

Nòg meer power!



De Road Glide van Alex op de rollenbank bij Laseur Motoren in Almere.

Toen Alex vorig jaar bij Laseur de werkplaats verliet, was zijn standaard Road Glide uit 2017 voorzien van een Stage 3 kit met Star nokkenas en Thundermax computer. Maar Alex wilde meer! Dus werd zijn M8 door Gert Jan verwend met een S&S 124 kit en wat andere goodies.

Het M8 motorblok van de Road Glide uit 2017 van Alex was helemaal standaard. Zelfs de uitlaat dempers waren dicht. Het is een Amerikaanse motorfiets, dus die zijn iets luider dan de Europese. Ik heb er vorig jaar een Stage 3 kit in gezet met als extra een Star 30-30 cam en een Thundermax computer. Ook heb ik een Arlen Ness luchtfilter gemonteerd en een Fueling oliepijlstok met extra breather tegen het olie lekken in het luchtfilter. Want komt er olie in het luchtfilter dan worden het luchtfilter, de gasklep, de inlaat en de kleppen vervuild. Ook voorkomt het

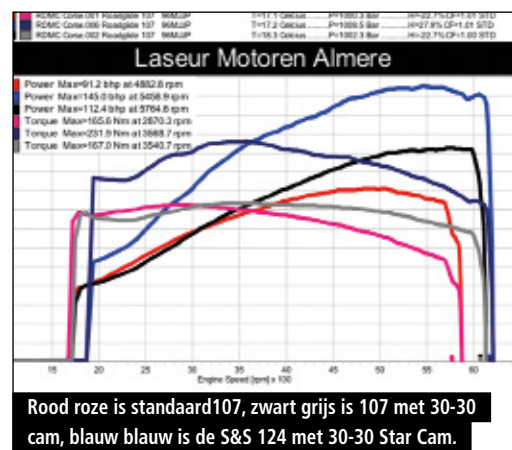
dat de olie met het brandstofmengsel in de verbrandingskamer wordt gezogen. Hierdoor daalt het octaanhalte van de benzine en kan zorgen voor detonatie. En dat wil je niet.

S&S 124 KIT

Na deze aanpassingen is Alex gaan rijden en hij was zo tevreden dat hij méér wilde. Dus kwam hij een paar maanden geleden terug met het verzoek om er een S&S 124 kit in te zetten. Zijn 107 motorblok heeft een boring van 3.937 en een slag van 4 3/8. De grotere 114 en 117 blokken hebben een iets grotere boring van 4.0 en 4.075, maar ook een langere slag van 4.5". Neem je big bore cilinders van S&S dan gaat de 107 motor naar 124 ci en de 114 en 117 naar 128 ci. De S&S cilinders zijn van zeer goede kwaliteit. Het is wel opletten, want het stuk wat er onderuit steekt is heel dun en zal al bij licht stoten kunnen beschadigen. Maar hierdoor past de grotere boring van 4 1/4 nog net op de originele carters. Harley gaat nog ietsje verder met de 131, die een boring heeft van 4.310.

S&S GUARDIAN KIT

Het monteren van de cilinders is niet heel lastig. Ik meet en kijk wel altijd alles na. Prachtige zuigers en redelijk simpel om te monteren, zonder lastige over de piston pen hangende olieschraapveren.



De standaard M8 kop kreeg zwaardere kleppen.



De S&S 124 kit is gemonteerd.

De compressie gaat gelijk naar een fijne 11 op 1, wat weer mogelijkheden geeft voor heterere nokkenassen. Dat gaan we nu niet doen, want we laten de 30-30 nokkenas van Star Racing lekker zitten. Deze nokkenas heeft een 0.485" kleplift en dat is minder dan de 0.550" kleplift van de nokkenas die bij de S&S 124 kit ziet. Alex wil ook de koppen verbeteren en koos voor de S&S Guardian kit, die bestaat uit roller rockers, sterkere assen en tapeinden van ARP om de tuimelaars beter in de koppen vast te zetten. Er zitten ook S&S kopbouten bij, die je wél mag hergebruiken, want de originele moet je na demontage weggooien. Ook monteer ik alvast zwaardere kleppen om eventueel later makkelijk een andere nokkenas te kunnen plaatsen, als de 30-30 tegenvalt qua prestatie. Ook wordt de Throttle Body vervangen voor de grote 64 mm van Screamin' Eagle met als extra optie het speciale CNC bewerkte spuitstuk. Als laatste vervangen we de dempers door een set van Jekyll & Hyde. Nu kan er dus veel meer lucht naar binnen en naar buiten, ook mede dankzij de grotere inhoud en hogere compressie. Om de lucht tot een mooi mengsel te krijgen, monteer ik ook een setje grotere injectoren. Ik heb er een goed gevoel bij!

BOLLER DAN BOL

Voordat we de bank opgaan om de air fuel goed te kunnen monitoren, maak ik in de Thundermax een andere mapping. Meer compressie betekent minder voorontsteking en ook begin ik lekker rijk qua brandstof. Hoewel ik er veel injectietijd uit haal i.v.m. de grotere injectoren. De motor start vlot en loopt eigenlijk gelijk heel goed. Na eerst een paar heat cycles en inrol runs wat rustige pulls en na wat aanpassingen is het resultaat echt heel mooi. Enorm sterk in lage toeren en tot mijn verbazing loopt hij bovenin ook lekker door. Hoe boller de pk-lijn, hoe mooier. En deze is boller dan bol! Als de motor meer gelopen heeft is er vast nog wat meer te vinden... De rode en roze lijnen in Grafiek 2 zijn de standaard 107, de zwarte is met de 30-30 cam en S&S oliepomp, de blauwe lijnen is de 30-30 cam met S&S 128 kit, grote Throttle Body en staan de Jekyll & Hyde uitlaten op open!

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

GEBRUIKTE ONDERDELEN

- S&S 124 kit (cilinders en zuigers) €1.300,-
- S&S Guardian kit €1.080,-
- S&S kleppen €350,-
- Screamin' Eagle Throttle body 64 mm €650,-
- Screamin' Eagle CNC spuitstuk €300,-
- Star compensator sprocket €539,-
- TAK koppeling upgrade €325,-
- 6.1 injectoren €400,-
- Montage, incl. afstellen €1.100,-



Links de originele en rechts de 64 mm Throttle Body.



De koppen met S&S kleppen en ARP tapeinden.



S&S Guardian kit (zonder de ARP tapeinden en kopbouten).



Montage van de kleppen.



Star compensator en TAK koppeling upgrade.



De CNC gefreesde intake van Screamin' Eagle.



S&S zuigers met 4 1/4 boring en verhoogde compressie.