

MOOIE UPGRADES VOOR VICTORS HARLEY

Sport Glide wordt SPORT!Glide



De Sport Glide is inmiddels uit de Harley lijn gehaald en het model was best een vreemde eend in de rij van de Softails. Het model heeft een klein scherm, er zitten koffers op en de motor heeft een grote tank met het klassieke dashboard in het midden. Om hem sportief te maken kreeg de Sport wel een up side down voorvork, maar helaas dan weer wel met slechts een enkele rem. Sport Glide rijder Victor wil meer en hij meldt zich bij Gert Jan Laseur voor de nodige upgrades.

En Sport Glide rijdt best fijn, ook al zit er maar een 107 cui motor in, wat voor de M8 de kleinste cilinderinhoud is. De Sport is ook zeker 60 kilo lichter dan een Street Glide. Maar het kan natuurlijk altijd beter.

REM EN VERING

De rem voor komt wel wat te kort voor sportief weggebruik. Een tweede schijf er bij zetten is niet zo heel makkelijk aangezien er geen bevestiging voor een tweede rem op de vorkpoot zit. Maar Arlen Ness heeft een oplossing en maakt een schijf die maar liefst 15" groot is i.p.v. de standaard 11.8". Er zit een bracket bij voor de remklauw

en in een paar minuten hebben we een voorrem waarmee je met de Sport Glide desgewenst een stoppie kunt maken. Qua vering valt er ook nog heel veel te verbeteren. Voor de upside down voorvork van de Sport maakt Öhlins een cartridge waardoor het weggedrag enorm verbetert. Uiteraard hebben ze er ook een voor achter en met de hulp van de firma's Ness en Öhlins is het remmen en sturen van de Sport Glide al een heel stuk verbeterd ten opzichte van standaard.

MOONSHINE

Het originele luchtfilter wordt vervangen door een S&S Teardrop, die een mooie oude look geeft

en lekker veel lucht naar binnen laat. Het originele uitlaatsysteem is vervangen door een 2 in 1 van S&S; de 'Superstreet', met stepped headers. Behalve wat meer geluid en meer performance is deze uitlaat ook echt heel veel lichter dan origineel. Het plastic inlaat spruitstuk vervang ik door een cnc nagewerkte aluminium exemplaar van S&S. Deze past mooier, gaat niet lekken of scheuren en laat wat meer lucht naar binnen dan de originele. Victor was voor zijn werk in de buurt bij Moonshine in Amerika en wilde toch iets meenemen naar huis. Als nokkenas voor de motor hadden we al overlegd en zodoende dacht Victor aan de 30-30 van Star. MHP (Moonshine Horse Power) heeft de MHP 485 die verkocht wordt in een Star doosje en laat de 30-30 nou ook 485 lift zijn... Drie keer raden wat Victor dus mee naar huis nam!

S&S KIT

De Sport Glides zijn helaas niet allemaal voorzien van de nieuwe oliepomp (pas mid-2019 en later) en ook mankeert er vaak wat aan de tappets. S&S maakt nu een chest upgrade kit voor de M8 zonder een nokkenas. Dat komt goed uit, want die had Victor dus al. De S&S kit bestaat uit een oliepomp met de dubbele retourpomp, met een grof filter en twee sterke magneten om eventueel ijzeren delen op te vangen. Verder een cam sup-



Het aluminium cnc nabewerkte spruitstuk van S&S.



De cam chest zoals het er origineel uit ziet.



Het originele lager met kooi en het lager wat bij de S&S kit zit zonder kooi.

EEN MODIFICATIE ALS DEZE LEVERT EEN Dikke 30 PROCENT MEER POWER OP EN DE MOTORPRESTATIES ZIJN NIET MEER TE VERGELIJKEN MET HOE HET STANDAARD WAS.

port plate met als unieke mogelijkheid de oliedruk met een simpele bout af te kunnen stellen. Daarnaast een set sterkere stoterstangen, een nokkenaslager zonder kooi, een set S&S tappets met tappet cuffs (weg met de plastic originele) en een S&S kettingspanner. Dus simpelweg alles om de cam chest te vullen.



Onder de S&S spanner en boven de spanner van Harley.



De S&S chest upgrade kit gemonteerd.

ALLES OP MOMENT

Ik begin met de uitlaat eraf te halen. Het mooie van de S&S uitlaat is dat ie er erg makkelijk op en af gaat en dat er vlak bij de koppen 18 mm aansluitingen zitten voor wide band lambda sensoren. Dit maakt het afstellen een stuk makkelijker. Stoterstangen doorknippen en de tappet covers kunnen eraf, de tappet cuffs en tappets eruit. Het voorgevoel was goed, de tappets zijn al behoorlijk versleten bij de wieljes en dat met nog niet echt veel kilometers op de teller. Daarna de spanner eruit, de tandwielen, ketting en de cam support plate met de oliepomp. Als laatste trek ik het oude nokkenaslager eruit. Het nieuwe S&S lager kan erin. Dit lager heeft geen kooi en meer rollen. Dan kan de S&S oliepomp erin, gevolgd door de MHP nokkenas en de cam support plaat. Alles op moment natuurlijk en tenslotte de pomp vastzetten nadat de krukas een paar rondjes gedraaid heeft om de pomp uit te lijnen. Nu monteer ik de tappets met de cuffs en deze lijn ik ook goed uit zodat alles soepel draait. Daarna kunnen de tandwielen met ketting erop met de nieuwe S&S spanner. Nu kan de kap er weer op en kan ik, last but not least, de stoterstangen en de kleppen stellen. De S&S EZ stoterstangen zijn vernieuwd en zijn sterker gemaakt aan de bovenkant. De cams worden steeds heviger en de klepveren ook. Vandaar deze upgrade van S&S met de stoterstangen.

MÈT UITROEPTOKEN

Nu monteer ik het S&S spruitstuk, iets wat redelijk vlot te doen is. Wel even de tank omhoog



Victor is blij, en daar gaat het om.

en de bobinesteun aan de kant. Als alles weer op de plek zit dan kan het S&S filter en de uitlaat er weer op en de motor kan op de bank. Met Diag-4bike maak ik een mapping en controleer ik tijdens het rollen op de bank de air/fuel waarden. Als dat allemaal klopt maak ik wat vol gas runs en verander nog wat kleine afstellingen om te kijken of we wel het maximale haalbare eruit hebben gehaald. De motor heeft nu een mooie stationair

loop en een lekkere dosis extra power. Een modificatie als deze levert een dikke 30 procent meer power op en de motorprestaties zijn niet meer te vergelijken met hoe het standaard was. Met de nieuwe vering, betere rem en meer power is het dan nu een echt een 'SPORT! Glide' te noemen. Mèt uitroep token!

[Tekst en fotografie: Gert-Jan Laseur]