



ROAD GLIDE 2020 ULTIEME UPGRADE

Milwaukee Monster

De Road Glide 114 van Edwin was bij de dealer voorzien van een Screamin' Eagle Stage 4 kit. Maar helaas was Edwin niet blij met het resultaat en ook nadat de motor zelfs in Duitsland was afgesteld, was hij nog steeds niet tevreden over de souplesse en power. Uiteindelijk kwam Edwin bij Gert Jan Laseur terecht en die ging ermee aan de slag.

Nadat ik de motor op de brug had gezet, heb ik als eerste het oude type oliepompe en cam supportplaat vervangen door die van S&S. Ook gelijk tappet cuffs gemonteerd en de 515 cam vervangen door een 3/4 van Star, samen met Star kleppen met titanium schotels. Het vervangen van de veren was een hoop gedoe, want echt makkelijk gaat dat niet. Ook heb ik grotere injecto-

ren geplaatst en een nieuwe mapping gemaakt met Diag4Bike. Meer power en meer drivability, oftewel, de motor reed lekker en soepel. De uitlaten van Jekyll and Hyde vond Edwin wel heel erg hard klinken. Je kan ze uiteraard dicht zetten, maar dan loopt de motor nog amper.

MONSTER HEADS

Wat later kwam de motor weer terug. De ruim 160 pk's waren leuk, maar voor Edwin nog niet genoeg en de vraag kwam of er nog meer mogelijk was. En of het uitlaatgeluid iets minder kon. Via Star heb ik twee setjes Monster heads gekocht met bij passende zuigers van Moonshine. Dit zijn eigenlijk zuigers van CP die ontworpen zijn door George Bryce van Star Racing. George heeft persoonlijk de koppen nabewerkt voor mij. Eén set is bewerkt voor extreem power, maar wel voor dagelijks gebruik. De tweede set is nog wat scherper gezet en deze zijn voor mijn eigen Street Bob, maar daarover later meer.

De basis van de Monster head is een standaard M8 kop, maar dan met nieuwe zittingen en geleiders en met 2,5 mm grotere inlaatkleppen van titanium en 2,5 mm grotere uitlaatkleppen. Het inlaatkanaal heeft een vierkante poort en is enorm groot. Ook is het uitlaatkanaal een stuk groter dan normaal. Klepveren zitten er niet bij, maar die zaten al

in de Screaming' Eagle koppen, dus die zet ik over. Om de kleppen netjes te openen monteer ik ook de rockers met rollen van S&S, met tapeinden en sterkere assen.

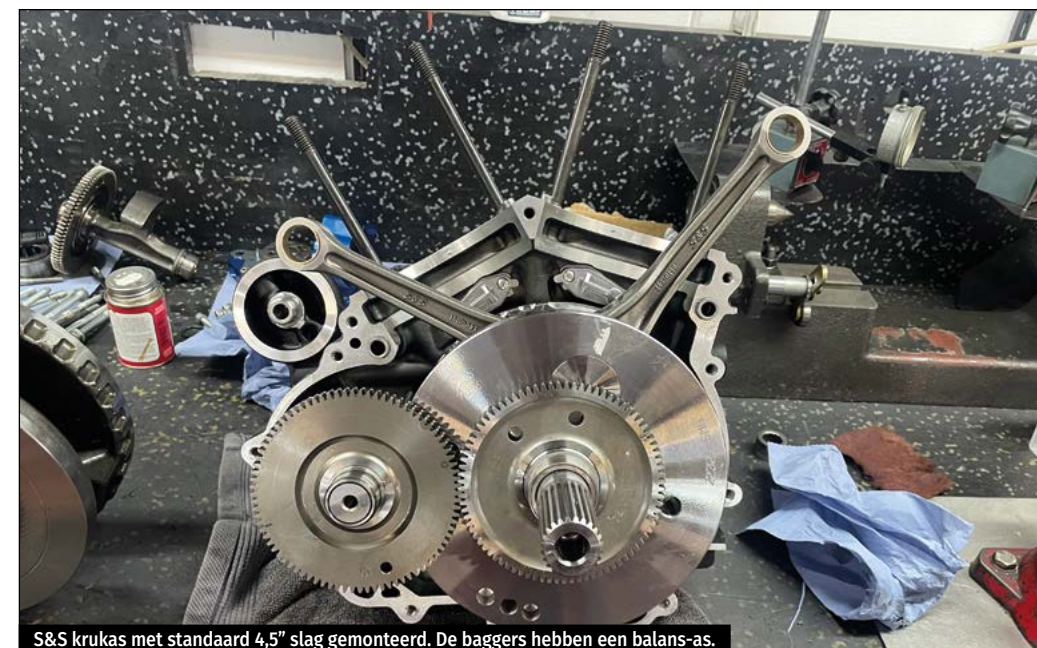
COMPRESSIE 1 OP 12

De zuigers van CP zijn iets omhoog gewerkt. Dit zorgt voor squish en compressieverhoging bij dezelfde inhoud verbrandingskamer. Prachtige zuigers met een coating bovenop en op de skirt. De zuigerveren zijn dun en voelen enorm slap aan. De cilinders zijn standaard 131 ci van Harley, maar onwijs glad gehoord. Als ik de verbrandingskamer van de koppen meet qua inhoud en rekening hou met de zuiger, die hoger is dan normaal, kom ik uit op een heerlijke compressie van iets boven de 1 op 12.

