



STAGE IV KIT VOOR ROAD GLIDE

Upgrade Milwaukee-Eight

Marcel heeft een Road Glide uit 2017. Hij houdt van flink doorrijden en heeft daarom zelf een Screamin' Eagle Stage IV besteld, waarmee het M8 motorblok vergroot wordt van 107 naar 114 CI. Op verzoek van Marcel gaat Gert Jan Laseur de SE kit monteren. Het was even zoeken naar de juiste combinaties, maar uiteindelijk toch met een mooi resultaat.

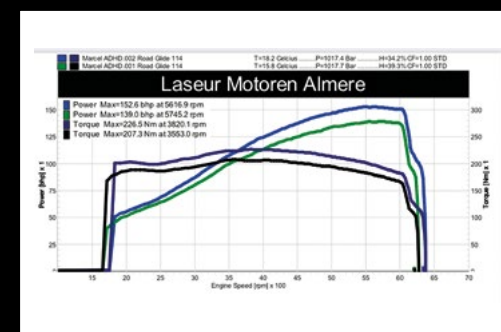
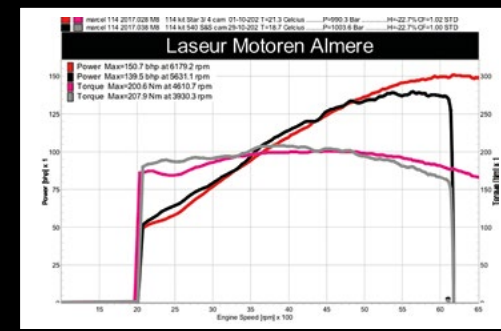
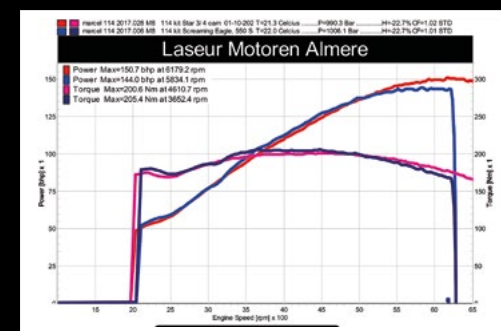
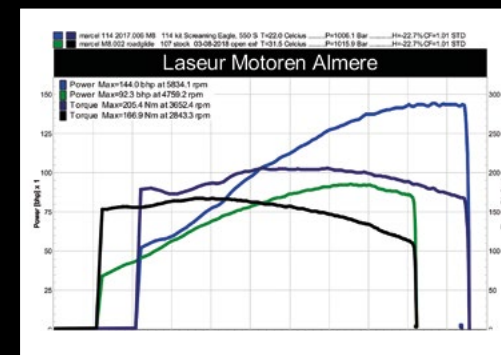
De Harley-Davidson Screamin' Eagle Stage IV is een complete kit met zuigers en cilinders, koppen, nokkenas en nog veel meer. De zuigers hebben een diameter van 4,075" en de cilinders kun je zonder aanpassingen op het carter monteren. De zuigers zijn van Mahle en forged aluminium met een compressieverhouding van 11 op 1. Er zit een SE8-515 nokkenas bij en een nieuw nokkenaslager. Ook levert Harley er Screamin' Eagle nokvolgers bij. Het mooiste van de kit zijn de cilinderkoppen. Deze zijn CNC bewerkt en voorzien van andere klepveren. Om de motor te voorzien van lucht en brandstof zit er een 64 mm Throttle body en 5.5 g/s injectoren bij. Bij de kit zitten ook alle pakkingen en een andere set koppelingsplaten met drie zwaardere veren, om alle power door te geven naar de achterband. Harley belooft '52 percent more power when compared to the original engine configurations'.

Een standaard M8 scoort gemiddeld net geen 90 pk, dus dan zou 135 pk's het vooruitzicht zijn?

MONTAGE VAN DE KIT

De Road Glide heeft standaard voorbochten met Screamin' Eagle Street Cannon einddempers, dus dat is mooi.

De kit monteert ik samen met Marcel in mijn shop. De cilinders, zuigers en koppen is een recht toe recht aan verhaal en verloopt zonder problemen. In de koppen monteren we de tuimelaars met A.R.P. tapeinden van Feuling, om toekomstige schade aan de mooie koppen te voorkomen. Dus in plaats van een bout in de kop, waar behoorlijk wat ruimte op zit, nu een mooi strak tapeind met een moer. Opvallend is dat de tuimelaars heel veel zijdelingse speling hebben en dit los ik op met wat ouderwetse spacers, die ook in Shovels gebruikt worden!



Ik durf te wedden dat de teller nu op 100.000 staat!

De Screamin' Eagle nokvolgers of tappets vervang ik gelijk door een set van S&S. "De SE tappets hebben bij mij in de shop al zoveel tranen gemaakt, dat ik al jaren geleden het vertrouwen hierin ben verloren" zijn de wijze woorden van mijn tuningvoorbeeld Ab (RIP). Om te voorkomen dat de tappets scheef gaan lopen op de nokkenas, zitten er plastic dingetjes bij de kit, maar deze zien er zo zwak uit dat deze haast wel móeten falen bij een snellere nokkenas. Maar ook daar heeft S&S een sterke, van vol aluminium oplossing voor: tappet cuffs noemen ze die. De Cam support plaat en de oliepomp worden vervangen door een set van S&S. Dit vanwege de bekende redenen: dubbele retourpomp met zeef en magneet, eventueel afstelbare oliedruk en de mooie vervangbare messing bussen. O ja, en dat blauw van S&S staat ook super cool!

