



BIJZONDERE MACHINE MET IMPACT

HARLEY-DAVIDSON ROAD GLIDE ST 135!

Dit afstel-project door Gert-Jan Laseur werd in gang gezet na een telefoontje van Harley-Davidson Amsterdam. Een van hun klanten kocht een Road Glide ST en wilde meteen het 121 blok laten vervangen voor de 135 crate motor van Harley-Davidson. Het blok werd netjes ingebouwd door H-D Amsterdam en Gert-Jan popelde om het afstellen te mogen doen, want uiteindelijk was het hem gelukt om een Impact ECU in handen te krijgen waarmee de Generatie 2 Milwaukee Eight blokken getuned kunnen worden.

De Road Glide CVO ST komt standaard met een 121 motor. Harley noemt het blok dat ruim een jaar geleden op de markt kwam de ‘Gen 2 M8’ motor.

LANGERE SLAG
Opmerkelijk is dat de 121 en de 135 motor voor-

zien zijn van een langere slag dan alle andere M8 modellen. Een lange slag motor (stroker) zorgt voor meer koppel, maar ook voor een hogere zuigersnelheid bij dezelfde toeren. De slag is 4 5/8” bij een relatief kleine boring van 4.075. Dit geeft een cilinderinhoud van 121 cui wat dus bijna 2.0 liter is. De grootste en sterkste ooit standaard

verkocht door Harley denk ik. Vermogen 127 pk, koppel 200 Nm en de ST heeft ook nog een lager gewicht dan normaal. 11,4 op 1 compressie verhouding, nieuw type koppen, een verhoogde inlaat en eindelijk een waterkoeling die je amper ziet maar wel heel goed werkt. Het is gewoon bijna te mooi om waar te zijn! De nieuwere modellen zitten ook bomvol elektronica; Een groot digitaal dashboard met een enorm scherm met verschillende layouts en een grote navigatie. Ik ga mij verder niet druk maken over de ABS, brake assist, tractie control, hill hold enzovoorts, want van mij hoeft ‘t allemaal niet. Ook de keuze in rij-modi is iets wat ik amper of nooit zal gebruiken. Maar alles zit erop en het mooie is; je kan een hoop aanpassen. Love it or hate it.

INDRUKWEKKEND

De Screamin’ Eagle (SE) 135 motor is op papier een beul. Rechtstreeks uit de bagger series, met veel power. Het gaat hier om precies te zijn over de ‘Screamin’ Eagle 135 Stage IV Performance crate engine’. Een hele mond vol, maar de specs

zijn dan ook indrukwekkend. Speciale cilinders met 4,31” boring, 11.6 op 1 high compressi-on zuigers, de nieuwe SE Extreme CNC ported cilinderkoppen, een 550 lift nokkenas, een 68 mm throttle body met een special cnc nabewerkt spruiststuk, sterker nokkenas lager, sterkere SE tappets, 6,8 g/sec injectoren en een speciale cam support plaat en oliepomp. De motor is non VVT, maar past wel gewoon in alle VVT modellen. VVT (Variabele kleppen timing) is totaal onnodig met een zo sterke motor. Wat ook mooi is, hij past er zo in zonder modificaties. Het enige lastige punt is het aanpassen van de ECU.

VETTE MOTORFIETS

De Road Glide CVO ST ziet er geweldig uit en ik vind dit, eerlijk toegegeven, echt een mooie bagger. Sorry boys and girls, maar persoonlijk was ik nooit een echte bagger-liefhebber. Groot en lomp. Ik rij ik mijn leven lang al FXR, daarna Dyna en momenteel een Street Bob omdat ik van een lichte en snelle motor hou. Maar deze motorfiets brengt zelfs mij aan het twijfelen.’ Zou ik dan toch..?’ Echt, wát een prachtige machine. H-D Amsterdam heeft dan ook serieus werk afgeleverd: SE Öhlins voor en achter, de 135 crate motor als powerplant, een Screamin’ Eagle King 6 speed, een Jekyll and Hyde twee-in-een, een doorzichtig luchtfilter van Trask, speciale verlichting, Rebuf-fini treeplanken en schakelpedalen, enzovoorts. Wát een vette motorfiets! De SE King 6 speed is wat sterker gemaakt door speciale behandeling van het ijzer (shot peaned), heeft andere lagers en een andere trapdoor. Wel dezelfde overbrenging, wat mij lichtelijk verbaast maar oké. Het performance gedeelte van de bak zit voornamelijk in de vormverandering van de dog en de dogrings waardoor de motor beter en sneller schakelt. Harley claimt dat de bak 25 procent meer koppel kan hebben dan standaard dus dit is een prima keuze bij de 135 motor.