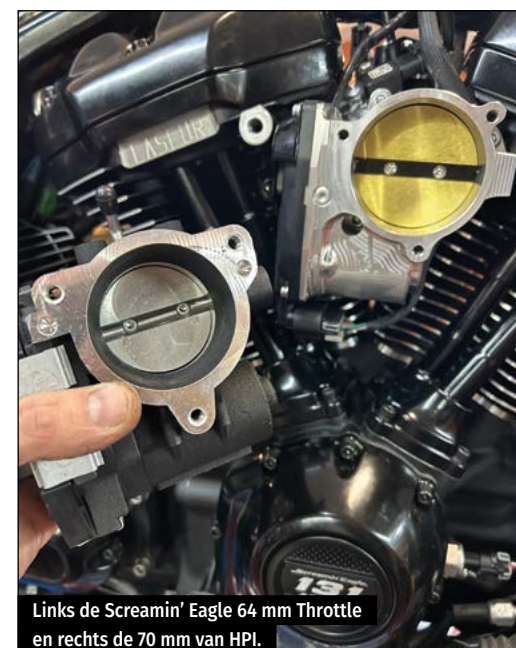
Bij de koppen hoort een speciaal inlaatspruitstuk, een vierkante hele grote inlaat met een 70 mm throttle van HPI. Het luchtfilter is ook van HPI, die ik enigszins heb aangepast. Ook heb ik de injectoren vervangen door 9,2 om voldoende sap te geven als dat gevraagd wordt.

GEPERFOREERDE PIJP

Bij het bouwen van een sterkere motor is de uitlaat ook enorm van belang. Je kunt een motor wel vullen, maar als de cilinder na de ontbran-



S&S krukas met standaard 4,5" slag gemonteerd. De baggers hebben een balans-as.



Links de Screamin' Eagle 64 mm Throttle en rechts de 70 mm van HPI.



CP zuiger van Moonshine. Door de grote boring is de zuiger kort.

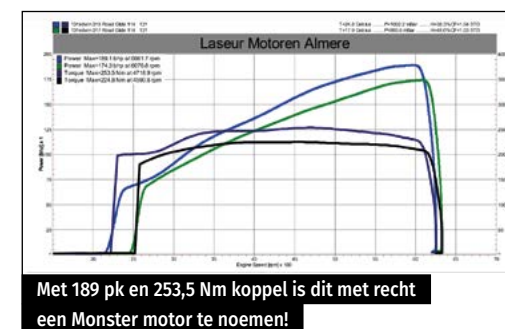


CNC bewerkte kamer met plus 2,5 mm kleppen en titanium inlaatkleppen.



De zuiger heeft ook een coating aan de bovenkant om de warmte uit de motor te houden.

ding niet leeg is, dan kun je de volgende slag niet meer goed vullen. Vanwege de hoge compressie en het behoorlijk aantal cc's, wil ik dikkere voorbochten. Dus stepped headers van 1 7/8 i.p.v. de standaard 1 3/4". Ook is er veel aandacht besteed aan de aansluiting op de kop, zodat dit mooi past. De dempers van Jekyll and Hyde zijn ontworpen voor een standaard 114 of 117. Als je in de demper kijkt, dan lijkt het meer op een trompet dan op een demper. Dit is prima voor een standaard machine, maar voor een snelle dikke Harley wordt het geluid nog eens versterkt en is het gewoon too much. Ik heb de gladde binnenpijp in de dempers vervangen door een geperforeerde pijp met veel gaatjes en extra dempingsmateriaal toegevoegd.



Met 189 pk en 253,5 Nm koppel is dit met recht een Monster motor te noemen!



Timken setup voor het M8 carter. Niet te koop, maar wel te maken.

BAKER 7-SPEED

Het onderblok heb ik sterker gemaakt met een Timken set-up en een S&S krukas. Je ziet veel krukken op het net die kapot zijn gelopen, dus het leek mij verstandig om gelijk maar met een goede sterke basis te beginnen. Het maken van een Timkenlager in het M8 blok is niet makkelijk, maar wel te doen. Het primair is origineel, alleen is de compensator vervangen door een van Star Racing, omdat de originele kunnen breken. Ook zijn de koppingsplaten vervangen door een set van Rekluse met 15 i.p.v. de standaard 10 platen. De versnellingsbak is voorzien van een Baker 7-speed direct drive. Direct drive zorgt ervoor dat in de hoogste versnelling al het vermogen rechtstreeks via de invoeras naar de uitgaande as wordt geleid.

BLAUWE ROOK

Na een uitgebreide controle heb ik alles weer in elkaar gezet en was het starten en lopen met een zelf verzonden map van Diag4bike. De motor rookte blauw als een stoomboot, maar dit komt door de slappe zuigerveren en de hele gladde cilinders. De motor gelijk op de bank en na controle van de air fuel en 2-3 maal een heat cycle 3000 - 4000 full pulls op de bank om de zuigerveren in te lopen. Daarna was het roken weg en liep de motor als een wilde. Ik heb een snelle mapping gemaakt en Edwin 1000 km of zo laten rijden en 'm daarna nog een keer wat langer afgesteld. De uitlaten klinken nu een stuk beschaafder en lager qua toon. Zeer tevreden mee. Ik begrijp nu waarom ze het monster heads noemen. Wat een Monster!

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

GEBRUIKTE ONDERDELEN

- Harley 131 ci cilinders
 - Moonshine CP zuigers
 - Frankenstein koppen, bewerkt door Star racing
 - S&S rockers met rollen
 - Special intake met 70 mm HPI inlaat
 - 9,2 injectoren
 - S&S krukas met de standaard 4,5" slag
 - Rekluse koppingsplaten
 - Baker direct drive 7-speed
 - Timken insert voor het carter
 - Speciale uitlaatbochten
 - Aangepaste Jekyll and Hyde dempers
 - Diag4bike Tune
- Je wilt niet weten wat dit kost, maar is qua power niet te vergelijken met een standaardkitje.