INDEXE 07

MOTEURS SERIE-T S&S	07-002
MOTEURS	07-006
MANUELS	07-014
HOT SET UP KITS	07-015
KITS DE DECOMPRESSEUR	07-018
PIECES DE MOTEUR	07-019
CULASSES	07-021
CYLINDRES	07-024
PISTONS & SEGMENTS	07-027
VISSERIE DE CYLINDRES	07-042
FIXATIONS MOTEUR	07-043
CARTERS MOTEUR	07-048
RENIFLARD	07-051
CARTERS ET CACHES	07-052
PIECES DE VILEBREQUIN	07-055
BIELLES	07-061
PIECES DE CARTER	07-063
ROULEAUX DE BIELLE	07-070
PIECES DE BALANCIERS POUR TWIN CAM	07-071
POMPE A HUILE	07-072
CACHE CULBUTEUR	07-082
PIECES DE CULBUTEUR	07-086
RESSORTS DE SOUPAPE & PIÉCES	07-089
KIT RESSORTS DE SOUPAPE	07-091
CLAVETTES, COUPELLES & RONDELLES DE SOUPAPES	07-095
SOUPAPES	07-097
GUIDES	07-104
JOINTS DE QUEUE DE SOUPAPES	07-112
SIEGES DE SOUPAPE	07-116
TIGES DE CULBUTEUR	07-116
TUBES DE TIGES DE CULBUTEURS & CACHES	07-119
PIÈCES DE POUSSOIRS	07-122
POUSSOIRS	07-123
EMBASES DE POUSSOIRS	07-127
CACHES EMBASES DE POUSSOIRS	07-130
CAMES POUR TWIN CAM	07-131
CAMES POUR EVO BIG TWIN	07-142
CAMES POUR PAN- & SHOVELHEAD	07-147
CAMES POUR EVOLUTION SPORTSTER	07-149
ACCESSOIRES POUR CAMES	07-150
JOINTS & JOINTS TORIQUES	07-156
JOINTS SPÉCIAUX ET BIG BORE	07-171
JOINTS DE POMPE A HUILE	07-182
JOINTS POUR BIG TWIN	07-185
JOINTS DE BOITE	07-189
CLAVETTES MOTEUR	07-194

JUSTE A TEMPS POUR VOUS LES MONTRER!
Ces pièces sont arrivées trop tard pour être dans ce catalogue, mais vous allez certainement vite les trouver dans le catalogue Zodiac en ligne à http://catalog.zodiac.nl.

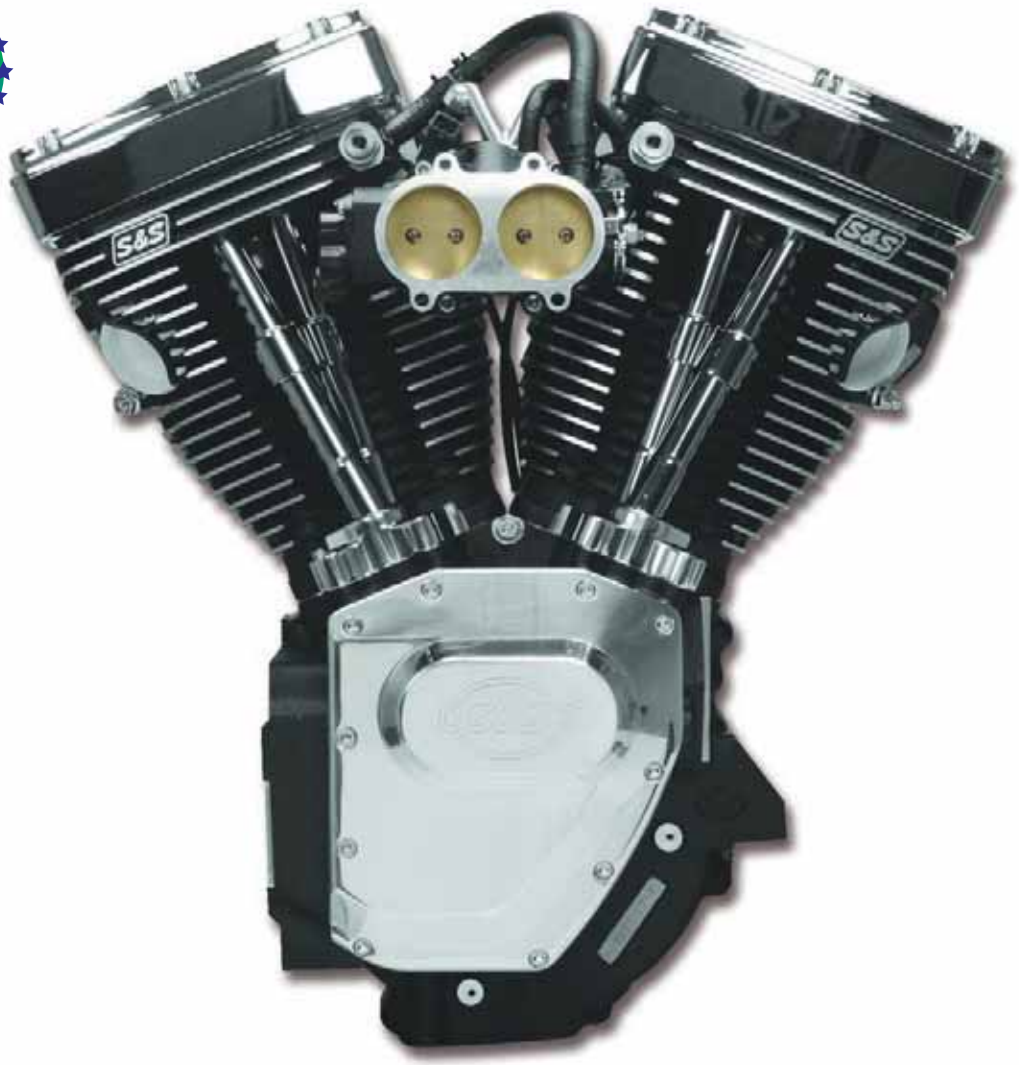


PIÈCES DE RECHANGE TWIN CAM B
Prenez ce kit avec toutes les 9 tailles des entretoises d'arbre d'équilibrage lorsque vous reconstruisez votre moteur.
740519 Kit entretpoises de balacier d'équilibrage





CYLINDRES DE REMPLACEMENT POUR TOUS 1988-2003 XL883 SPORTSTER
Nous les avions déjà en noir, mais maintenant aussi en aluminium. Vendus pièce, doivent être finis à la côte. Vont aussi sur les modèles plus récents mais les ailettes sont légèrement différentes.
049131 Cylindre en Aluminium (OEM 16446-86A)



MOTEURS S&S 124'' T-SERIES POUR CADRE EVO OU TWIN-CAM

S&S propose leur premiers moteurs 124'' de type Twin-Cam entièrement complet. Le nouveau moteur S&S Twin-Cam commence avec des carters moteur renforcés S&S ultra solides. Le roulement de vilebrequin Timken qu'il utilise est beaucoup plus solide. A cela ils ont ajouté un vilebrequin S&S à l'épreuve des balles, une came ''EZ-start'' avec .640" de levée qui a des décompresseurs intégrés, les cylindres 4 1/8" S&S Twin-Cam ainsi que les culasses S&S et les culbuteurs/caches culbuteurs. L'utilisation de ces cames EZ-start rend le démarrage très facile même avec un démarreur d'origine. S&S fourni également un nouvelle pompe à huile qui remplace aussi le support de cames et de roulements, elle est entrainée par les pignons de came pour correctement aspirer l'huile du carter. Le carter extérieur n'est plus seulement décoratif car il supporte aussi les roulements extérieurs de came. Ces moteurs S&S Twin-Cam existent pour versions carbu ou injection. Les moteurs S&S Twin-Cam injection sont livrés complets avec le boîtier d'injection S&S réglable (le VFI) ainsi que les différentes cartographies. Ce système comprend le boîtier S&S VFI ainsi que l'admission avec corps de papillons et pipes d'admission. Ce système est fait pour toutes les injection Magnetti-Marelli de 1999-2001 et les Delphi des Softails 2001 et tous les modèles 2002-2006. Les moteurs pour carbu comprennent un S&S Super G. Comme l'allumage de ces moteurs ne peut se contenter d'un allumage conventionnel, tous les moteurs Twin-Cam à carbu sont faits pour l'allumage S&S IST qui utilise un détecteur de cliquetis qui optimise automatiquement la courbe d'allumage suivant toutes les conditions. Ce détecteur exclusif de cliquetis protège également votre moteur des dommages en contrôlant le cliquetis et les détonations. L'utilisation de cet allumage prolonge la garantie du moteur à deux ans car il possède un limiteur de régime progressif pendant la période de rodage du moteur. Il existe 2 types de moteur 124CI Twin-Cam. Le premier est conçu pour aller dans le cadre d'origine des Harley-Davidson Twin-Cam. Le moteur se monte directement à la place de l'origine sur les Twin- Cam. Il n'existe pas de moteur avec balancier d'équilibrage chez S&S. Le deuxième type de moteur Twin-Cam est conçu pour aller sur tous les cadres pour moteurs Evolution qu'ils soient stock ou aftermarket.

Spécifications: Cylindrée 124CI (2,035 cc), alésage 4 1/8", course 4 5/8", compression 10.8:1, cames à pignons S&S 640G EZ-start.

Egalement disponible en version homologuée TÜV Euro-2 avec cames 546GP et taux de compression réduit.

Note: Les allumages IST ne sont pas recommandés pour le démarrage au kick.



Moteur S&S 124CI Twin Cam pour cadres type Evolution
avec carburateur Super G et allumage IST
750474 Argent
750655 Argent, homologué TÜV Euro-2
750476 Noir
750656 Noir, homologué TÜV Euro-2
750657 Poli, homologué TÜV Euro-2

Moteur S&S 124CI Twin Cam pour cadres type Evolution
avec injection VFI pour 1995-1998 Magneti Marelli Egalement
750481 Argent
750482 Noir

Moteur S&S 124CI Twin Cam pour 1999 à 2005 Dyna et 1999 à 2006 Touring
Avec carburateur Super G et allumage IST. Le kit de durites d'huile doit être commandé séparément.
750658 Argent, homologué TÜV Euro-2
750475 Noir
750659 Noir, homologué TÜV Euro-2

Pièces d'installation
750816 Kit durites d'huile pour 1999-2005 Dyna
750817 Kit durites d'huile pour 2000-2006 Touring

Kits d'admission optionel pour les moteurs avec VFI
750488 Burnished
740458 Chromé
750490 Noir



MOTEURS S&S T-SERIES LONG BLOCK

Les nouveaux moteurs Long Block T-Series S&S sont sans système de carburant et d'allumage. Parfait pour ceux qui ont déjà un allumage haute performance et le carburateur ou le corps de papillon. Les cullases sont spécialement usinées pour s'adapter à une pipe de longuer stock, donc le filtre à air, le carburateur ou le corps du papillon qui correspondent à un moteur stock s'adaptera à votre nouveau moteur S&S. Vous pouvez donc utiliser sur votre nouveau moteur votre carbuarteur ou injection existants. Un carburateur ou corps de papillon qui correspond à un moteur stock s'adapteront au nouveau moteur S&S parce que les culasses sont spécialement usinés pour compenser l'augmentation de la longueur du cylindre pour qu'un collecteur stock s'adapte. Si vous avez installé un allumage ou un EFI tuner performance, vous pouvez l'utiliser. S&S lance également le moteur T124LC, qui a une compression légèrement plus faible et une durée de cames plus courte. Ce moteur est idéal pour les motos lourdes comme les baggers et les trikes. La basse compression rend le T124LC plus résistant au cliquettis et la détonation et il favorise une meilleure longévité du moteur ainsi que la fiabilité. Les moteurs T-Series sont disponibles en T111-111CI (1806cc), parfait moteur sport-touring, T124-124CI (2035cc), la performance Hot-Rod, avec cames 640 Easy Start et T124LC-124CI (2035CC) avec compression légèrement inférieure, et cames 585 Easy Start. Disponible en époxy aluminium et noir wrinkle. Tous les moteurs S&S T series disposent d'usinage spécial de la culasses pour monter collecteurs filtre et carbus type stock. Moteurs T-Series sont livrés avec une pompe à huile à haut débit S&S et le couvercle de came et cames Easy Start.

