

MEER POWER EN TECHNISCH VERFIJND

# PRO STREET BREAKOUT UPGRADE



De Harley-Davidson CVO Pro Street Breakout is een zeldzame verschijning op de Nederlandse wegen. Wel echt een dikke motor om te zien, maar gewoon niet veel verkocht en ook niet lang geproduceerd door H-D. Eigenaar Maurice is blij met zijn exemplaar, maar zou wel nog wat meer power willen. Daarvoor is hij bij Gert-Jan Laseur aan het juiste adres en die maakt van de gelegenheid meteen gebruik de motor technisch nog een stuk te verfijnen.

De Pro Street is een Softail met dikke wielen, een klein kuipje, een up side down voorvork en korte spatborden. Opvallend zijn ook braided steel leidingen die over de benzinetank lopen. De motor van Maurice is bij Thun-

derbike voorzien van een airride achter en een nog korter spatbord.

## 110 TWIN CAM

In de Softail zit de beroemde, maar misschien ook

wel de beruchte 110 Twin Cam motor van Harley. Lekker dikke Twin Cam met best wel wat power, maar ook berucht omdat ze nog wel eens in de werkplaats belanden. De combinatie van de 255 Screamin' Eagle cam, de koppen met grotere kleppen en zwaardere klepveren veroorzaakt wel eens dat een wielje van de tappets het opgeeft, met alle gevolgen van dien. Ook loopt er met regelmaat een uitlaatklepgeleider los en ik denk dat de combinatie van de zware klepveren met de 255 cam de tuimelaar, de klep en de geleiders wat heen en weer wrikt, wat mogelijk een oorzaak kan zijn. Dit eventueel in combinatie met een slechte tune, of later geplaatste open uitlaten waardoor de motor veel te arm loopt en de uitlaatklep en geleider ook veel te heet worden. Maurice wilde wat meer power en dat kwam mooi uit, want door wat 'zwakkere' onderdelen te vervangen, kun je de levensduur van het blok behoorlijk verlengen.



De star 577 nokkenassen gemonteerd.

## MINDER STRESS

Voor meer power monteer ik de Star 577 Torkstar nokkenassen. Deze zijn de bom voor 'throw in' cams voor de 110 motoren. Veel koppel vanaf onder en doorlopen tot aan het rode gebied op de teller. Ik ga ook de standaard tuimelaars vervangen door een tuimelaar met een rol aan de kant van de klepsteel. Dit zorgt ervoor dat er minder stress is op de klepsteel bij het heen en weer duwen. Als eerste haal ik de klepdeksels er af en daarna draai ik de bougies eruit. Als de klepdeksels er af zijn kun je rustig de het tuimelaar gietstuk losdraaien van de cilinder waar beide kleppen dicht staan. Dit is wel belangrijk, want draai je een tuimelaar huis los terwijl de klep op lift staat, dan heb je grote kans dat deze breekt. Doordat de bougies eruit zijn, kun je, als je de motor in zijn zes zet, makkelijk het blok draaien via het achterwiel.

## STAR CAMS

De S&S tuimelaars kunnen er gelijk weer in, met S&S stijvere assen. Je moet je voorstellen dat een tuimelaar niet recht een klep in drukt, maar omdat hij op en neer gaat en om een as heen draait, dat ie behalve op en neer, ook boven op de klep heen en weer gaat en zo de klepsteel weg probeert te duwen. Een rol doet dit minder omdat er minder frictie is tussen de tuimelaar en de klepsteel. Omdat ik verstelbare stoterstangen gebruik kunnen de klepdeksels er weer op met nieuwe pakkingen. Nu kunnen de Star Cams in de motor. Nadat de tappets eruit zijn en de cam support plate met de 255 SE nokkenassen, haal ik eerst de lagers uit het carter. Als eerste plaats ik nieuwe lagers, zonder de kooi, in het carter. Daarna de nieuwe nokkenassen in de prima originele cam support plate met de originele spanners, die er ook als nieuw uitzagen. Met de oliepomp was ook helemaal niets mis, dus die gaat eveneens zo weer terug. De tappets vervang ik sowieso altijd met een set van S&S. Nu alles weer in elkaar kan



De S&S rockers met een rol aan de kant van de klep.



De Jaggs thermostaat.



De nieuwe tuimelaar. snap je het op en neer, en heen en weer verhaal?



De door Thunderbike gebouwde Pro Street Breakout.

en de nosecone weer dicht is, nog even de kleppen stellen met een setje S&S stoterstangen.

## HARDE KLAPPEN

Om de motor beter te koelen monteer ik als laatste achter het oliefilter een Thermostaat van Jaggs. Deze gaat open als de olie boven 85 graden komt en staat vol open bij 90 graden. Mooie kleine koeler aan de zijkant en klaar. De motor was al voorzien van een Jekyll and Hyde uitlaat en er zit standaard een grotere fly by wire throttle body op met een groot luchtfilter, niks aan doen. De motor kan nu de bank op en kolere... Wát een harde klappen maken deze dempers open! Ik stel de motor af met Diag4bike en de 110 Screamin' Eagle motor loopt heerlijk rond met en hangt aan

het gas wanneer je er om vraagt. Heerlijk rijdbare motorfiets met veel koppel en een lekker vermogen.

[Tekst en fotografie: Gert-Jan Laseur]

## ONDERDELEN LIJST

- Star 577 cam Torkstar
- S&S cam lagers
- S&S ez stoterstangen
- S&S tappets
- S&S roller rockers
- Jaggs oil cooler kit
- Diag4bike Tune