

PERFORMANCE BAGGERS IS NOT JUST A DECAL!

Go Big or Go Home!



De S&S krukas gemonteerd in het originele carter. Opvallend is het hoge deck van het M8 carter. Links de balansas om de trillingen van het blok te verminderen.

Een klant van Gert-Jan Laseur heeft begin vorig jaar een spik-splinternieuwe CVO Road Glide gekocht. Hij heeft eerst de motor licht aan laten passen met alleen een cam, uitlaten met bochten en een tune om lekker in de zomer te kunnen rijden. Eind van de zomer was het plan de motor weer te brengen voor een 131 upgrade, maar dit werd toch anders en Gert Jan mag er nu een 143 ci van gaan maken!

Na aankoop van zijn CVO in 2022 kwam de klant bij mij voor even wat meer vermogen. Hij was al verweerd door zijn vorige 2018 131 Street Glide. Hij koos voor de Laseur Stage 3 met de Star 30-30 cam. Aangezien zijn vorige 2018 CVO Road Glide wat problemen met de oliepomp had, wilde hij, ondanks de verbeterde pomp van Harley, toch gaan voor de S&S pomp en plaat. Better safe than sorry. Omdat de voorbochten van de 2022 modellen een stuk kleiner zijn dan die van de modellen

ervoor, heb ik deze vervangen door een set van SuperTrapp en het stukje onder de bak door origineel Harley van een 2020 model. Verder is het luchtfilter vervangen door een ventilator-model, omdat het originele CVO-filter bij mensen met lange benen gewoon hinderlijk in de weg zit.

Een Stage 3 kit bestaat uit een S&S oliepomp met een cam support plate, een mooie dikke kettingspanner, 4 tappets met biljet tappet cuffs en een nokkenaslager zonder kooi. Verder een up-

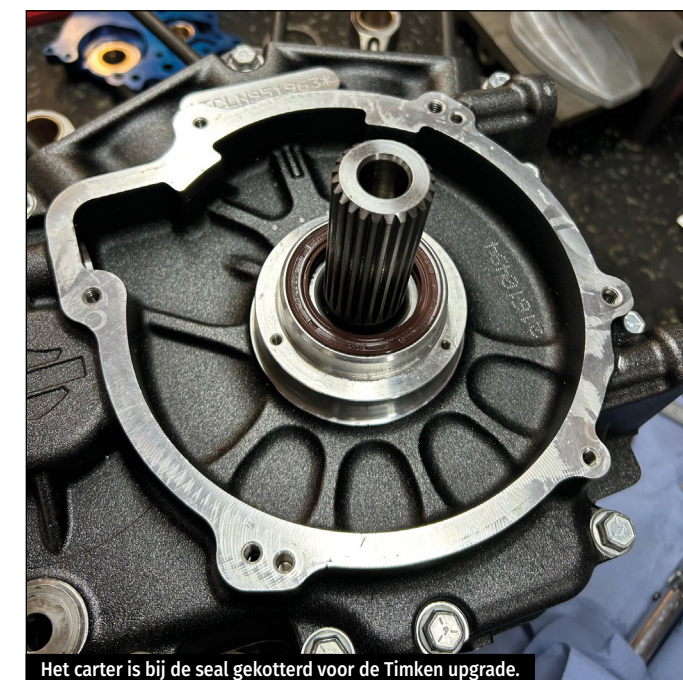
grade naar een Star 30-30 cam. Om de boel sneller te monteren zitten er ook verstelbare stoterstangen bij. Met het afstellen met Diag4Bike had ik wat moeite. De motor gaf een dip rond de 3000-3500 toeren en op de air fuel meter was duidelijk te zien dat de motor hier brandstof te kort kwam. Ik kan wel meer geven op de computer, maar er was gewoon niet meer. Nu had de klant zelf nog 5.5 injectoren liggen (standaard 4.38), dus deze erin gedaan en weer opnieuw afgesteld. Nu had ik wel een prachtig resultaat.

NÒG GROTER!