Moteurs S&S T124 sans système de carburant et d'allumage pour 1999 à 2005 Dyna et 1999 à 2006 Touring

760505 NOUVEAU T124 Aluminium
760506 NOUVEAU T124 Noir
760507 NOUVEAU T124LC Aluminium
760508 NOUVEAU T124LC Noir

Moteurs S&S T124-T2 sans système de carburant et d'allumage pour 2007 au présent Touring sauf refroidi liquide

760450 NOUVEAU T124-T2 Noir Wrinkle, cames 640 et 10.8:1 de compression
760451 NOUVEAU T124-T2 Noir Wrinkle, cames 585 et 10.2:1 de compression

GESTION MOTEUR ET SYSTEMES DE CARBURANT

Les culasses des moteurs T-Series sont du style à 2005 1999. Les propriétaires de modèles 2006 devront acheter un ensemble d'admission de 1999-2005 pour ces moteurs. Les 1999-2001 EFI équipés d'injection Magneti Marelli auront besoin d'un module d'optimisation des performances telles que DynoJet Power Commander 3 ou le module S&S VFI. Le double corps de papillon EFI n'est pas suffisant pour les moteurs T111 ou T124. Le papillon 58mm EFI S&S est fortement recommandé pour obtenir un rendement maximum. Les moteurs 2002 au présent équipés de l'injection de carburant Delphi auront besoin d'un tuner de performance tels que le tuner DynoJet Power Vision, ThunderMax, ou un module S&S VFI. Le corps de papillon stock ne peut pas fournir assez d'air pour ces grosses cylindrées. Un corps de papillon de 58mm S&S est fortement recommandé pour des performances maximales. Pour les moteurs à carburateur, il faudra un module d'allumage performance qui permet d'adapter les courbes d'avance. Le module d'allumage stock n'est pas réglable et il va probablement causer des dommages au moteur à cause d'un calage de l'allumage incorrect. Carburateurs performance sont recommandées pour obtenir une performance maximale. Le carburateur S&S Super E est idéal pour les moteurs T111 pour les Touring mais un Super G donnera plus de chevaux ne haut. S&S Super G est recommandés pour les moteurs T111 pour la performance des applications, et pour les moteurs T124 dans toutes les applications.

Note: Le kit de durites d'huile doit être commandé séparément.

Moteurs S&S T111 sans système de carburant et d'allumage pour 1999 à 2005 Dyna et 1999 à 2006 Touring

760503 NOUVEAU T111 Aluminium
760504 NOUVEAU T111 Noir

Moteurs S&S T111-T2 sans système de carburant et d'allumage pour 2007 au présent Touring sauf refroidi liquide

760452 NOUVEAU T111-T2 Noir Wrinkle black, cames 585 et 9.8:1 de compression

Pièces d'installation

750816 Kit durites d'huile pour 1999-2005 Dyna
750817 Kit durites d'huile pour 2000-2006 Touring
760436 NOUVEAU Kit durites d'huile pour carters T-2
760437 NOUVEAU Kit de perçage de boite S&S

Spécifications Moteur S&S T-Series

Moteur	*Cylindrée*	*Alésage*	*Course*	*Allumages*	*Pistons*	*Compres.*	*Garantie*
T111	111"	4 1/8"	4 1/8"	585GP	Forgés	9.8:1	1 An
T124	124"	4 1/8"	4 5/8"	640GP	Forgés tête plate	10.8:1	1 An
T124LC	124"	4 1/8"	4 5/8"	585GP	Forgés tête bombée	10.2:1	1 An



MOTEURS S&S T124 HOMOLOGUES EURO-3

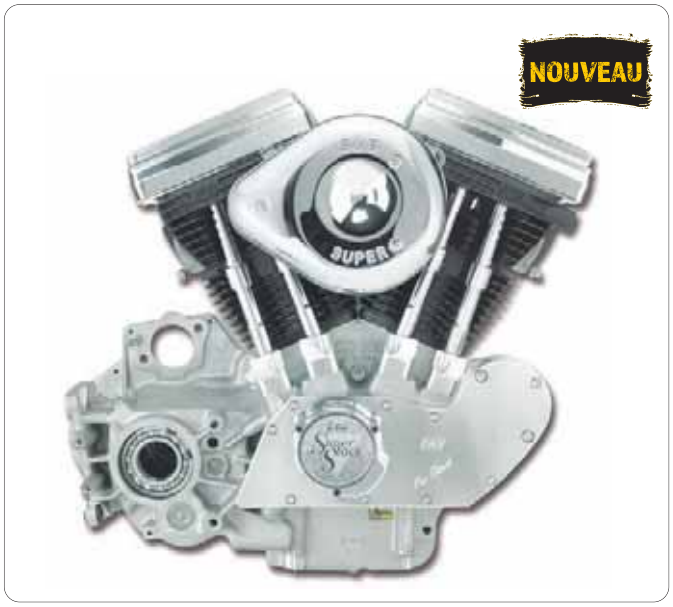
Ces moteurs S&S T124 à deux cames respectent les normes EURO III actuellement en vigueur concernant le bruit et les émissions pour être utilisé sur les 2002-2006 Harley-Davidson FLH et FLT. Ces moteurs ont des arbres à cames, pompe à huile et reniflard, tous entrainés par pignons. Ils sont livrés complets avec leur système d'injection S&S "Variable Fuel Injection" (VFI), contrôle de richesse par sonde lambda, mono-corps d'injection, filtre à air Teardrop ainsi que toute la documentation TÜV nécessaire du moteur. L'installation du moteur requièrera l'addition de sondes d'oxygène sur les tubes d'échappement ainsi que l'utilisation de silencieux d'origine des modèles 2007 pour respecter les normes d'émissions EURO III. L'installation sur une moto qui était équippée d'un carburateur requiert un faisceau d'origine de

la même année d'une machine équippée d'injection d'origine.

Spécifications: Alésage 4 1/8" (104.8mm), Course 4 5/8" (117.5mm), Cylindrée 124 CI (2,032 cc), Compression N/D

Se monte aussi sur les cadres type Evolution avec l'adaptateur Zodiac ZPN236889

750966 Finition époxy Aluminium
750967 Finition époxy noir
750968 Finition polie



MOTEURS S&S COMPLETSET 100CI POUR SPORTSTER OU BUELL

Les moteurs S&S complets pour Sportsters et Buells existent en 100CI (1640 cc). Le moteur 100CI a 4 de course et 4 d'alésage. La longueur des cylindres est de.260 de plus que stock. Le moteur 100CI passe en général dans les cadres de Sportster stock sans modifications mais étant donné leur cylindres plus longs il faut la fixation S&S usinée pour les cadres de Buell. L'échappement doit aussi être modifié légèrement pour gagner de la place entre lui et le cadre quand le 100CI est installé dans un cadre de Buell. La compression du moteur 100 est de 10.3:1. Les carters moteur utilisent la géométrie des cames des Sportsters 1986-1990 boite 4, la transmission des 1991 au présent boite 5, ils sont disponibles seulement assemblés par des techniciens S&S en finition aluminium. Il vous faudra un boite et un primaire complet de 1991 au présent, pompe à huile de 1986 au présent d'origine ou aftermarket, support de filtre à huile 1986-1990, système de charge et allumage pour compléter ces moteurs. L'installation du moteur 100CI pour Buell requiert aussi la fixation moteur ZPN750502 usinée.

Les moteurs S&S Sportster et Buell comprennent:

- Carters moteur S&S Spéciaux pour Sportster ou Buell
- Vilebrequin complet S&S
- Culasses S&S Super Stock
- Cylindres et pistons S&S
- Jeu de cames S&S 555
- Tiges réglables et caches tiges
- Embases de poussoirs S&S usnées avec poussoirs hydrauliques
- Carburateur Super G
- Carter de came S&S style XL usiné
- Caches culbuteurs S&S usinés en aluminium et culbuteurs à rouleaux

Moteurs complets S&S pour Sportster

750571 100 CI finition aluminium

Moteurs complets S&S pour Buel

750573 100 CI finition aluminium
750502 Fixation moteur optionnelle pour moteur 100 CI dans cadre Buell



MOTEUR S&S V-SERIES

Besoin de remplacer un moteur Big Twin Evolution usé sans casser la tirelire? Ou vous voulez déchirer l'asphalte avec un moteur haute performances? Ne cherchez pas plus loin car Zodiac propose une large gamme de moteurs S&S fiables allant de 80CI (1.340cc) à un impressionnant 124CI (2,035cc). S&S a essayé les meilleures combinaisons d'alésage et de course, taux de compression , arbres à cames et ainsi de suite et propose une garantie pouvant aller jusqu'à 3 ans. Ces moteurs ont la hauteur pratiquement stock ce qui les rend faciles à monter dans les cadres stock et et type origine de 1984-1999 à moteur Evolution. Tous les moteurs sont fournis avec un carburateur Super E, Super G ou à injection et sont livrés complets avec un filtre à air de type S&S. Les moteurs à carburateur également un allumage comme indiqué. Moteurs ne comprennent pas un stator de l'alternateur et le rotor. Tous les moteurs sont assemblés par des techniciens S&S et sauf pour les moteurs V80 avec carburateur et l'allumage, y compris l'huile moteur, filtre à huile et manuel atelier S&S.

Caractéristiques et Optionnel

•Allumage Super Stock

Système d'allumage Single Fire avec enregistrement de données qui peut être consulté via un PC lorsqu'il est équipé de câble de diagnostic et de logiciels S&S (ZPN750747). Protège le moteur avec un limiteur en 3 étapes pendant les 24 premières heures de fonctionnement. Doit être utilisé avec bobine Single Fire.

•Allumage IST

IST (Technologies de fonctionnalités Spark Intelligent) commande d'allumage knock-détection qui prolonge la vie du moteur en ajustant automatiquement le calendrier pour éliminer les frapper par apprendre et stocker les exigences de l'allumage du moteur. Ce grand avantage résulte en une année de garantie supplémentaire par rapport aux moteurs fournis avec Super Stock allumage. IST enregistre les données du moteur, les codes de diagnostic et des éléments de l'histoire qui peut être consulté via un PC lorsqu'il est équipé de câble de diagnostic (ZPN750247) et le logiciel S&S Gardien (ZPN750246). Doit être utilisé avec bobine Single Fire et non recommandé pour les applications de démarrage au kick.

•Injection

Certains moteurs sélectionnés sont également disponibles comme remplacement des 1995-1998 à injection. Ceux-ci sont livrés avec un module d'injection VFI S&S avec protection contre la surchauffe, capteurs d'oxygène double, un seul corps de papillon EFI et filtre à air S&S teardrop. Également inclus est un logiciel S&S ProTune II. Tournez-vous vers un VFI centre tuning S&S certifié lorsque vous voulez une cartographie conçue pour votre machine et de votre style. Doit être utilisé avec bobine Single Fire et n'est pas recommandée pour les applications de démarrage au kick.

