



UPGRADE ROAD GLIDE SPECIAL

VAN MILD NAAR WILD

Michael kocht in mei 2022 bij zijn dealer een verse Road Glide Special. Na het inrijden heeft hij er zelf een setje Screamin' Eagle dempers op gemonteerd, in combinatie met een Screamin' Eagle luchtfilter-element. De Road Glide is daarna op de bank afgesteld. De 114 motor gaf een mooie curve met 95 pk en iets van 190 Nm. Michael wilde echter een Star 30-30 in de motor voor wat meer power. Een belangrijke factor in het verhaal is geluid, want omdat ie ook veel buitenlandse ritten maakt, wil geen extreem hard geluid.

Ik heb de Star 30-30 nokkenas gemonteerd met een nieuw lager en een set S&S stoterstangen. De originele oliepomp kan bij dit bouwjaar gewoon blijven zitten. Ook heb ik de plastic tappet cuffs nog gelaten zoals het was. Met diag4bike een mapping maakt en de motor deed 115,3 pk en 204 Nm. Beetje teleurstellend, maar ik wist al dat de nieuwe type voorbochten dunner zijn gemaakt vanwege geluidseisen en dit doet het vermogen geen goed. Het koppel is wel goed met een dunne-

re bocht, maar op toeren gaat het mis. In de grafiek behoort de rode lijn met de donkerrode koppelkromme bij deze setting. Er is ook duidelijk te zien dat de motor astmatisch wordt bij 4000 en helemaal vanaf 4500 toeren.

We kennen allemaal het Jekill and Hyde uitlaatsysteem, maar Harley heeft zelf ook jaren een actieve klep in het uitlaatsysteem gehad. Dit gebruikte Harley omdat je door de stille dempers

de motor nog amper hoorde bij het stoplicht en om wat meer stationair geluid te maken werd dit systeem bedacht. De bochten waren 2 in 1 in 2 en voor 1 demper zat een klep. De dempers waren verschillend, 1 demper, die bij de klep, had een grotere binnendiameter dan de andere. Als je reed ging de klep dicht en de motor was stil, stond je bij het stoplicht, dan ging de klep open en hoorde je meer geluid. Vanwege het 2 in 1 in 2 hoorde je ook gewoon beide cilinders. Ik zit zelf al jaren te denken aan een goede 2 in 1 pijp, en dan voorbij het 2 in 1 gedeelte een klep te maken, die je voor een paar tientjes via internet kan bestellen bij de auto aftermarket. Deze kun je dan gebruiken om alle lucht naar de linker uitlaat van je bagger te sturen, waar je dan de originele stille demper laat hangen. Ik heb al een klant, die dit gemaakt heeft, en met succes.

In de winter van 2022 heeft Michael een SuperTrapp voorbocht gekocht met een dikkere binnendiameter dan de standaard Euro 5 voorbocht, zonder kat en daar een klep in gemaakt na de aftakking van de linker demper. Staat de klep open, dan heb je een volwaardige 2 in 1 systeem, wordt de klep gesloten, dan wordt de doorgang aan-



De Road Glide op de vermogensbank. Veel chroom-accnten, passend bij het bijzonder fraaie spuitwerk.

zienlijk kleiner en neemt het geluid behoorlijk af. Een soort van niet-gekeurde Jekil and Hyde.

Motorisch heb ik ook wat meer gedaan, het originele plastic spuitstuk is vervangen door een S&S 55 van aluminium, er zijn grotere injectoren gemonteerd van 5,5 gram i.p.v. van de originele 4,38. Ook zijn de Harley lifters, die bekend staan vanwege falen, vervangen door een setje Feuling. Daarna weer de motor afgesteld en er kwam 120 pk uit. De demper was wel meer open, maar er kwam toch niet genoeg gas door om de motor echt power te geven. Dus Michael kocht toen een rechter S&S Tracer demper en toen ademde de motor wel en liep hij ook bovenin lekker door naar een mooie 131 pk. Ook het koppel was gestegen naar 213 Nm. In de grafiek is groene de pk-lijn en zwart de koppelkromme. Het geluid was helaas toch weer aan de harde kant.

