



# Temperatuurprobleem CVO Street Glide 2018

De Harley van Max is een 117 CVO Street Glide uit 2018. De motor kreeg gelijk al in het begin temperatuurproblemen. Bij de Harley dealer is er, nadat de motor was gestrand, een Fueling olie pomp en cam support plaat gemonteerd, maar daarmee waren de problemen nog steeds niet over...

Begin 2019 kwam Max met zijn motor naar m'n shop. Het motorblok liep vol met olie, ook met de Fueling oliepomp en voelde raar aan. Nou reed de eigenaar ook veel in Spanje, dus

je zou denken dat het met een goede oliepomp en oliekoeler toch goed moet gaan.

Na inspectie bleken de oliepomp en de cam support plate behoorlijk beschadigd. Toen ik de cilinders en zuigers eraf haalde, voelde ook de drijfstanden qua draaien zwaar aan. Het kan het aluminium zijn van de Fueling plaat of veel te strak gemonteerde drijfstanden. Ik besloot het hele motorblok uit elkaar te halen. Bij inspectie van de krukas bleken de drijfstanden negatieve speling ten opzichte van het big end te hebben en dit kan nooit de bedoeling zijn. Ik heb de krukas opnieuw opgebouwd en in het carter een Timken insert gemaakt. Nadat de krukas weer in het carter geplaatst was, kon het blok weer in het frame.

## LEKKENDE KLEPZITTINGEN

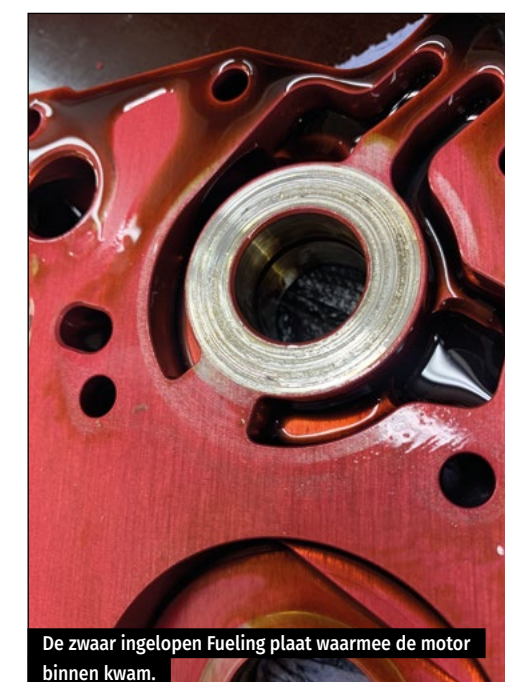
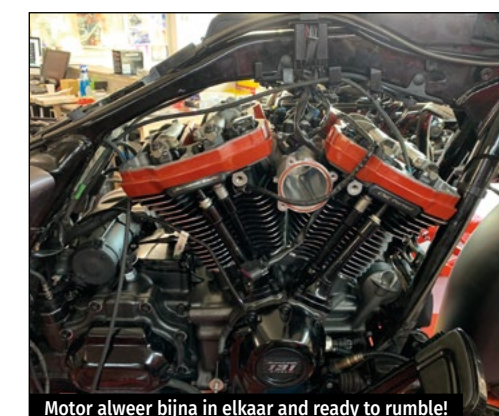
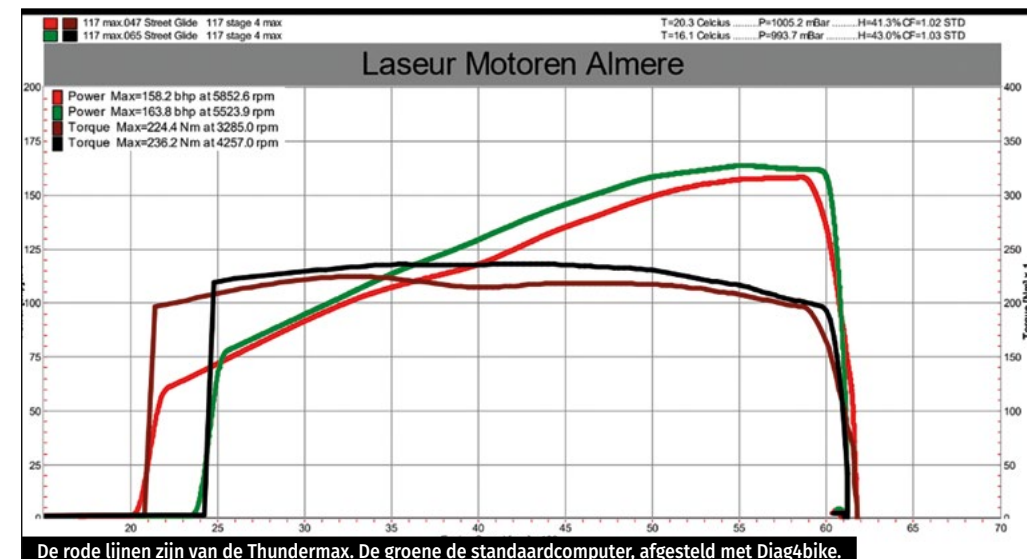
De Fueling support plate en oliepomp waren slecht en heb ik vervangen door een set van S&S. Ik heb eigenlijk een complete chest upgrade kit gemonteerd, echter zonder de S&S nokkenas. Dus de

tappets van S&S met de billet cuffs, S&S laggers en stoterstangen.

Max wilde ook meer power. De 117 cilinders heb ik vervangen voor een set 131 van Screamin' Eagle. De zuigers zijn van Mahle en zijn wat ingefreesd, zodat de compressie op 10,7:1 uitkomt met een standaard kop. De standaard CNC-koppen heb ik laten bewerken en er zijn nieuwe geleiders, grotere kleppen en nieuwe klepzittingen in gezet. Er waren sporen van lekkende zittingen, wat vaker voor komt bij de eerste type M8 koppen.

Het inlaatspruitstuk is vervangen voor een CNC gefreesd exemplaar en de standaard injectie body van 56 mm is vervangen door een Screamin' Eagle van 64 mm. De injectoren zijn vervangen door 6,2 in plaats van de standaard 4,38.

Voor de nokkenas koos ik voor een Fueling 592 en in de koppen zijn Fueling klepveren gegaan, die deze 592 lift aan kunnen. Ook heb ik de bouten van de tuimelaars vervangen voor A.R.P. tapeinden, net als de cilinderkopbouten.



## KOSTENPLAATJE

- 131 Harley zuigers en cilinders € 2.000,-
  - SE koppen, voorzien van grotere inlaatkleppen, nieuwe geleiders en zittingen en het bewerken van de kanalen € 2.500,-
  - ARP kopbouten en studs voor de tuimelaars € 350,-
  - SE spruitstuk CNC € 350,-
  - 7,79 injectoren. € 2.400,-
  - S&S Chest upgrade kit € 2.100,-
  - 592 Fueling cam € 300,-
  - Klepveren € 750,-
  - Trask luchtfilter € 600,-
  - Jackpot headers € 1.000,-
  - S&S 45 dempers € 850,-
  - Montagekosten, incl. krukas verbouwen € 1.780,-
- Totaal kosten € 14.980,-

is iets gestegen en het vermogen ook. Dit is een van de eerste echte snelle M8 motoren die ik heb gebouwd en behoort na 3 jaar nog steeds bij een van de sterkste die ik op mijn vermogensbank heb gezien!

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