LAMBDA SONDE

Om de motor goed af te kunnen stellen vervang ik de ECU voor een Impact ECU. Impact maakt als eerste een computer waarmee je alle Gen 2 M8 modellen kan afstellen. De ECU is nu uit voor de Baggers en voor de Softails is hij onderweg. Het is een onwijs snelle computer, waarbij de moge-

lijkheden onbeperkt zijn. Wil je serieus afstellen, dan kun je eigenlijk niet om Impact heen. Het systeem werkt closed loop, wat inhoudt dat er een controle en correctie is op de verbranding tijdens het lopen. Alle opties die de nieuwe Harleys hebben, zoals cruise control en diverse rij modi, blijven gewoon werken. Als eerste haal ik de Jekyll and Hyde er af. In de voorbochten maak ik 18 mm lambda sonde proppen. Ik vind het best vreemd dat deze er niet standaard in zitten. De 2-1 uitlaat is toch een performance pijp en daar horen naar mijn mening gewoon 18 mm proppen in te zitten, omdat je deze nodig hebt om fatsoenlijk de air/fuel ratio te kunnen meten. Het blijft voor mij vreemd om in een nieuwe uitlaat van bijna 4.000 euro gaten te moeten boren en daarna proppen erop te moeten lassen. Nadat dit gedaan is kan de uitlaat er weer op.

CONFIGURATIES

De ECU is zo gewisseld en heeft 2 extra stekkers; 1 voor de wide band lambda sondes en de andere voor extra opties, zoals extra druk en temperatuur sensoren. De Impact ECU is als een droom om mee te werken. Ik heb nog nooit met een computer gewerkt die zo snel meet. Het afstellen is gebaseerd op de echte airflow door de motor met VE tabellen en je kunt elke configuratie maken zonder problemen. Non-VVT, VVT, cilinderinhoud, grootte van injectoren en gasklep, brandstof keuze, turbo of lachgas, wat je maar veranderen wil, het kan. En je kunt hem heel mooi laten lopen. Nul problemen gehad, een goed brandstofverbruik en geen storingen. Als extra opties heb je



Gewoon echt een prachtige machine.



Het dikste en grootste blok ooit door Harley verkocht, de 135 M8 stroker.

met Impact ook Torque Shifting. Je kan dus door-schakelen zonder van het gas te gaan, dit is per versnelling in te stellen en je kan een twee stage rev limiter instellen. Dit allemaal zonder ook maar een draad of stekker los te moeten maken.

EEN MOOI LEVEN

Op de bank loopt de 135 als een malle en ik heb het genoeg gehad om er ook mee op de weg te kunnen rijden. Eerlijk is eerlijk, wát een heerlijke en snelle motorfiets is dit! Ook dankzij de Impact fantastisch te rijden met lage toerentallen over hobbelige weggetjes en een beul op de snelweg. Ik heb de CVO ST zoals ie bij mij was gewogen en 367 kg met een volle tank is wel lichter, maar nog steeds een hele dikke motor. Zo voelt het echter absoluut niet aan! Hij schakelt met de SE King 6 speed geweldig fijn en met de enorme sterke en soepele motor is dit een genot om mee te rijden. Fantastisch om aan zo’n geweldige motorfiets te mogen werken en er dan ook nog een stukje mee te kunnen rijden. Jazeker, ik heb een mooi leven!

[Tekst & fotografie; Gert-Jan Laseur]



De Impact ECU zit gemonteerd op de originele plek en je hoeft niks aan de bedrading te veranderen.



Nieuw uit het krat.

KOSTENOVERZICHT

Een nieuwe Road Glide CVO ST: € 59.000,-
Een 135 crate Motor: € 10.750,-
De SE King 6 speed: € 4.600,-
J&H 21 uitlaat: € 4200,-
Trask Luchtfilter: € 900,-
Impact ECU met afstellen en laswerk: € 3.500,-