

FAT BOY MET S&S 128 KIT



De Fat Boy 2018 van Frank ziet redelijk standaard uit, maar vergis je niet: deze Sleeper levert 131 pk en 231 Nm koppel.

Regelmatig bij Gert Jan Laseur in Almere klanten over de vloer voor meer vermogen in hun Harley. Dit keer is het Frank die graag wat sneller wilt met z'n Fat Boy. Nu had zijn motor al een upgrade ondergaan, maar dat vond Frank niet genoeg, dus monteerde Gert Jan de nieuwe 128 Ci Stage 4 kit van S&S.

De Fat Boy uit 2018 van Frank heeft een Milwaukee-Eight motorblok en is voorzien van een Dynojet Commander computer en Screamin' Eagle uitlaatdempers. Alvorens aan zijn motor te beginnen, maak ik als eerste een testrun om te zien hoeveel vermogen er nu in zit. De uitkomst is 94 pk en 187 Nm koppel. Je zou denken dat dit genoeg is, maar Frank denkt daar toch iets anders over. En... als vermogensfreak ben ik het daar natuurlijk van harte mee eens en in overleg

bestel ik de S&S 128 CI Stage 4 kit, een S&S luchtfilter en een uitlaat.

S&S 128 STAGE 4 KIT

De nieuwe S&S 128 Stage 4 kit bestaat uit S&S zuigers en cilinders, compleet met alle pakkingen. Een S&S oliepomp en Cam Support plate, een nokkenas 550 compleet met tandwielen, tappets en tappets cuffs en een set stoterstangen. De 128 kit is ook leverbaar met een ketting-aangedreven nok-

kenas. De kit is er voor alle M8 modellen, de 107 gaat dan naar 124 en de 114 en 117 modellen naar 128 c.i. (2100 cc) met een compressie van 11.1 op 1. Voor meer betrouwbaarheid ga ik de tuimelaarbouten vervangen door tapeinden van A.R.P. Bij de S&S kit zitten geen cilinderkoppen, dus worden de originele uiteindelijk weer gemonteerd.

S&S 550 NOKKENAS

Allereerst gaat het motorblok uit elkaar. Dus uitlaat systeem eraf, olie koeler eraf, inlaat eraf en ook de koppen en cilinders. Daarna de Cam Support plate, de nokkenas en de oliepomp er uit. Omdat ik tandwielen wil monteren, controleer ik eerst de slingering van de krukas. Deze bleek nog geen 3/100 slingering te hebben, dus tandwielen zijn geen probleem. In het carter vervang ik het nokkenaslager en monteer de S&S oliepomp. Daarna de 550 nokkenas met de Cam Support Plate van



S&S klepveren worden gemonteerd.



Tapeinden van A.R.P. in de tuimelaars.



Boorgat van het oliekanaal is weer dicht.



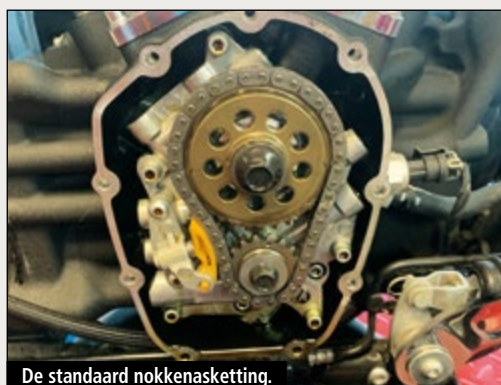
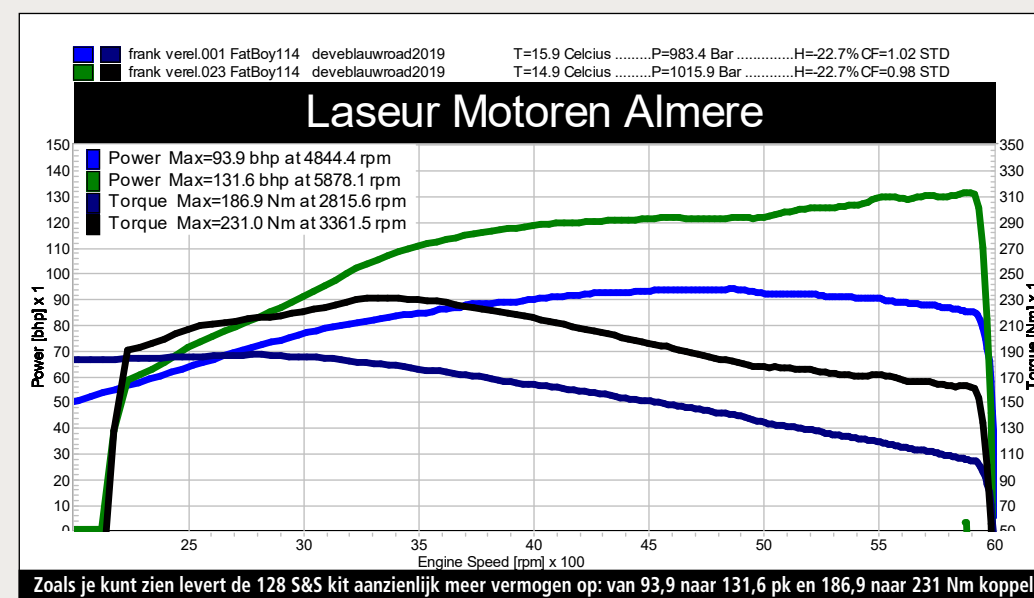
S&S tappets zitten op hun plek.