•Moteurs Euro-2 et Euro-3

Modèles sélectionnés disponibles en Euro-2 ou Euro-3. Tous ces éléments sont dotées d'un allumage IST spécial avec carter qui ne dispose pas d'une disposition pour allumage. Les modules d'allumage IST sur les moteurs homologués ne peuvent pas être reprogrammés, car c'est une exigence pour les normes d'émission. Moteurs livrés avec avec la documentation de certification requise et la conformité de leurs émissions.

•Guides de poussoir et carters de distribution

Les moteurs S&S V80 ont toujours un carter de distribution et guides de poussoirs coulés. Tous les autres moteurs de type Evolution sont équipés d'un couvercle chromé et guides de poussoirs chromé. Les moteurs à injection et S&S IST sont équipés d'un carter sans couvercle d'allumage. Ces moteurs utilisent un capteur de position de vilebrequin le calage de l'allumage.

V80

Le moteur idéal pour remplacer votre vieillissant Evolution 80CI Big Twin. Lorsque vous avez encore un bon allumage et le carbu stock Keihin CV ou un Mikuni, S&S Super E ou un autre carburateur vous pouvez obtenir un moteur sans carburateur, filtre à air et allumage. Des essais sur banc S&S ont montré jusqu'à 40% d'augmentation de puissance et une jusqu'à 18% d'augmentation du couple sur ce moteur d'origine en bon état fournitures.

V96

Un des produits S&S les plus éprouvés et idéal pour remplacer un moteur usé Evolution Harley -Davidson. Equipé de culasses performances S&S et des pistons plats. Puissance exceptionnellement lisse et une incroyable fiabilité, l'alésage 3 5/8" ne peut pas être battu. Jusqu'à 50% plus de puissance et augmentation de 40% du couple par rapport à un moteur stock. Aussi disponible en Euro-2.







V107T
V107T signifie Evolution 107CI Touring. Idéal pour les Baggers ou d'autres modèles qui sont habituellement monté à 2 et où les chevaux à 7000 tr/min n'est pas toujours le meilleur, mais beaucoup de couple à 3000 tours le fera très bien. (voir tableau)

V111T
Le moteur V111 est plus conçu pour le couple que les chevaux. Avec sa course courte de 4 1/8" qui est égale à son alésage de 4 1/8" trou ceci minimise les vibrations. La relativement faible levée de la came S&S 585 les ressorts de soupape Sidewinder simple bobinage Beehive minimisent le bruit de distribution. Un moteur souple, coupleux qui est idéal pour les applications où les vibrations et le bruit peuvent gêner sur un long trajet comme sur un Bagger.

V113
Pas le plus grand mais toujours un concurrent. Le V113 a un rendement sur une vaste plage de couple tout en conservant une excellente fiabilité. Des essais au banc ont montré que, comme la plupart des moteurs à longue course, le V113 a beaucoup de couple dés le ralenti et fait environ un cheval par pouce cube. Les moteurs sont équipées de décompresseurs électriques pour éviter les problèmes de démarrage. Aussi disponible dans une version qui répond aux normes Euro-3.

V124
Le V124 "Super Sidewinder Plus" est le plus gros moteur S&S qui rentre encore dans un cadre stock Evolution. Gros maneton en 1.5" et axes de piston en.927" des grosses ailettes sur les culasses et les cylindres, pompe à huile HVHP et équipées de décompresseurs électriques pour un démarrage facile en toute circonstances. Les essais sur banc Dyno S&S ont donné presque 129 chevaux à la roue arrière et un couple impressionnant de 137 pound-feet. Un embrayage haute performance doit être utilisée.



Moteurs S&S V80 1,340CC
3 1/2" d'alésage and 4 1/4" de course, 8,4:1 de compression, came 508 et culbuteurs à rouleaux

ZPN		*Admission*	*Allumage*	*Homologation*	*Garantie*
760418	NOUVEAU Aluminium	-	-	-	1 an sur les pièce seulement
760419	NOUVEAU Noir Wrinkle	-	-	-	1 an sur les pièce seulement
760420	NOUVEAU Aluminium	Super E	SuperStock	-	2 ans
760421	NOUVEAU Noir Wrinkle	Super E	SuperStock	-	2 ans

Moteurs S&S V96 1,575CC
3 5/8" d'alésage et 4 5/8" de course, came 585 et culbuteurs à rouleaux

ZPN		*Admission*	*Allumage*	*Homologation*	*Garantie*
750569	Aluminium avec carter coulé	Super E	SuperStock	-	2 ans
750643	Aluminium avec carter usiné	Super E	SuperStock	-	2 ans
750525	Aluminium avec carter usiné	Super E	IST	-	3 ans
750270	Aluminium avec carter chromé	Super E	IST	Euro 2	3 ans
750570	Poli avec carter usiné poli	Super E	SuperStock	-	2 ans
750527	Poli avec carter usiné poli	Super E	IST	-	3 ans
750272	Poli avec carter chromé	Super E	IST	Euro 2	3 ans
750611	Noir Wrinkle avec carter usiné	Super E	SuperStock	-	2 ans
750526	Noir Wrinkle avec carter usiné	Super E	IST	-	3 ans
750271	Noir Wrinkle avec carter usiné	Super E	IST	Euro 2	3 ans

Moteurs S&S V107T 1,754CC
4" d'alésage et 4 1/4" de course, came 585 et culbuteurs à rouleaux



ZPN		*Admission*	*Allumage*	*Homologation*	*Garantie*
750825	Aluminium	Super E	IST	-	3 ans
750832	Poli	Super E	SuperStock	-	2 ans
750833	Poli	MM-style	VFI	-	3 ans
750829	Noir	Super E	SuperStock	-	2 ans
750830	Noir	MM-style	VFI	-	3 ans

Moteurs S&S V111T 1,806CC
4 1/8" d'alésage et 4 1/8" de course, came 585 et culbuteurs à rouleaux



ZPN		*Admission*	*Allumage*	*Homologation*	*Garantie*
752101	Aluminium	Super E	SuperStock	-	2 ans
752103	Aluminium	Super E	IST	-	3 ans
752102	Noir Wrinkle	Super E	SuperStock	-	2 ans
752104	Noir Wrinkle	Super E	IST	-	3 ans

Moteurs S&S V113 1,852CC
4" d'alésage et 4 1/2" de course, came 600 (547 sur Euro-3), culbuteurs à rouleaux et décompresseurs électriques



ZPN		*Admission*	*Allumage*	*Homologation*	*Garantie*
750566	Aluminium	Super G	SuperStock	-	2 ans
750456	Aluminium	Super G	IST	-	3 ans
751250	Aluminium	Super G	IST	Euro 3	3 ans
750568	Poli	Super G	SuperStock	-	2 ans
751258	Poli NOUVEAU	Super G	IST	-	3 ans
751252	Poli	Super G	IST	Euro 3	3 ans
750567	Noir Wrinkle	Super G	SuperStock	-	2 ans
750458	Noir Wrinkle	Super G	IST	-	3 ans
751251	Noir Wrinkle	Super G	IST	Euro 3	3 ans

Moteurs S&S V124 2,035CC
4 1/8" d'alésage et 4 5/8" de course, came 640 (547 sur Euro-3), culbuteurs à rouleaux et décompresseurs électriques

ZPN		*Admission*	*Allumage*	*Homologation*	*Garantie*
750563	Aluminium	Super G	SuperStock	-	1 an
750462	Aluminium	Super G	IST	-	2 ans
760446	Aluminium	MM-style	VFI	-	1 an
750565	Poli	Super G	SuperStock	-	1 an
750466	NOUVEAU Poli	Super G	IST	-	2 ans
760449	Entièrement poli	Super G	IST	-	2 ans
760500	Entièrement poli	MM-style	VFI	-	1 an
750818	Diamond Cut Entièrement poli	Super G	IST	-	2 ans
750819	Diamond Cut Entièrement poli	MM-style	VFI	-	1 an
760448	Poli	MM-style	VFI	-	1 an
750564	Noir Wrinkle	Super G	SuperStock	-	1 an
750464	Noir Wrinkle	Super G	IST	-	2 ans
750277	Noir Wrinkle	Super G	IST	Euro 2	2 ans
760447	NOUVEAU Noir Wrinkle	MM-style	VFI	-	1 an
760501	NOUVEAU Diamond Cut noir	Super G	IST	-	2 ans
760502	NOUVEAU Diamond Cut noir	MM-style	VFI	-	1 an



MOTEUR S&S 145CI

En 2003, pour célébrer leurs 45 ans dans le business, S&S Cycle a construit le moteur V-Twin ultime pour la performance. Ce moteur est un hommage aux fondateurs de l'entreprise, George et Marjorie Smith. En plus, il commémore les 100 ans de Harley-Davidson. Il est également conçu pour honorer tous les constructeurs passionnés, les riders, entrepreneurs ainsi que tous les amoureux du V-Twin qui ont suivi les 100 années de la marque. Cette production limitée de moteurs 145 cubic inch, qui est capable de donner plus de 185 Ch et 180 ft. lb. de couple est le produit de 45 années d'expérience. Il comporte toute les dernières innovations technologiques avec ces cylindres "grosse ailettes" 4 3/8" et les conduits high flow B2 usinés CNC ovales des culasses en passant par le système S&S Variable Fuel Injection (VFI) avec double corps de 2.062", pipe et cornets usinés spéciaux. Pour ceux qui préfèrent un gros carburateur à l'injection nous proposons le moteur S&S 145 ci avec carburateur. Fiche technique du S&S 145 ci haque moteur est entièrement poli est construit avec des carters moteur S&S Special Application spécifiques. Le bas moteur comprend les mêmes masses de vilebrequin forgées avec maneton de 1 1/2" monté à la presse comme sur les moteurs Super Sidewinder Plus. La cylindrée est de 144.7 cubic inches (2.371 cc!), avec 11:1 de rapport volumétrique. Les pièces spécifiques du S&S 145 ci comprennent les cylindres, pistons, bielles 8 1/4" usinées, carter d'arbre à came et cornets usinés. Les culasses sont des prototypes des fonderies de course B2-Race pour Twin Cams (disponible en décembre) avec conduits entièrement usinés CNC. Elles utilisent des soupapes 2.2" à l'admission et 1.8" à l'échappement qui sont actionnées par un bon vieil arbre à came S&S 631. Le moteur 145 CI est disponible avec carburateur ou injection. Les deux versions ont une pompe à huile HVHP.
Les modèles Injection sont livrés avec l'ijection S&S VFI électronique qui comprend une pompe à essence avec clapet de décharge intégré. Les moteurs à carburateur sont livrés avec un carburateur Super D. Le moteur a des sorties d'échappement de 2 3/8 de diamètre, les pots devront être de votre fabrication. Ces moteurs S&S 145 ci sont en quantité très limitée.

Note: Le 145 CI est 1 1/4" plus haut qu'un moteur d'origine, il n'ira pas dans un cadre d'origine sans modifications. Les moteurs à injection doivent être installés avec un faisceau du type 2001-2003 de modèle à injection.