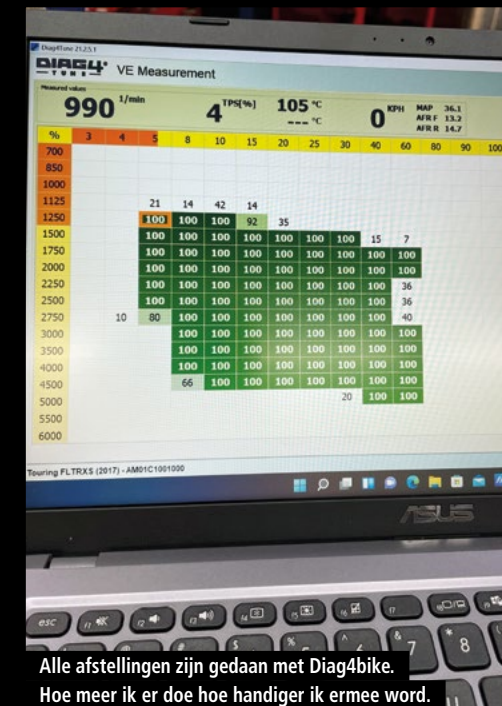
Van de in de kit bijgeleverde SE nokkenas word ik ook niet heel erg opgewonden, dus kies ik voor de 550 cam van S&S. Een beul van een nok, die het vooral bovenin moet gaan doen. We gaan het meemaken! Alles monteren, en met de enorme Throttle body en de Big Sucker van Arlen Ness kan het niet meer fout gaan...

Helemaal niemand ziet al die mooie spulletjes die in het blok zitten. Dus ook maar even een kapje op de cam cover, waar duidelijk op staat dat we met een Stage IV aan doen hebben met een cilinderinhoud van 114 ci!

MEER IS NIET ALTIJD BETER

De S&S 550 nokkenas doet het qua power prima, maar is wel erg onrustig in de stad. Gaf wel een mooie 143 pk op het achterwiel. We hebben ook nog grotere 9 g/s injectoren gemonteerd, maar dit maakte voor de power helemaal niets uit.

Helaas begon de motor te tikken na zo'n 30.000 km en na inspectie bleek een klepveer te zijn gebroken. Alle klepveren zijn vervangen door een set van Kibblewhite. Na zon 70.000 km kwam toch het 'we want more gevoel'. Toen Star racing kwam met de 3/4 street-race nokkenas voor de



Alle afstellingen zijn gedaan met Diag4bike. Hoe meer ik er doe hoe handiger ik ermee word.

M8, ging deze erin en daarna direct op de bank. Ik heb heel veel moeite gehad om de motor goed lopend te krijgen met tig runs en uiteindelijk 150 pk, maar wel met een vlakkere lijn en vanuit onder gewoon minder koppel. Ik was best tevreden, maar Marcel eigenlijk niet. Na 5 minuten kwam hij al terug met de opmerking dat dit niet zijn nokkenas was. Dus meer is niet altijd beter. Ik denk dat zijn motor toch te klein is voor deze nokkenas.

NIEUWE MAPPING

Als laatste heb ik de Star 3/4 cam vervangen door de S&S 540. Iets minder lift en overlap, dus meer koppel onderin en minder topvermogen. Dat klopte ook, maar helaas vindt Marcel het mooi om 220 plus te kunnen rijden en met deze cam was de topsnelheid eruit. Dus de 550 er weer in en ook de oude mapping weer teruggezet.

Toch zat het mij niet lekker. Ik vond de motor niet helemaal lekker lopen en belde Marcel en vroeg hem de motor terug te brengen. In de shop had ik al een nieuwe mapping voorbereid. Toen de motor kwam, gelijk nieuwe mapping erin en op de bank. Het resultaat was ronduit spectaculair (voor mij dan). De groene lijn is nu de basislijn met de S&S 550 nokkenas. Een paar pk minder dan ervoor, maar dat kan het weer zijn of hoe hard de band is opgepompt of is de motor moe na 90.000 km? Tijdens het nameten op de bank, merkte ik al dat de motor zoveel beter aanvoelde, met als resultaat de blauwe lijn! De motor gaf nu nóg meer vermogen dan met de Star 3/4 en nóg meer koppel dan met de S&S 540. De motor rijdt nu soepel en keihard. Dus Marcel rijdt nu met de S&S 550 cam tot volle tevredenheid en is lastig bij te houden.

O ja, en had ik al gezegd dat de motor al meer dan 90.000 km heeft gereden zonder veel problemen en zeker 60 keiharde Dyno pulls heeft gedaan? Wie beweert er dat de M8 rommel is?

[Tekst & foto's: Gert Jan Laseur, Almere]