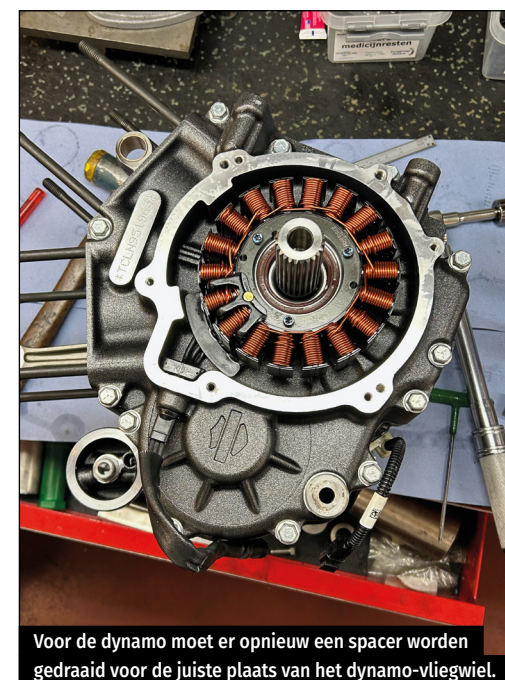
In januari j.l. kwam de klant terug. Hij wilde een nòg groter blok met in elk toerental een gigantische berg power. Na overleg ga ik er nu een 143 c.i. van maken! Dat wordt ouderwets puzzelen, want 143 c.i. houdt in dat de motor een 4.5" boring krijgt met een 4.5" slag. Dit is de standaard slag van de 114 en 117 modellen. De originele cilinders worden uitgeboord en voorzien van liners. Dit zijn bussen die in de uitgeboorde cilinders ge-



Zo was de 117 motor voor de ombouw naar 143 c.i. met als upgrade de 30-30 cam van Star, headers en ventilator luchtfilter.



Het carter is bij de seal gekotterd voor de Timken upgrade.



Voor de dynamo moet er opnieuw een spacer worden gedraaid voor de juiste plaats van het dynamo-vliegwiel.



De S&S krukas met iets afgedraaid tandwiel en volle nek op de drijfstangen.



S&S chest upgrade kit gemonteerd.

perst worden. Na een paar dagen onder druk te staan worden de cilinders op maat gehoord en de bovenkant gevlakt. Daarna is het carter aan de beurt. Beide cilindergaten worden uitgefreesd voor de 4.5" Bore cilinders. Dit gaat precies allemaal. Ook worden de piston jets gevlakt, want deze verliezen makkelijk oliedruk omdat ze vaak niet helemaal vlak zijn. Ook wordt het linker krukaslager vervangen door een Timken lager. Dit is een dubbel lager, dus veel sterker dan het standaard enkel lager. Het gat moet worden uitgekotterd en de insert moet worden geboord en in het carter geperst.

S&S DRIJFSTANGEN

De cilinders kunnen nu afgemaakt worden. Er moeten happen uit worden gefreesd, want anders raken de bussen elkaar in het carter. Ook moet er aan de zijkant een stukje uit, waar cooling jets van de zuiger zitten. Als de cilinders klaar zijn, kan de krukas in het carter. Er zijn twee opties: je kunt de originele krukas uit elkaar persen en opnieuw opbouwen of een andere kopen van bijvoorbeeld

S&S. Ik heb gekozen voor een S&S, omdat deze van topkwaliteit zijn. Sterkere drijfstangen met een volle kop, veel mooier ijzer van de vliegwiel en mede daarom een sterkere verbinding, wat het verschuiven van de wangen tegen gaat. Bij montage in de Timken set-up blijkt dat het S&S tandwiel net iets dikker is op de plek waar de insert zit en dat de meeneempen van het balans-as-tandwiel de krukas raken. Ik heb de krukas met tandwiel en al in de draaibank gezet en wat ruimte gemaakt. Na een paar keer passen draait de krukas mooi rond en zit na controle precies goed in het midden.

De zuigers zijn van CP en deze draaien probleemloos rond in het M8 carter. Het is opvallend hoe hoog het dek van de M8 is en hoe mooi alles past en rond kan draaien. Ik zie ook al dat een 4 5/8" of zelfs een 5" slag, dus 159 ci ook makkelijk te doen is (denk ik, ha, ha). De krukas en balans-as kunnen nu voor echt in het carter gemonteerd worden en het complete onderblok bouw ik weer in de motor.



Liners met een 4,5" boring.

De volgende keer gaan we de cilinders en zuigers beter bekijken. De standaard koppen worden CNC gefreesd en krijgen 2 mm grotere in- en uitlaatkleppen. Ook ga ik een grotere inlaat en de uitlaatbochten monteren of maken. Wordt vervolgd!

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