Note: C'est un moteur de course et n'est couvert que par une garantie de 6 mois sur les pièces seulement

750266 Moteur S&S 145 ci, Injection, semi-poli, assemblé
750522 Moteur S&S 145 ci, Carburateur, semi-poli, assemblé
750267 Moteur S&S 145 ci, Carburateur, non-assemblé

Spécifications des moteurs S&S P-Series

Moteur	*Alésage*	*Course*	*Cylindrée*	*Came*	*Pistons*	*Compression*
P93	*3 5/8"*	*4 1/2"*	*93" (1,530cc)*	*585*	*Coulés*	*8.2:1*
P93H	*3 5/8"*	*4 1/2"*	*93" (1,530cc)*	*600*	*Forgés*	*10:1*
P103	*3 5/8"*	*5"*	*103" (1,695cc)*	*640*	*Forgés*	*10.7:1*



MOTEURS S&S P-SERIES

S&S a introduit les moteurs style P qui ont un vrai look retro mais contiennent toute la technologie moderne. Le moteur Panhead qui a été produit de 1948-1965 a été élu comme le moteur avec le look le plus cool des moteurs classiques. Les nouveaux moteurs P-Series de chez S&S ont capturé ce look retro des années 50 et 60 mais avec la technologie d'aujourd'hui du 21ème siècle. Gardez bien à l'esprit que aussi cool qu'ils en aient l'air ces moteurs ne sont pas des reproductions. Ces moteurs sont faits pour marcher! Les moteurs P-series sont disponibles en trois styles pour chassis type de type 1948-1999. Un type de moteur est conçu pour les primaires du type 1954-1964. Ces moteurs de 1954-1964 style P-series peuvent aussi être installés dans un cadre de 1948-1953 si un primaire interne de type 1954-1964 est utilisé. Un autre moteur est pour les chasssis du type 1965-1969 avec primaire interne en aluminum. Pour des application custom type rétro avec un look ancien il existe une version alternateur/générateur qui va sur tous les chassis stock ou custom de 1970-1999. Ces moteurs sont disponibles en 93 CI (1524 cc) avec haute ou basse compression ainsi qu'une version 103CI (1688 cc). Le 93" haute compression et le 103" sont livrés avec deux bougies par culasse. Le moteur 93" ira dans n'importe quel cadre d'origine. Le moteur 103" est.300" plus haut que le moteur d'origine et n'ira pas dans un cadre d'origine sans modifications. Bien que les moteurs S&S P-Series aient un look d'ancien moteur ils sont d'abord conçus pour donner fiabilité et performances. Les moteurs sont livrés complets avec allumage S&S Super Stock et le filtre à air S&S teardrop. Les deux version 93 CI ont un carburateur S&S Super E et le 103 CI est livré avec un carburateur S&S Super G. C'est le moteur que vous recherchez pour votre restoration concours? probablement pas. Mais que dire pour un custom rétro? Absolument! Pour rouler tous les jours? Bien sûr! Il y a plusieurs avantages à utiliser des pièces déjà éprouvées et modernes. L'augmentation des performances mise à part, la possibilité d'obtenir des pièces de remplacement de haute qualité est une autre qualité! Une bonne vitesse et la poussée d'un gros moteur ainsi qu'une distribution silencieuse tout en étant capable d'entretenir ce moteur sans avoir besoin de rechercher des pièces d'anciennes. Les pièces de remplacement sont disponibles facilement ce qui vous évitera à avoir à choisir entre laisser la moto au garage et rouler avec tous les jours. Comme nous l'avons déjà dit ces moteurs sont faits pour durer et rouler!

Moteurs S&S P-Series Génératrice
Les applications 1948-1953 requièrent un primaire type 1954-1964.

750805 Moteur 93"pour chassis type 1954-1964
750808 Moteur 93" haute compression pour chassis type 1954-1964
750811 Moteur 103" haute compression pour chassis type modifié 1954-1964
750806 Moteur 93"pour chassis type 1965-1969
750809 Moteur 93" haute compression pour chassis type 1965-1969
750812 Moteur 103" haute compression pour chassis type modifié 1965-1969

Moteurs S&S P-Series Custom Alternateur/Generateur pour 1970-1999

750807 Moteur 93, Custom Alternateur/Generateur
750810 Moteur 93 haute compression, Custom Alternateur/Generateur
750813 Moteur 103 haute compression, Custom Alternateur/Generateur



MOTEURS S&S/FLATHEAD POWER KN-SERIES STYLE KNUCKLEHEAD

Ces moteurs S&S KN-series sont très proches en apparence des Knuckleheads d'origine mais chez S&S leurs connaissances et leur experience, en plus des 93CI (1,524cc) de cylindrée, aucune concession n'a été faite pour conserver la fiabilité au niveau des standards actuels. Toutes les pièces critiques du knuckle d'origine ont été repensées. Le côté transmission a maintenant un arbre canelé type 1958-1965 avec roulement Timken. Bien que cela nécessite l'utilisation de carter primaire style 1954-1965 ainsi que ses composants internes, tout cela contribue à donner un bien meilleure capacité à supporter la puissance que l'origine. Egalement les caches culbuteurs inférieurs sont maintenant en aluminium coulé avec un joint pour assurer correctement l'étanchéité, et au lieu d'être tenu en place par le guide de soupape c'est par la pression du ressort de soupape. De même c'est un joint spécial en bas de ce carter qui donne qui donne l'étchéité et qui est beaucoup plus facile à changer puisqu'il ne faut plus enlever le guide de soupape pour le changer. De même au lieu d'avoir des retours d'huile brasés et rigides S&S a amélioré le design de ces retours pour plus de fiabilité ainsi qu'un entretient et un démontage plus aisés. Les moteurs KN93 sont livrés assemblés et complets avec carburateur S&S Super E et allumage S&S Super Stock avec une garantie de un an. Le modèle générateur se monte dans les cadres d'origine et type origine de Knucklehead avec primaire et pignon à chaine de 1954-1965. La version générateur/Alternateur peut être ne se montera pas dans les cadres Knucklehead d'origine et seront utilisés avec la plupart des primaires modernes ainsi que courroies primaires, boite de vitesse moderne et cadres avec fixation avant type 1948-1999.

751500 KN93 type Générateur
751501 KN93 type Alternateur/Générateur



MOTEUR S&S/FLATHEAD POWER KN-KONE

Le moteur S&S/Flathead Power style alternateur KN-Kone combine le look d'un moteur Knuckle avec le système de charge et la distribution hyper fiables des modèles 1970-1999 avec alternateur. Le moteur KN-Kone comprend un carburateur S&S Super E et un allumage S&S SuperStock Single Fire. Le haut moteur Knucklehead est très proche en apparence avec un moteur Knucklehead d'origine mais il offre nombre d'améliorations qui lui confèrent plus de puissance, meilleure durée de vie et une meilleure fiabilité. Le carter moteur à alternateur permet l'utilisation d'un primaire, d'une boite et d'un embrayage modernes avec un stator rotor d'alternateur. Le moteur KN-Kone a un alésage de 3 5/8" avec une course de 4 1/2" ce qui donne 93CI (1,522CC) de cylindrée. La compression est modérée avec un rapport de 8.2:1. En dépit de sa plus grosse cylindrée le moteur KN-Kone a la même hauteur qu'un moteur Shovel 74 ou 80CI. Cela signifie qu'il peut être installé dans n'importe quel cadre de 1970-1999 comme sur les moteurs Shovelhead et Evolution Big Twin. Livré complet et assemblé par des techniciens S&S.

752100 Moteur S&S 93 CI KN-Kone





MOTEURS SERIES-SH S&S SHOVELHEAD COMPLETS
Pour beaucoup de gens c'est toujours le moteur le plus populaire. S&S commence avec ses carters renforcés, vilebrequin, cylindres et culasses qui existent depuis des années et terminent avec une distribution de première qualité. Le carter de distribution, les embases de poussoirs et les caches culbus usinés ont un super look et offrent le genre de performances que vous pouvez espèrer de la part de chez S&S. Ce que ne vous pouvez pas voir est tout aussi impressionnant. Les nouveaux pieds de poussoirs Shovelhead sont conçus avec la géométrie et la fiabilité des Evolutions. La correction de géométrie permet d'utiliser des arbres à came de type Evolution. Les tiges de culbuteur sont réglables et démontables facilement, de plus elles sont plus solides que les modèles ancien style. Dans les caches culbus vous trouverez des culbuteurs à rouleaux S&S forgés ainsi que les axes de culbuteurs exclusifs S&S. Le résultat est un moteur Shovelhead qui a une apparence classique mais qui intègre toute la technologie et les perfomances modernes ce qui en fait le choix idéal pour tous ceux qui attachent plus d'importance à la fiabilité et au look. Pour les machines plus légères et les applications performance il y a aussi une version haute Compression avec double allumage disponible. Les versions alternateur sont disponibles avec carter de distribution usiné CNC et poli ou en fonderie comme spécifié. Tous ces moteurs sont assemblés par des techniciens S&S et sont livrés avec un allumage Single Fire S&S Super Stock. La bobine Single Fire n'est pas comprise et doit être commandée séparément. Les moteurs SH series ont une garantie limitée de 2 ans.

Moteurs assemblés type génératrice et allumage S&S Superstock
Pour Big Twin 1966-1969
750639 93 CI
750640 93 CI Haute Compression

Spécifications moteurs SH-Series Shovel

	Cylindrée	*Alésage*	*Course*	*Compression*
SH93	*93CI (1,530cc)*	*3 5/8"*	*4 1/2"*	*8.75:1*
SH93HC	*93CI (1,530cc)*	*3 5/8"*	*4 1/2"*	*10:1*

Moteur assemblés type alternateur et allumage S&S Superstock

Pour cadre et primaire Big Twin de 1970-1984.
750561 SH93, carter de distribution coulé
750612 SH93, carter de distribution usiné
750613 SH93HC Haute Compression, carter de distribution coulé
750562 SH93HC Haute Compression, carter de distribution usiné

Moteur assemblé alternateur/génératrice S&S avec allumage Super Stock.
L'aspect classique d'un moteur à génératrice, mais avec le carter gauche prêt à accepter un système de charge à alternateur. Si une génératrice n'est pas utilisé sur le moteur, son emplacement est un excellent endroit pour monter un filtre à huile. Embrayages haute performance, boites cinq et six vitesses et bien d'autres produits sont compatibles avec ce moteur S&S alternateur/génératrice. Pour cadres et primaires type 1970-1984 Big Twin. L'installation nécessite soit un pot style 1966-1969 stock ou aftermarket parmi plusieurs systèmes d'échappement pour moteur Shovelhead à génératrice.
750636 SH93HC Haute Compression
750637 SH93



MOTEURS S&S X-WEDGE

Le tout nouveau moteur S&S X-Wedge (se prononce comme "Ex-Wedge")) est développé pour respecter les nouvelles normes à venir. Cette nouvelle génération de V-Twin est à part des moteurs S&S traditionels et est une avancée vers le futur pour les moteurs refroidis par air et avec ditribution par tiges de culbuteurs en V-Twin. Ce moteur est à 56 degrés, injection "closed-loop", trois arbres à came, soupapes en tête. Ils sont aussi conçus pour délivrer les performances que l'on peut attendre d'un moteur S&S mais tout en respectant les lois EPA. Une des clefs de conception de ce moteur est sa diversité de cylindrées possibles. Le 117 CI (1.918 cc) 56 degrés V-Twin utilise trois courroies de distribution serpentines, diamètre de base de came large, une came d'amission commune et deux cames d'échappement ce qui permet d'avoir des tiges de culbuteur qui attaquent parfaitement droites. Ceci combiné avec des culbuteurs de type automobile et des poussoirs à roulleaux contribue à créer une distribution incroyablement silencieuse. L'admission sur le X-Wedge se fait par un mono-corps d'injection S&S qui emmène le mélange air/essence dans une chambre de combustion très étudiée, les culasses sont elles fixées par cinq goujons et ont une surface d'aillettes augmentée pour améliorer le refroidissemen au maximum. Les culasses ont leur injecteur monté directement dessus pour améliorer la combustion. Les caches culbuteurs n'ont pas de fonction mécanique et permettent donc aux aux Custom Bike builders d'adapter leur design selont leurs désirs. Les innovations et les designs uniques sont trop nombreux pour listés ici. Le moteur X-Wedge n'est pas un moteur de remplacement et il ne se monte pas dans un cadre Harley-Davidson d'origine. Ce moteur requiert un cadre spécial avec des fixations moteur appropriées, ceci n'est pas un problème puisque le X-Wedge est conçu pour les montages custom. Les cadres spécifiquement conçus pour recevoir ce moteur seront disponibles très bientôt. Les carters moteur du X-Wedge se montent avec la plupart des primaires standard et aftermarket Harley ce qui les rend compatibles avec un grand nombre de primaires, d'embrayages et de boites de vitesses. Le moteur est livré complet avec corps d'injection 2 1/16" simple corps, boitier d'injection S&S VFI, sondes pour la gestion en custom. Les cadres spécifiquement conçus pour recevoir ce moteur seront disponibles très bientôt. Les carters moteur du X-Wedge se montent avec la plupart des primaires standard et aftermarket Harley ce qui les rend compatibles avec un grand nombre de primaires, d'embrayages et de boites de vitesses. Le moteur est livré complet avec corps d'injection 2 1/16" simple corps, boitier d'injection S&S VFI, sondes pour la gestion en "closed loop" et détecteur de cliquetis.

