geval doe ik dat ook de met de lagers in de cam support plate. Deze ziet er samen met de oliepomp nog prima uit, net als de recent vervangen spanners. Ook verkeren de tappets nog in goede staat. De pomp kan er weer in, samen met de cam support plate en de S&S 551 nokkenassen. Daarna maak ik de cilinders goed schoon en controleer ik de speling van de zuigerveren. Dan monteer ik de veren op de zuiger en met een tool druk ik de zuiger met pen en veren in de cilinder en zet deze compleet op het carter. Niet de voetpakking vergeten en de circlips bij de pennen! Als beide cilinders er op zitten dan begin ik aan de koppen. Zoals gezegd gaan er andere kleppen in de koppen. Sowieso haal ik de kleppen er

uit om de speling van de kleppen en geleiders te controleren en om de klepseals te vernieuwen. Ik heb net een hele mooie machine gekocht die kleppen en spietjes wisselt alsof het niets is en daar ben ik heel blij mee! De koppen zijn nu klaar en kunnen er op. De cometic koppakkingen vergen een speciale aanhaal procedure. Daarna kunnen de klepdeksels en tuimelaars op de koppen. De stoterstangen heb ik van S&S en die kan ik later nog monteren. Deze moeten ook afgesteld worden en als dit gedaan is kunnen de carburateur (met de juiste sproeiers) en de uitlaten er weer op. Dan de tank erop en de motor staat weer in elkaar.

## UPGRADE

Omdat de compressie hoger is en de motor groter, ben je eigenlijk wel verplicht om na te denken over de ontsteking. De 2003 heeft een ontstekingskast die gemaakt is voor een kleinere motor, met minder compressie. Daarom verander ik deze voor een Dyna Digital Performance ontsteking kastje. Plug and play. Standaard staat de



Controle of de tandwielen mooi in lijn lopen.



De nieuwe klep veren van S&S gemonteerd.



Het bovenblok zit er ook op en de motor is bijna klaar.

ontsteking op 35 graden, maar door de hogere compressie wil ik dit later zetten en dat kan nu. Olie erin, starten en lopen. Na een paar heat cycles heb ik een mooi stukje zelf gereden ter controle. De motor voelde lekker soepel aan, met de power van een M8 motor. De afgesproken prijs was 4500 euro, met montage, afstellen, alles erop en eraan. De motor is nog niet op de bank geweest, maar zal zeker 90 plus doen met een mooi sterk koppel. Al met al een fantastische prijs voor een motor van 20 jaar oud die nu weer gewoon mee kan doen met z'n jongere broertjes!

[Tekst & foto's Gert Jan Laseur]