Het S&S 2-in-1 uitlaatsysteem met katalysator is EC gekeurd.

GEBRUIKTE ONDERDELEN

Stage IV Laseur Motoren, 128 S&S kit, inclusief montage en Diag4bike tune, afgesteld op de bank: € 5.900,-
A.R.P. tapeinden: € 190,-
S&S luchtfilter: € 350,-
Fueling oliepeilstok met ontluftung: € 370,-
TPP upgrade koppeling: € 350,-
S&S uitlaatsysteem met katalysator: € 1.050,-



De standaard nokkenasketting.



Oliepomp uit de 128 S&S kit.



Cam Support Plate met tandwielen, ook uit de S&S kit.

S&S en de tandwielen. Op de Cam Support Plate wordt het olieaanvoergatje naar de hydraulische kettingspanner geblokkeerd door een bijgeleverd aluminium plaatje. Daarna kunnen de S&S tappets erin en worden de enge plastic Harley tappet geleiders vervangen door de S&S tappet cuffs. Nu is het tijd om de koppen aan te pakken. Als eerste monteer ik de bijgeleverde S&S klepveren die een lift van 0.605 aan kunnen. We hebben een 0.550" lift nokkenas, dus deze voldoen ruim. Voor extra koeling zijn de H-D cilinderkoppen voorzien van oliekanalen rond de uitlaat klepgeleiders. Om dit kanaal te maken zit er een boorgatje dat uitkomt bij de koppakking. Voordat de originele koppen op de S&S cilinders geplaatst worden, moeten deze boorkanalen afgestopt worden om oliekkage te voorkomen. S&S levert hiervoor een plug en een handig hulpstukje om dit uit te voeren.

FUELING OLIEPEILSTOK

De S&S cilinders zijn enigszins ovaal en de zuigers passen er op de werkbank met moeite in. Maar als je ze bij montage volgens de speciale voorgeschreven manier op moment trekt, zijn ze mooi rond.

Het is dus belangrijk om dit precies te doen zoals voorgeschreven. Als laatste monteer ik een set tapeinden van A.R.P. in de tuimelaars, omdat dit veel beter is dan de standaard tuimelaarbouten. De standaard injectie gaat weer terug, maar nu met grotere 6.1 injectoren. Ook vervang ik het luchtfilter voor een S&S luchtfilter, omdat deze open is en Frank 'm mooi vindt. Ook monteer ik een oliepeilstok van Fueling, die is voorzien van een extra carterontluftung wat olie lekkage uit het luchtfilter tegen gaat. De uitlaat is een 2-in-1 van S&S, EC gekeurd en inclusief katalysator.

TUNEN MET DIAG4BIKE

Om geen problemen te krijgen met een slippende

koppeling, heb ik een TPP upgrade gedaan. Dit is een drukplaat met beweegbare gewichtjes die door middelpunt vliegende kracht en afhankelijk van het aantal toeren, meer druk op de koppelingsplaten kan uitoefenen dan de originele drukplaat. Dus kan de koppeling veel meer vermogen aan, zonder dat de koppelingshendel zwaarder aanvoelt. Omdat dit de eerste 128 S&S kit voor mij was heb ik op de originele computer met Diag4bike zelf een tune gemaakt. De motor start direct en loopt super soepel. Het vermogen is nu bijna 132 pk met 231 Nm aan koppel, dus Frank ging tevreden naar huis met zijn fors opgevoerde Softail.

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