Spécifications: Angles de 56.25 degrés, Alésage 4.125" x course 4.375", Cylindrée 117CI (1.917 CC), 9.75:1 compression.

Des tests sur un banc SuperFlow Dyno ont donné 97.5 chevaux et 110.4 ft/lbs. de couple (149.04 N.m).

Moteurs S&S X117 X-Wedge

750834 Finition argent
750835 Finition noire
750836 Finition polie



MANUAL D'ATELIER POUR MOTEURS S&S TYPE PANHEAD, SHOVELHEAD ET KNUCKLEHEAD

Ce manuel couvre les moteurs S&S Shovelhead SH80, SH93, SH93H et SH103H ainsi que Panhead P93, P93H et P103 ainsi quele Knucklehead KN73, KN93 et KN-Kone 93. Avec des photos détaillées, instructions vues en profondeur et spécifications complètes, c'est un "must have" à la foi pour les professionnels et les particuliers. Instructions détaillées, trucs du département S&S dévelopement mais aussi de larges et claires photos qui aideront les techniciens à garder les moteurs de la série P et SH en forme pour les années à venir.

750965 Manuel d'atelier S&S séries P, SH et KN



MANUEL D'ATELIER POUR MOTEUR S&S SSW+

Ceci est le premier manuel qui couvre les moteurs Super Sidewinder Plus de, 111", 117", et 124". Ce manuel est un nouvel exemple de l'effort de S&S pour élever son niveau de service à la communauté des V-Twin et de l'industrie! Ce manuel d'atelier pour moteur en alésage 4 1/8", le premier d'une série est conçu pour guider le technicien à travers la procédure d'entretient et de réfection d'un moteur S&S Super Sidewinder Plus. Avec des instructions compréhensibles, spécifications complètes, photographies de haute qualité et des astuces venant directement des techniciens S&S, ce manuel est d'une grande valeur pour tous les ateliers.

750528 Manuel d'atelier moteur S&S SSW+



MANUEL D'ATELIER S&S T-SERIES

Un manuel compréhensible sur comment entretenir, monter/démonter ou refaire votre moteur S&S T124. Couvre toutes le procédures nécessaires pour à la fois le mécanicien à la maison et le vrai mécanicien d'atelier pour assurer le maximum de performances et de longévité.

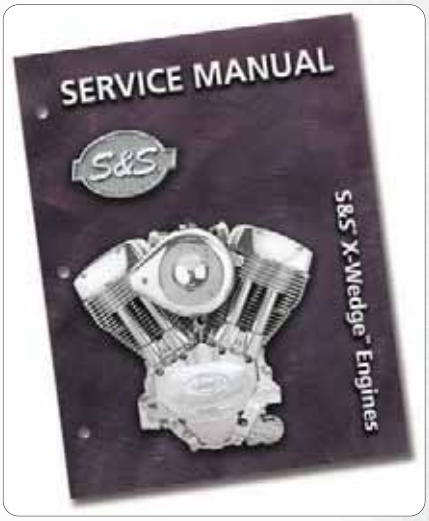
750963 Manuel S&S T-Series



MANUEL D'ATELIER POUR MOTEURS S&S SUPER STOCK & SUPER SIDEWINDER

Ce manuel traite la plupart des moteurs S&S Super Stock et Super Sidewinder. Toutes les informations dont vous avez besoin à propos des S&S 88ci, 96ci, 100ci, 107ci et 113ci se trouvent dans ces pages. Descriptions détaillées, plein de photos et plein de trucs et astuces utiles qui en font une pièce importante pour votre garage.

750646 Manuel d'atelier pour moteurs s&s super stock & super sidewinder



MANUEL D'ATELIER S&S X-WEDGE-SERIES

Le moteur S&S X-Wedge est un moteur avec tiges de culbuteurs V-Twin et c'est à peu près la seule similitude avec un Harley. Tout ce que vous devez savoir sur ce moteur est exprimé de manière compréhensive dans ce manuel. Il traite de toutes les procédures nécessaires aussi bien pour les bricoleurs à la maison que le technicien du magazin pour assurer le maximum de performances et de longévité des moteurs S&S X-Wedge 114, 117 et 121 Cubic.

750964 Manuel S&S X-Wedge



KITS SUPER STOCK 95CI, 97CI ET 103CI HOT SET UP POUR TWIN CAM

Ces kits S&S Super Stock Hot Set Up sont un moyen rapide et sûr de trouver facilement des watts pour votre Twin Cam. Les Kits pour 1999-2006 Twin Cam donneront 95CI (1,560cc) et 97CI (1593cc) de cylindrée. Les pistons Big Bore des 2007 au présent Twin Cam donneront 103CI (1,690cc) de cylindrée et 10.5:1 de compression. Tous les kits comprennent cylindres et pistons, les nouvelles culasses S&S Super Stock, cames S&S 585, poussoirs Hautes Performances, tiges de culbuteurs, caches tiges et tous les joints requis. Aucun besoin de rééquilibrer le vilebrequin d'origine. Installez l'admission S&S de votre choix pour que votre moteur respire bien et vous pourrez atteindre la barre magique des 100 chevaux. Tous les kits sont disponibles en version aluminium ou noir époxy. Les kits sont fournis sans l'alimentation, vous pouvez donc choisir entre bon carburateur Super E, une injection S&S simple corps ou un kit complet S&S "Variable Fuel Injection".

Note: Ces Kits peuvent être livrés sans les cylindres/pistons sur commete spéciale, demetez à votre revendeur Zodiac.

Pour 1999-2006 Twin Cam sauf 2006 Dyna

740444 NOUVEAU! Kit 95CI avec cames easy start et chaines, finition argent
740445 NOUVEAU! Kit 95CI avec cames easy start et chaines, finition noire
740443 Kit 95CI avec cames easy start et pignons, finition noire
752231 NOUVEAU! Kit 97CI avec cames easy start et chaines, finition argent
752230 NOUVEAU! Kit 97CI avec cames easy start et chaines, finition noire

Pour 2007 au présent Softail, 2007 au présent Dyna et 2007 Touring

751371 Kit 103 ci, finition noire

Kits d'amission pour les kits 95"Hot Set Up

Vous pouvez choisir entre un kit carburateur Super E, le kit S&S single bore ou un kit complet S&S "Variable Fuel Injection". Quand vous utilisez un kit VFI de 1999-2005 un kit de capteurs "closed loop" est recommendé. En addition au filtre à air teardrop nous offrons un système d'induction pour également une meilleure admission et un maximum de performance.

Kit carburateur avec filtre a air "Teardrop"

232909 Kit carburateur Super E, 1999-2005
232911 Kit carburateur Super G, 1999-2005
751398 Kit carburateur Super E, 2006
751560 Kit carburateur Super G, 2006

Kit d'admission "Single Bore EFI", comprend : pipe, corps d'admission avec papillon, rail d'alimentation et filtre à air teardrop

Le Kit ne comprend pas le module électronique d'injection. Peut être utilisé avec d'autres modules d'injection aftermarket ou bien sûr avec le S&S VFI module que nous recommandons. Les modules S&S VFI ne sont diponibles que chez les centres agréés VFI Tuning Centers. Regardez sur www.zodiac.nl pour trouver votre VFI Tuning Center le plus proche.

740450 Pour 1999-2000
740451 Pour 2001-2005
751397 Pour 2006 au présent Softail, 2006 au présent Dyna et 2006-2007 Touring

Le boîtier d'injection S&S Variable Fuel Injection (VFI)

760058 Pour modèles injection de 1995-2001, sauf 2001 Softail remplace le boîtier OEM Magneti-Marelli
700859 Module VFI pour 2001 au présent, sauf les Touring 2008 et après



Systèmes Tuned Single Bore Induction et options

740454 Chromé
740453 Epoxy noir
740452 Aluminium
740455 Adaptateur pour culasses stock
751344 Adaptateur pour culasses S&S

Kits de capteurs pour "Closed Loop"

740459 Pour 1999-2000
740460 Pour 2001-2005



KITS S&S 106CI STROKER HOT SET UP POUR TWIN CAM

Les kits S&S stroker ont toujours été le moyen le plus efficace de booster la puissance d'un moteur V-Twin engine. C'était vrai en 1961, quand S&S a commencé à vendre des kits strokers et c'est toujours vrai aujourd'hui. Le kit S&S 106CI (1,740 cc) Stroker pour Twin Cams délivre de réels gains de performance à un prix raisonnable et ne nécessite pas de réaléser les carters moteur ou autres modifications. Il utilise les cylindres d'origine que vous réaléserez pour accepter les pistons en 3 7/8" disponibles séparément, pouvez aussi commander un jeu de cylindres et pistons complet. Avec le vilbrequin de 4 1/2" de course qui est inclus cela vous donnera un cylindrée de 106CI (1,740 cc) sans modifications des carters. Les culasses Super Stock à haut débit et les cames à pignons 585 Easy start permettent au moteur de respirer correctement et donner beaucoup de puissance. Pas besoin d'installer de décompresseurs avec ces cames. Le kit comprend aussi les caches culbuteurs, tiges de culbuteur, poussoirs et tous les joints nécessaires. Les systèmes d'admission ainsi que les pistons 3 7/8" doivent être commandés séparément.

Kits S&S 106 CI (1,740 cc) Stroker Hot Set Up Kits pour Twin Cam

Noir

752215 Pour 1999-2005 Dyna et 1999-2006 Touring
752216 Pour 2000-2006 Softail

Kits pistons et cylindres/pistons pour les kits Big Bore Stroker ci-dessus

750510 Kit pistons 3 7/8" Big Bore
750511 Kit pistons 3 7/8" +.005" Big Bore
750512 Kit pistons 3 7/8" +.010" Big Bore
750513 Kit pistons 3 7/8" +.020" Big Bore
750514 Kit cylindres 3 7/8" noirs avec pistons
750515 Kit cylindres 3 7/8" aluminium avec pistons



LUBRIFIANT D'ASSEMBLAGE SPECTRO

Ce lubrifiant d'assemblage Spectro est recommandé pour la protection d'un moteur réassemblé ou réparé. C'est un lubrifiant lourd enrichi en polymères anti-frictions. Ce lubrifiant d'assemblage Spectro s'applique sur les segments, lobes de came, pignons, roulements et pistons, il protège complètement le moteur pendant le démarrage. Il est compatible avec tous les produits à base de pétrole. Il a aussi des propriétés anti corrosion pour les stockages prolongés de moteurs ou de boite de vitesse.

