

DRIVABILITY AND POWER

# SOFTAIL-SLIM UPGRADE



**De vorige motor van Marjon was een Sportster 1200. Deze had ze bij Gert Jan Laseur op de Dyno af laten stellen en was hier zeer over te spreken. Nu was haar oog gevallen op een Harley-Davidson Slim uit 2020 met een 107 CI M8 motorblok. Nadat ze de motor had aangeschaft, maakte ze bij Gert Jan een afspraak voor een update. Gert Jan vertelt wat er zoal aan veranderd is.**

**H**et verzoek van Marjon is of ik haar Softail Slim wat pittiger kon maken en gelijk ook met wat meer geluid. Ook wilde ze geen problemen met olie, dus gelijk maar een andere oliepompe. Geen echte hele grote veranderingen, maar wel een buit meer power en een motor die gewoon lekker soepel en vlot rijdt. Allereerst maak ik een testrun op de Dyno, om te kijken wat het blok nu levert, daarna ga ik de motor uit elkaar halen.

De standaard oliepompe ga ik vervangen door een van S&S. Ik heb al een paar keer verteld waarom ik dit een goede keuze vind. Zo heeft de S&S een dubbele retourpompe, een zeeffe, sterke magneten om het vuil op te vangen en de seal achterop om het krukaslager af te dichten. Zo even snel een paar

voordelen ten opzichte van andere leveranciers. Ik was erg benieuwd wat de 30-30 Star Racing nokkenas zou doen in een 107, want daar had ik hem nog niet in gemontereerd. De 30-30 cam is een tangle heftiger dan de S&S 475 en heeft 485 lift, wat nog net past in de standaard cilinderkoppen.

## KETTING IN LIJN

Ik begin met het demonteren van de originele uitlaat en het luchtfilter en ik verwijder ook de throttle bodie. Daarna knip ik de stoterstangen door om de tappet huisjes te verwijderen, ook kan de cam gear cover er af. Dan de nokkenstandwiel en met ketting en spanner loshalen en de plaat met nokkenas en originele oliepompe er uit. Ook verwijder ik de zeer slappe tappet cuffs van Harley en de tappets.



Fotobijlschrift:



Fotobijlschrift:



Fotobijlschrift:



Fotobijlschrift:



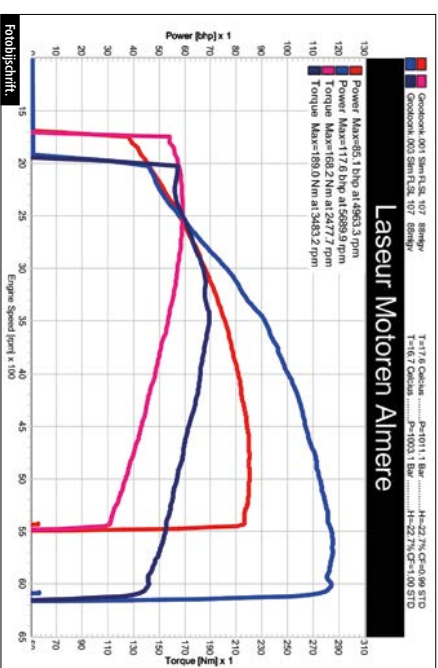
Fotobijlschrift:

Er zijn drie verschillende uitvoeringen van de Milwaukee-Eight:  
• M8 107" (1750 cc) = 3.937" boring x 4.375" slag  
• M8 114" (1870 cc) = 4.100" boring x 4.5" slag  
• M8 117" (1920 cc) = 4.105" boring x 4.5" slag

Nu trek ik het nokkensaslager eruit en vervang ik het standaard gekoelde lager voor een lager zonder kooi. Daarna monteert ik de S&S oliepompe, die ik ruim voorziet van montage olie. Nu kan de nokkenas er in en de originele cam support plaat kan ook weer terug. Allereerst zet ik de plaat vast en de boutjes van de pomp bijna vast. Om de pomp mooi te centreren, draai ik het blok een paar keer rond en trek daarna de 4 pompboutjes op het voorgeschreven moment vast. De nokkensaslager moet niet tandvleien kan er nu in en ik draai de bouten handvast om te controleren of de ketting in lijn staat met het krukas- en nokkenas tandwiel. Als dit niet zo is, dan zijn er verschillende dikke spacers achter het nokkenstandwiel om dit te corrigeren. Als de ketting in lijn staat, ster-ke loedte op de grote bouten en aanhalen op het moment. Dan de spanner erop en klaar. Altes-ker met gebruik van lekker veel montage olie. Nu kan ook de cam cover er weer op.



Fotobijlschrift:



Fotobijlschrift:

## QUICKIE STOTERSTANGEN

Tijd om de tappets te monteren. En ja, die heb ik ook graag van S&S, samen met de zwaart gekoelde billet aluminium tappet cuffs. Daarna de deksels er op en de S&S Quickie stoterstangen erin. Deze kun je er in zetten zonder de klepke-sels te demonteren. Dan de kleppen stellen van 1 cilinder en daarna even een minuut of 10 wachten. Daarna de krukas 360 graden draaien plus 45 en de kleppen van de andere cilinder afstellen. Om zeker te zijn dat er overal olie is voordat de motor loopt, start ik altijd net zolang met de bougie eruit en de benzine leiding los tot dat het lampje van de oliedruk uit gaat.

Om de motor te laten ademen heb ik een luchtfilter van Arlen Ness gemontereerd. De nieuwe modellen gooten nog wel een beetje olie in het luchtfilter, maar om dit te voorkomen heeft Ness een simpele maar doeltreffend klein opvangbakje in het filter gemaakt. Als uitlaat heeft Marjon een Pro Pipe van Vance

& Hines uitgekozen. Deze uitlaat heeft lekker veel volume en zal zorgen voor een mooi koppel. Ik weet dat de 30-30 cam voor langere openingsstijden van de kleppen zal zorgen, dus ook voor veel meer uitlaatgeluid. Ondanks protest van de vee-naresse, leek het mij slim om gelijk maar de extra stille binnendempert te monteren.

## LEZEN EN SCHRIJVEN

Voor het afstellen van de motor gebruik ik Diag-4bike. Ondanks dat wordt beweerd dat het alleen geschikt is voor het doen van lichte modificaties bij standaard motoren, kan ik er inmiddels mee lezen en schrijven. Ik stel er inruissen ook heftige motoren mee af, zonder echte grote problemen. Ook het afstellen van Marjon's motor ging goed. De motor loopt heerlijk soepel en begint na 2500 toeren serieus door te lopen. Een enorme ver-moedenswinst en zeker voor deze Softail Slim 107 een goede keuze.

Tekst & foto's: Gert Jan Laseur