Maar met Michael in de buurt is het nooit klaar, dus in oktober kwam hij met het idee om er een F35 cam in te doen van Star Racing. Deze cam is qua karakter eigenlijk dezelfde als de 30-30, maar qua power schuift alles op naar 500 toeren hoger, wat inhoudt meer bovenin en wat minder onderin. Het nadeel van de F35 cam is dat niet gaat met de originele klepveren, vanwege de iets hogere lift dan de 30-30 cam. Om de F35 cam te kunnen monteren moet ik ook zwaardere klepveren monteren. Dit kan wel op de motor zonder de koppen te de-monteren met een special tool, maar dit is lastig. Helemaal met de behoorlijk taaie veren van Star en de niet-magnetische titanium klepspietjes. De F 35 cam als eerste gemonteerd met nu ook tappet cuffs van S&S. Bij het loshalen van de klepdeksels om de klepveren te monteren zag ik dat er olie hing bij de koppakking en het leek mij verstandig om gelijk de koppakkingen te vervangen. Michael maar even gebeld. En ja, nu is het een kleine

moete om ook de cilinders en zuigers te vervangen door wat grotere met wat meer compressie. Michael ging gelijk akkoord met mijn voorstel om te gaan voor een 128 kit van S&S.

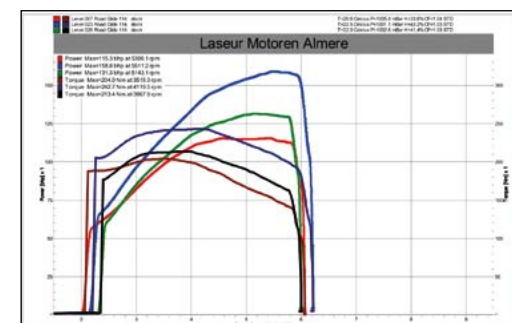
De S&S kit was voorradig bij Zodiac. Het is een complete kit met mooie forged pistons met een 4 1/4" boring gemaakt voor de standaard 4.5" slag van de 114 M8. De compressie komt met de standaard koppen uit op een fraaie 11,1 op 1. Het monteren hiervan is na goed schoonmaken en het controleren van de zuigerveren een routine geworden. Na het monteren van de cilinders pas ik de koppen aan. Ik monteer, zoals gezegd, de Star klepveren met titanium schotels en spietjes. Ook vervang ik de klepseals. Daarna zet ik de de-compressie kleppen goed vast en monteer ik tapeinden in de koppen voor de tuimelaar-assen. De koppen kunnen er nu weer op. De inlaat wordt vervangen door een Screamin' Eagle van 64 mm en het CNC nabewerkte spuitstuk met gelijk grotere 7,1 injectoren. De motor kan nu afgebouwd worden.

Starten, lopen en na wat indraai-runs op de bank en een snelle afstelling heeft Michael eerst 1600 km op de weg gereden. Daarna toch de S&S tracer er af gehaald om het geluid toch naar een enigszins normaal niveau te brengen, is er een SuperTrapp demper van een Twin Cam rechts gemonteerd met een verloopstuk en met 20 plaatjes met daar tussen een ring. Door de klep in de voorbochten werkt het systeem nu goed en geeft de motor gewoon een normaal en redelijk braaf geluid. Michael kan nu lekker mee knallen bij de Street Twin Battle en er ook mee op vakantie! Behalve mechanisch, is de motor optisch ook behoorlijk aangepakt en ziet er fantastisch uit met speciaal spuitwerk in combinatie met zwarte en chromen accenten.

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



Duidelijk verschil tussen de 55 en de SE 64 mm inlaat.



De rode lijn is met de Star 30-30 en standaard bochten. De groene lijn (met zwarte koppelkromme) is met de dikkere voorbochten en luide S&S dempers. Blauw is met de 128 kit met Star F35 cam en SuperTrapp dempers met redelijk stil geluid.

Stap 1: Star 30-30 cam, S&S Quickees pushrods, Camlager, Screamin' Eagle dempers.

Stap 2: Star 30-30 cam, S&S Quickees pushrods, camlager, S&S 55 mm spuitstuk, 5,5 injectoren, SuperTrapp voorbochten, S&S Tracer dempers.

Stap 3: Star F 35 cam, S&S Quickees pushrods, camlager, SE 64 mm throttle, 64 mm CNC ported spuitstuk, 7,1 mm injectors, S&S 128 cilinders en zuigers, studs tuimelaar-assen, S&S head bolts.

Eindresultaat: 158,8 pk en 242,7 Nm koppel.



Koppen zijn aangepast met Star Racing klepveren met titanium schotels, tapeinden voor de tuimelaar-assen en het mooie CNC nabewerkte spuitstuk.