741348 Lubrifiant d'assemblage Spectro, bouteilles de 4 oz
741335 Jeu de magasin de 12 bouteilles



KITS S&S 124CI HOT SET POUR TWIN CAM A ET B

Ces kits 124CI hot set up permettent de convertir un moteur stock Twin en un 124CI (2031cc !) en utlisant les carters d'origine. Ceci donne plusieurs avantages comme celui de conserver vos numéros de cartes moteur d'origine et de couter beaucoup moins cher. Beaucoup des composants moteur d'origine sont réutilisés comme les carters, pompe à huile, couvercle de cames, poussoirs. Comprend des culasses S&S 91cc de volume qui donnent 10.8:1 de compression. Facile à démarrer grace aux cames S&S Easy Start. Les kits comprennent cylindres/pistons 4 1/8" d'alésage, vilebrequin 4 5/8" de course pour moteurs Twin Cam A et B, un jeu de cames S&S 640 et toute la visserie requise ainsi que les joints et instructions. Pour complèter ces kits un kit carburateur Super G doit être commandé pour les versions à carburateur. Les modèles injection requièrent l'achat du système S&S Variable Fuel Injection (VFI) Dynojet PowerVision, ThunderMax ou TwinTec TCFI. En option vous pouvez aussi commander le kit S&S tuned induction pour injections.

Note: Les vilebrequins S&S Twin Cam sont conçus pour utiliser les Timken côté transmission (montage d'origine des modèles de 1999-2002). L'installation sur les modèles de 2003 au présent demande donc l'utilisation d'un kit conversion Jims 751051. S&S n'honorera aucune garantie en cas de problème suite à l'utilisation de vilebrequin S&S Twin Cam dans des carters de 2003 au présent.

Note: Pas disponible pour les moteurs 2014 avec culasses liquides. Regardez sur http://catalog.zodiac.nl pour les mises à jour et nouveaux produits.

Comprend les cames S&S Easy Start et fonctionne avec les caches culbuteurs stock ou aftermarket

760438 NOUVEAU Pour 1999-2005 Dyna et Touring 1999-2006
760442 Pour 2006 au présent Dyna et 2007 au présent Touring
760439 NOUVEAU Pour 2001 à 2006 Softail
760443 NOUVEAU Pour 2007 au présent Softail

Alimentation pour les kits 124CI Stroker Hot Set Up

Vous pouvez choisir entre un carburateur Super G, le kit S&S single bore EFI ou un système complet S&S Variable Fuel Injection. Quand vous utilisez un kit VFI de 1999-2005 un kit de capteurs "closed loop" est recommandé ainsi que la capteur de papillon. En addition au filtre à air teardrop nous offrons un système d'induction pour également une meilleure admission et un maximum de performance.

Kits carburateur Super G pour kits 124CI Hot Set Up

750485 Pour 1999 à 2006 Softail

Kit d'admission "Single Bore EFI", comprend: pipe, corps d'admission avec papillon, rail d'alimentation et filtre à air teardrop Desperado

Le Kit ne comprend pas le module électronique d'injection. Peut être utilisé avec d'autres modules d'injection aftermarket ou bien sûr avec le S&S VFI module que nous recommandons. Les modules S&S VFI ne sont diponibles que chez les centres agréés VFI Tuning Centers. Regardez sur www.zodiac.nl pour trouver votre VFI Tuning Center le plus proche.

751394 Pour 1999-2000
751395 Pour 2001-2005
751396 Pour 2006 au présent Softail & Dyna et 2006-2007 Touring

Le boîtier d'injection S&S Variable Fuel Injection (VFI)

760058 Pour modèles injection de 1995-2001, sauf 2001 Softail remplace le boîtier OEM Magneti-Marelli
750859 Module VFI pour 2001 au présent, remplace le Delphi, sauf les Touring 2008 et après

Systèmes Tuned Single Bore Induction et options

740452 Aluminium
740453 Epoxy noir
740454 Chromé
751347 Pour moteurs S&S V124 et T124 avec injection S&S Single Bore

Kits de capteurs pour "Closed Loop O2"

740459 Pour 1999-2000
740460 Pour 2001-2005
751399 Capteur de d'angle de papillon optionnel



KITS DE DECOMPRESSEURS POUR CULASSES S&S TWIN CAM

Les gros moteurs et fortement comprimés sont bien souvent difficiles à démarrer. Un gros démarreur et une batterie spéciale peuvent résoudre partiellement le problème mais il reste dur à démarrer. Il existe maintenant une solution fiable pour résoudre ce problème. Le décompresseur S&S est cette solution. Ces décompresseurs sont conçus pour être utilisés sur les culasses S&S Twin Cam qui ont l'usinage nécessaire pour les recevoir. Le principe de ce décompresseur est delaisser une partie de la pression de la chambre de combustion aller dans le conduit d'échappement de la culasse. Cette réduction permet de mouvoir plus facilement le moteur. Une fois le moteur démarré le décompresseur se ferme tout seul et le moteur fonctionne normalement avec toute la compression. Il existe deux versions de ce système, une électrique et l'autre manuelle. La version électrique s'ouvre automatiquement quand on presse le bouton du démarreur et se ferme automatiquement quand on relâche celui-ci. Le décompresseur électrique nécessite l'utilisation de caches culbuteurs S&S coulés ou Zodiac usinés ou coulés (037020 & 037023) avec un trou au centre. Ce trou central est requis pour donner l'espace nécessaire au solénoïde de décompresseur. Un câble similaire à celui d'un starter active le décompresseur manuel. Avant de démarrer vous le tirez, ce qui l'ouvre, ensuite, il se ferme tout seul avec le démarrage du moteur. Cette version manuelle de décompresseur peut être utilisée avec n'importe quel cache culbuteur. Un support spécial de câble existe pour la version manuelle. Le décompresseur peut être installé avec moteur dans le cadre grâce à sa conception en deux parties.

Note:

- Toutes les culasses S&S 89 cc Twin Cam sont usinées pour le décompresseur S&S.
- L'usinage de décompresseur sur les culasses S&S 79cc Twin Cam reste optionnel.
- Les culasses d'origine ne peuvent être usinées pour ces décompresseurs car il n'y a pas assez de matière sur cellesci aux endroits critiques.
- Si vous ne désirez pas de décompresseur avec vos culasses usinées pour, vous pouvez installer un bouchon fait pour.
- Les décompresseurs électriques nécessitent l'utilisation de caches culbuteurs S&S coulés ou Zodiac usinés ou coulés (037020 & 037023) avec un trou au centre. Ce trou central est requis pour donner l'espace nécessaire au solénoïde de décompresseur.
- La version manuelle de décompresseur peut être utilisée avec n'importe quel cache culbuteur.

736095 Kit de décompresseurs S&S électriques
736096 Kit de décompresseurs S&S manuels
736097 Support de décompresseurs S&S deux parties
736098 Bouton usiné S&S de câble
736099 Bouchon S&S de trou de décompresseur



CACHES DECOMPRESSEURS CHROMES ET USINES

Ce sont des caches usinés en aluminium avec une finition chromée. Ils s'installent en quelques secondes et sont vendus par paires. Pour la plupart des décompresseurs.

345000 Décompresseurs usinés et chromés



COMPRESSION RELEASE VALVES DECOMPRESSEURS

Ces décompresseurs vous permettront de démarrer votre moteur sans efforts en décomprimant le cylindre avec juste un bouton. C'est une bonne alternative aux grosses batteries et aux démarreurs renforcés pour tous les Sportster, Buell ou Big Twin. Les culasses doivent être percées et taraudées en filetage M10mm. Ils se ferment tout seul après le démarrage, il faut percer sur 14mm de profondeur et 10mm de diamètre. La paire.

Note: L'utilisation de l'outils de guidage ZPN750314 pour percer les culasses est hautement recommandé.

741345 Décompresseurs filetage M10x1



DECOMPRESSEUR AUTOMATIQUE

Ce décompresseur automatique Sputhe est une très bonne alternative aux démarreurs et batteries plus puissantes. C'est également la seule solution pour les machines démarrant au kick. Peut être installe sur n'importe quelle culasse à air. Notez qu'il est nécessaire de percer et de tarauder la culasse.

231793 Vendu en set de deux



DECOMPRESSEURS JIMS

Ces décompresseurs Jims vous permettront de démarrer votre moteur sans efforts en décomprimant le cylindre avec juste un bouton. C'est une bonne alternative aux grosses batteries et aux démarreurs renforcés pour tous les Sportster, Buell ou Big Twin. Les culasses doivent être percées et taraudées en filetage 10mm. L'utilisation de l'outils de guidage ZPN750314 pour les culasses de Twin Cam est conseillé. Ces décompresseurs Jims sont vendus par 2.

750300 Décompresseurs Jims



DECOMPRESSEURS AV&V

Les décompresseurs AV&V sont disponibles en modèle d'origine ou avec un filetage plus court. L'avantage du filetage plus court, c'est que vous n'avez pas besoin d'usiner les culasses aussi profond que si vous utilisiez un style OEM. Ces décompresseurs sont tous filetés M10x1, et sont dotés de boutons résistants à la température, ils sont de couleur charbon pour un meilleur look. Vendus par paire.

749043 M10x1 avec .425" (11 mm) de profondeur , 1.08" (27.5mm) de long

749044 M10x1 avec .425" (11 mm) de profondeur, 1.4" (35 mm) de long

749045 Style origine, M10x1 with .475" (12 mm) de profondeur, 1.250" (32 mm) de long



KIT DE BOULONS

Boulons super robustes à douze pans de teneur 8 avec têtes et rondelles usinées pour libérer les cylindres Big Bore. Super robuste et conçu pour un remplacement strict. Fonctionnera aussi avec les cylindres de taille de série chaque fois que vous exigez du matériel très résistant. Disponible en finition noire ou chromée.

231574 Kit de boulons noir

231577 Kit de boulons chromé





CACHE BOULON

Ces caches-boulons sont conçus pour Habiller les boulons sur les modèles Evolution de 1984-1999, 1999 au présent Twin Cam et les modèles Sportster de 1986 au présent. Ils s'attachent à l'aide de vis Allen, vendus avec la clef nécessaire, vendue en jeux de 4.

301854 Cache boulons de culasse, chromés

301776 NOUVEAU Cache boulons de culasse, noir



CACHE BOULON CHROMES CY-CHROME

Ces caches-boulons chromés sont conçus pour Habiller les boulons sur les modèles Evolution de 1984-1999, 1999 au présent Twin Cam et les modèles Sportster de 1986 au présent. L'installation est aussi simple que de les poser et appuyer dessus (pas de colle ou silicone). Ils peuvent se monter et démonter plusieurs fois. Usinés en bronze puis chromés par Midwest Acorn aux USA, vendus par 4.

722593 Cache boulons de culasse (les 4)



CACHES BOULONS DE CULASSE BLACK DUCK

Ajoutez une touche de Bling sur votre moto avec ces caches tête de culasses Black Duck. Pour tous les 1984 à 1999 Evolution Big Twin 1999 au présent Twin Cam et 1986 au présent Sportster. Disponible en laiton satiné ou plaqué or 24 carats. Vendu par lots de 4.

748247 Laiton satiné
748246 Plaqué or 24 carats



CACHES BOULONS DE CULASSE MAGNETIQUES

Ces caches boulons chromés sont des accessoires ultra faciles à installer. Il suffit de les poser sur les écrous de culasses et l'aimant inclus leur permet de tenir tous seuls. Toutes les versions ont un super look. Pour tous les Evolution Sportster, Evolution Big Twin et Twin Cam, vendus a set de 4.

A. 304026 Flared Button Head
B. 304027 Stepped Cone
C. 304028 Button Head
D. 304029 Butt Head
E. 304040 Acorn



COUVERCLES DE BOUGIE ET DE BOULONS DE CULASSE

Cet accessoire attrayant constitue un mariage parfait de la beauté et la fonctionnalité. Le fait de protéger les boulons avec ces couvercles
préviennent le desserrage des boulons et protège également les bougies. Ces couvercle de boulons et de bougie sont disponibles en finition chromée et en finition polie. Pour tous les moteurs Evolution Big Twin 1984-1999 ainsi que 1986-2003 Sportster. Vendu en paire.

134121 Polis, paire
134122 Chromés, paire



CACHES BOULONS DE CULASSE COLONY

Ces caches chromés hexagonaux cacheront les vilaines vis douze pans de vos culasses. S'installe très facilement. Pour Twin Cam de 1999 au présent et 1984-1999 Evolution Big Twins ainsi que 1986 au présent Evolution Sportster. Vendus en jeux de 4 caches avec vis.

721867 Caches boulon de culasse Colony

Colony



CACHE BOULONS DE CULASSE CRIME SCENE CHOPPERS LAITON

Les caches boulons de culasse Crime Scene Choppers en laiton donneront un look retro très cool à votre moteur Evolution ou Twin Cam. Ces caches très stylés se glissent par dessus les boulons d'origine et sont tenus par des vis de serrage qui sont sur les côtés et qui peuvent être positionnées sur les côtés et accessibles entre les ailettes. Ils sont usinés CNC dans un bloc de laiton et une finition usinée. Vendus par jeu de 4, y compris jeu de vis de serrage.

743344 Jeu de caches boulons de culasse



GICLEURS DE REFROIDISSEMENT DE PISTON S&S

Les moteurs Twin Cam avec une course supérieure à l'origine nécessitent l'emploi de ces gicleurs de refroidissement pour éviter tout contact des pistons au point mort bas. Ces gicleurs S&S donnent en effet.150" de place en plus entre la jupe du piston et le gicleur par rapport à l'origine. Ces gicleurs sont inclus dans les kits S&S 107" et 116" Sidewinder ainsi que Hot Set Up kits.

750019 Kit gicleurs de piston (contient deux gicleurs)
750021 O-ring de remplacement



KITS VIS DE CULASSE CHROME

Kits visserie polis et chromés 12-points, Disponible en versions ancienne et récente. L'ancien style est pour Big-Twin Evolution de 1984-1991 et 1986-1992 Evolution Sportsters, les récents sont pour 1992-1999 Evolution Big-Twins, 1999 au présent Twin-Cam et 1993 au présent Evolution Sportsters, 2008 au présent XR 1200 et toutes les Buells à air de 1993 au présent. Les kits contiennent les 8 vis pour vos 2 cylindres.

721863 Pour Big-Twin Evolution de 1984-1991 et 1986-1992 Evolution Sportsters
721864 1992-1999 Evolution Big Twins, 1999 au présent Twin-Cam et 1993 au présent Evolution Sportsters, 2008 au présent XR 1200 et toutes les Buells à air de 1993 au présent



RONDELLES DE VISSERIE DE CULASSE POUR ANCIENS

Chromées ou cadmiées ces rondelles iront sur les Evolution Big Twins de 1985-1991 et 1986-1992 Evolution Sportsters. Les Kits contiennent 8 rondelles pour vos 2 cylindres.

721865 Chromées
721866 Cadmiées



CULASSES S&S P-SERIES

Ces culasses sont utulisées pour par S&S pour construire leurs moteurs P-series (style Panhead) mais elles peuvent aussi être installées sur la pluparts de moteurs Shovelhead pour leur donner le look ancien tout améliorant les performances. Le perçage des boulons de culasse est celui stock des Shovelhead et elles existent pour alésage stock et S&S 3 5/8" fire-ring ce qui les rend compatibles avec la plupart des cylindres Shovelhead. L'admission accepte les pipes o-ring type Shovelheadset l'échappement ira avec n'importe quel pot de Shovelhead. Bien que les hauts de culasse acceptent les couvercle d'origine de Panhead un support de culbuteur spécial S&S est requis pour monter les culbuteurs. Ces supports ne remplacent pas ceux d'origine mais sont conçus spécifiquement pour ces culasses et pour utiliser des culbuteurs à rouleaux S&S pour moteurs Shovel avec passage d'huile à travers les tiges de culbuteur. La plupart des tiges réglables de Shovelhead sont usinées pour cela. Plusieurs améliorations techniques ont été incorporées comme des ressorts S&S jusqu'à.590" de levée, canneaux de refroidissement entre les chambres de combustion et les culbuteurs ainsi que des emplacements de soupapes modernes pour éviter la stagnation d'huile. Les culasses sont vendues en paires avec l'avant et l'arrière et sont livrées complètes avec soupapes et ressorts installés. Culbuteurs, supports de culbuteurs, pions de centrage, axes de culbuteurs et clips doivent être commandés séparément. Les culasses sont en finition aluminum naturel.

Note: Ces culasses ne sont pas pour les moteurs Panhead d'origine, elles ne se montent pas sur les cylindres stock ou aftermarket de Panhead.

Paires de culasses

750863 Alésage stock
750864 Alésage 3 5/8"
750865 Alésage 3 5/8" et deux bougies

Pièces pour culasses

750298 Culbuteurs, jeu de 4
750894 Support de culbuteur admission avant/échappement arrière, 2 requis
750895 Support de culbuteur admission arrière/échappement avant, 2 requis
750896 Axes de culbuteurs, jeu de 4
750897 Paquet de 5 pions de centrage
750898 Paquet de 10 circlips d'axe de culbuteur
301112 Cache culbuteur Panhead, pièce



CULASSES S&S POUR SHOVELHEADS

Les culasses S&S sont réellement ce qui se fait de mieux. Juste ce qu'il manque à votre Shovelhead pour ronronner à nouveau. Alors que les culasses stock utilisent des goujons pour les caches culbuteurs, S&S utilise des vis 5/16-18 hexagonales. Ces vis sont livrées avec ces culasses Shovel. Autrement, les culasses S&S acceptent tous les composants d'origine. Les conduits d'admission et d'échappement ont la position et la taille d'origine. La pipe d'admission et les pots d'origine s'installent sans aucune modification. Les culasses S&S Shovel ont dans les conduits d'admission des profils pour diriger les gaz autour des guides d'admission pour des meilleures. Avec 1.940, les soupapes d'admission ont le diamètre d'origine, celles d'échappement (1.720) sont réduites de.030 pour donner plus de place entre les soupapes et permettre un croisement plus important. La chambre de combustion stock hémisphérique est compatible avec tous les pistons standards Shovelhead. Les composants S&S Shovel ont été spécifiquement sélectionnés pour leur résistance. Ils sont compatibles avec toutes les essences sans plomb. Les ressorts de soupape supportent.590" de levée totale et existent avec coupelles acier ou titane. Ces culasses sont usinées pour accepter des cames avec une levée au PMH (TDC lifts) de.210. Parce qu'elles des dimensions stock, elles se montent directement sans problème avec cadre et pots Shovel. Ces kits complets comprennent tous les joints pour l'installation sauf ceux de la pipe. Elles sont vendues par paires et complètement assemblées avec des composants de premier choix. Sièges, guides, joints, soupapes, ressorts et clavettes sont installés. Les kits comprennent aussi joints de caches culbuteurs, culasses assemblées, joints d'embase et de culasse, visserie et instructions. Disponibles pour modèles 1966-1978 pour joints de pipe o-ring ou 1979-1984 pour joints de pipe en bande.2 culasses S&S Shovelhead, 1966-1978 o-ring

2 culasses S&S Shovelhead, 1966-1978 o-ring

750263 Alésage Stock
750268 Alésage 3 5/8

2 culasses S&S Shovelhead, 1979-1984 joint bande

750265 Alésage Stock
750073 Alésage 3 5/8



CULASSES S.T.D. PAN/SHOVEL

Ces culasses sont fabriqués aux Etats-Unis par STD et conçues pour aller sur les cylindres de Panhead ou Shovelhead. Les culasses sont moulées avec précision à 48.000lb de résistance et en alliage d'aluminium 355. Elles disposent de sièges de soupape en alliage d'acier au chrome, des conduits améliorés, la chambre de combustion est hémisphérique, les soupapes de diamètre stock et sont pour pipe d'amission 1 9/16 " de style O-ring. Pour des applications haute performance elles sont également disponibles avec les conduits préparés et polis. Tous ces culasses STD peuvent être utilisées avec lubrification interne comme sur les modèles 1955-1962 ou en externe comme sur les 1963-1965 Panheads et 1966-1984 Shovelheads. Ces culasses exigent l'utilisation de guides de soupapes de 1948-1979 Big twin, soupapes de Shovelhead, échappement et collecteur d'admission Shovelhead. Cependant des culbuteurs et cache-culbuteurs de Panhead doivent être utilisés. Tous les jeux de culasse sont disponibles pour une utilisation avec cylindres stock 3 1/2 " ou 3 5/8 "Big Bore. La version Big Bore est également disponibles pour une utilisation avec deux bougies par culasse. Soupapes, guides de soupapes, ressorts de soupapes, culbuteurs et cache-culbuteurs doivent être commandés séparément. Toutes les culasses sont disponibles dans une finition brute.

735504 Culasses préparées avec simple bougie pour alésage 3 1/2"
735505 Culasses préparées, conduits polis et simple bougie pour alésage 3 1/2"
735506 Culasses préparées avec simple bougie pour alésage 3 5/8"
735507 Culasses préparées, conduits polis et simple bougie pour alésage 3 5/8"
735508 Culasses préparées avec double bougie pour alésage 3 5/8"



CULASSES POUR PANHEADS

Ces culasses répliques sont faites aux Etats-Unis par STD. Leurs culasses pour Panheads ont toujours été très populaires en raison de leur haute qualité et d'excellentes performances. Toutes les culasses sont moulées avec précision à 48.000lb de résistance et en alliage d'aluminium 355 et sont livrées avec les sièges installés. Elles disposent d'admission et d'échappement améliorés, chambre de combustion hémisphérique, soupapes de diamètre stock et sont pour pipe 1 9/16 " de style O-ring. Celles pour 1955-1962 utilisent le système de lubrification interne tandis que celles pour 1963-1965 disposent du système de lubrification externe. Les deux modèles sont disponibles pour une utilisation avec alésage 3 1/2 " ainsi que 3 5/8" Big Bore.Les deux modèles ont des soupapes d'admission en 1.950'' de diamètre comme sur les Shovelhead et conservent le diamètre d'origine à l'échappement Soupapes, guides de soupapes, ressorts de soupapes, culbuteurs et cache-culbuteurs doivent être commandés séparément. Toutes les culasses sont disponibles dans une finition brute.

Pour 1955-1962 Panhead Big Twins

735500 Pour utilisation avec cylindres stock de 3 1/2"
735501 Pour utilisation avec cylindres de 3 5/8" Big Bore

Pour 1963-1965 Panhead Big Twins

735502 Pour utilisation avec cylindres stock de 3 1/2"
735503 Pour utilisation avec cylindres de 3 5/8" Big Bore

NOUVEAU



REFROIDISSEUR JIMS FORCEFLOW

Cette conception simple permet de garder votre Twin Cam plus frais lors de ces chaudes journées d'été ou dans le trafic car il abaisse la température de votre culasse d'autant que 100 degrés Fahrenheit (55 ° C). Bien que cela se monte au niveau du klaxon Jims a conçu lui fourni une place dans le boîtier du ventilateur. Le ventilateur peut être activé et désactivé manuellement ou peut être régulé par un thermostat contrôlé qui surveille la température et active le ventilateur en cas de besoin. Ce kit est fortement recommandé pour les moteurs performance pour aider à prolonger la vie du moteur. Le kit complet comprend ventilateur électrique puissant, le logement, le klaxon, le matériel et tout le câblage, ainsi que des instructions détaillées. Pour tous les 1999 au présent Touring, s'adapte à la plupart des autres modèles avec un peu de fabrication.

751097 Poli
751098 Noir
751099 Argent



KITS CYLINDRES S&S BIG BORE POUR TWIN CAM

Ces kits cylindre Big Bore sont une solution simple pour augmenter la cylindrée de votre Twin Cam. Avec un alésage 3,927" (99,75mm) un Twin Cam passe à 97 pouces cubes (1590 cc) et un moteur Twin Cam passe à 106 pouces cubes (1737 cc), sans changer la course, en utilisant votre vilebrequin stock. Ces cylindres ont une augmentation de la surface des ailettes pour une meilleure dissipation de la chaleur et sont faciles à installer car ils ne nécessitent pas de modification du carter, ni le rééquilibrage du vilebrequin. Les kits sont disponibles avec finition époxy noire ou aluminium comme les moteurs de série. ils sont prêts à installer avec des pistons complets et les joints d'embase et de culasse.

Pour 1999-2006 Twin Cam

747415 Kit 97 CI aluminium
747416 Kit 97 CI noir
747419 Kit de pistons de remplacement, alésage 3.927"
747420 Kit de pistons de remplacement, + .010" oversize
747423 Pochette de joints haut moteur de remplacement

Pour 2007 au présent Twin Cam

747417 Kit 106 CI aluminium
747418 Kit 97 CI noir
747421 Kit de pistons de remplacement, alésage 3.927"
747422 Kit de pistons de remplacement, + .010" oversize
747423 Pochette de joints haut moteur de remplacement





KITS CYLINDRES S&S 117CI BIG BORE

Ces cylindres S&S vous donnent une forte augmentation de cylindrée avec un petit prix. Votre carter, vilo, les culasses, pompe à huile, et couverture de came sont réutilisés. Argent ou noire époxy, ces cylindres ont la finition d'origine. Ces cylindres de 4 3/8" d'alésage sont .060" plus court et donc aucun problème de montage dans le cadre. Les poids des pistons est la même que sur 96 et 103 CI Twin Cams, donc pas de compensation requise. Livré avec pistons traités pour une durabilité extrême et jupes à faible frottement Wiseco ArmorGlide en revêtement. Cylindres et pistons sont prêts à installer et complets avec axes de piston, clips, segments, joints de culasse et embase. L'installation peut parfois exiger au collecteur d'être raccourci par ponçage de chaque côté du conduit d'admission. **Notez** que sur 2014 au présent des modèles Touring refroidis par eau nécessitent l'achat séparé de ZPN760444 joint de culasse ensemble.

Pour 2007 au présent Twin Cam

760440 Argent
760441 Noir

NOUVEAU



Optional

760444 Joints de culasses liquides



CYLINDRES BIG BORE POUR SHOVELHEAD

Ces cylindres Big Bore à prix abordable de 3 5/8" sont coulés en fer allié pour une solidité supérieure à celle de l'unité de série, et ils présentent une alternative peu coûteux pour la construction de moteur Big Bore. Ils sont usinés avec précision pour une accommodation toujours parfaite. La longueur standard fonctionne avec les volants moteur OEM, +0,200 doivent être utilisés avec les volants moteur d'après-marché Stroker.

Note: Tous ces cylindres sont concus pour fonctionner comme des cylindres STOCK c'est à dire ne pas dépasser les 8,5 a 1 de rapport volumétrique. Les cylindres peuvent necessiter l'emploi de boulons ZPN231574/231577. Les boulons d'origine n'auront pas assez de place.

049112 Cylindre avant, longueur STD
049114 Cylindre arrière, longueur STD
049108 Cylindre avant, +0,200
049109 Cylindre arrière, +0,200

CYLINDRES

Cylindres de rechange standards d'alliage en fonte et de longueur de série. Les cylindres sont alésés et rodés à des tolérances très précises, toutefois, donné les variations de taille de piston, nous vous conseillons de vérifier votre intervalle piston-cylindre. Vendus à l'unité.



Cylindre pour Knucklehead de 61" (1000 cc) de 1941-1947
049118 Avant (OEM 16483-36)
049120 Arrière (OEM 16490-36)

Cylindre pour Knucklehead de 74" (1200 cc) de 1941-1947
049122 Avant (OEM 16483-41)
049124 Arrière (OEM 16491-41)



Cylindre pour Panhead de 74" (1200 cc) de 1948-1965
049103 Avant (OEM 16483-48)
049104 Arrière (OEM 16492-48)



Cylindre pour Shovelhead de 74" (1200 cc) de 1966-1979
049105 Avant (OEM 16484-66B &16485-74A)
049106 Arrière (OEM 16492-66B &16492-74A)

Cylindre pour Shovelhead de 80" (1340 cc) de 1980-1984
049125 Avant (OEM 16494-78)
049126 Arrière (OEM 16495-78)





CYLINDRES DE REMPLACEMENT EVOLUTION DE HAUTE QUALITE

Ces cylindres de remplacement ont des chemises en fonte ductile centrifugée. La haute densité de ce materiau accroitera énormément la vie du cylindre et du piston. De plus ces chemises sont coulées avec les cylindres. Ceci revient plus cher mais ils sont meilleurs. Le fait d'etre coulés avec la chemise leur confère un meilleur échange thermique que les chemises emmanchées. Etant donne la variété de pistons existants ils ont été alésés quelques centièmes à la cote infèrieure. Ceci laisse la possibilité d'aléser aux tolérances voulues. Ils se font en finition noire ou aluminium. Cylindres vendus pièce.

Pour Sportster Evolution 1200 1988-2003 (OEM 16447-88)
Peut également être utilisé sur 2004 au présent mais il faut noter que le profil des ailettes ne correspond pas à la perfection à celles des culasses de 2004 et après.
049130 Aluminium
049128 Noir wrinkle

Pour Big Twin Evolution 1340 de 1984-1999 (OEM 16510-83A)
049113 Aluminium
049127 Noir wrinkle



KIT S&S 3 5/8" BIG BORE POUR EVOLUTION BIG TWIN

Ceux qui font de la Harley performance vous confirmeronr que "rien ne bat la cylindrée", S&S le sait et propose une solution. Voici donc le fameux "Power Package". Il convertira votre moteur Evolution Big-Twin en 88 cubic inch (1475 CC). Ce kit est livré avec des cylindres S&S en aluminium, pistons plats forgés, segments, axes de piston, circlips et joints. Les cylindres sont alésés avec précision. Ces kits sont faciles à installer et prêts à utiliser, aucune modification de culasse n'est requise, il faut juste réaléser les carters pour accepter les cylindres. Il existe alternative qui peut être moins couteuse qui consiste à remplacer les chemises par des chemises Wiseco 3 5/8" Big Bore en combinaison avec de pistons S&S. Ces pistons et chemises s'utilisent avec un vilebrequin stock avec course 4 1/4" ce qui vous donnera un 88 cubic inch (1475 CC). Il existe des pistons spéciaux pour être utilisé avec les culasses S&S vendus séparément.

Kit S&S 3 5/8" Big Bore pour course d'origine

750782 Avec cylindres aluminium naturel
750783 Avec cylindres noir époxy

Jeux de piston

Comprend les pistons avant et arrière, segments, axes de piston et circlips. Les segments de rechange sont disponibles en jeux (pour deux pistons).

Kits Pistons pour culasses stock	*Kits pistons pour culasses S&S*	*Segments de remplacement pour 2 pistons*	
751335	**750754**	**750722**	Alésage stock 3.625"
751336	**750755**	**750723**	+.010"
751337	**750756**	**750724**	+.020"
751338	**750757**	**750725**	+.030"
751339	**750758**	**750726**	+.040"
751340	-	**750971**	+.050"
751341	**750759**	**750727**	+.060

Optionnel

235278 Chemises Wiseco 3 5/8" Big Bore (vendues pièces)



KIT MOTEUR WISECO 3 5/8" BIG BORE POUR EVOLUTION BIG TWIN

Ce kit de pistons et cylindres convertira votre moteur Evolution Big Twin en 88 cubic inch (1475 cc) avec 9.25:1 de compression avec vilebrequin et culasses d'origine ou en un gros 96 cubic inch (1620 cc) avec 10.5:1 compression utilisé avec un vilebrequin en course 4 5/8" et les culasses d'origine. Ce kit est livré avec des cylindres S&S aluminium pistons plats forgés, segments, axes de piston, circlips et joints. Alésez vos cylindres et rempalcez vos chemises par celle-ci. Ces kits sont prêts à installer et rouler car aucune modification de culasse est nécessaire, seuls les carters doivent être alésés. Chemises et pistons sont disponibles séparément.

235278 Chemise Big Bore de 3 5/8", la pièce

Jeux de Pistons

Comprennent les pistons avant et arrière, axes de pistons, circlips, et segments. Les segments et sont disponibles séparément en jeux pour un piston.

Jeux de piston		*Jeux de segments pour 1 piston*	
Alésage Stock			
235273	Std 3.625"	**236227**	Std 3.625"
-	+.005"	**236228**	+.005"
-	+.010"	**236229**	+.010"
-	+.020"	**236230**	+.020"
-	+.030"	**236231**	+.030

Spécifications de dôme de piston
Toutes les spécifications de poche de soupape sont mesurées à partir de la hauteur de plafond

Volume	**Poche d'admission**		**Poche d'Echappement**	
	Prof.	**Diamètre**	**Prof.**	**Diamètre**
-2 CC	**-.202**	**2.120**	**-.202**	**2.120**



KIT WISECO 80 CI BIG BORE POUR V-ROD

Que se passetil si vous laissez un Harley-Davidson V-Rod dans les mains du département Wiseco R&D pendant l'hiver? Le kit Wiseco Big Bore 1320cc pour V-Rod! Wiseco passe sur du 4.250" d'alésage-comme sur le 454 Chevy et assez gros pour avaler les chemises d'origine. Wiseco a conçu et forgé les pistons et segments. Selon toute vraisemblance on peut imaginer qu'un piston passant de 3.937" à 4.250" de diamètre devrait être plus lourd non? Pas tant que ça, grâce au forgeage il n'y a que quelques grammes. La compression passe à 12:1 en restant fiable. Wiseco en y ajoutant un pot performance SuperTapp a passé la moto au banc de puissance pour vérifier la puissance réelle. Vous pouvez espérer avoir 30lbs de plus et 138HP au pignon de sortie de boite. L'installation de ce kit requiert l'alésage des carters d'origine pour accepter les chemises. Le kit comprend : pistons forgés, segments, circlips, axes de pistons, pochette de joints, kit O-ring et chemises.

234137 Kit 80CI Big Bore pour V-Rod
234138 O-ring de remplacement
234143 Kit joints de remplacement
234144 Segments de remplacement

Spécifications du dôme des pistons
Toutes les mesures sont prises depuis le dessus du piston

Volume	Encoche d'adm.		Encoche d'échap.	
	Prof.	Diamètre	Prof.	Diamètre
-14.2 CC	-.225"	1.780"	-.195"	1.540"



KITS DE PISTONS FORGES WISECO

Ces kits de pistons Wiseco sont conçus exclusivement pour offrir plusieurs avantages non disponibles sur les pistons de série ou sur les autres pistons d'après-marché. Leur design leur prête plus de robustesse mais ils peuvent néanmoins être montés à un jeu de 0,0025 à 0,0035" pour une opération plus silencieuse contrairement aux pistons forgés des concurrents qui exigent de 0,005 à 0,006". Ils pèsent environ 60 grammes de moins, en conséquence, le démarrage est plus rapide et il y a moins de contrainte placée sur les galets. Il y a des kits disponibles pour les modèles Ironhead Sportster et Shovelhead. Chaque kit comprend 2 pistons avec segment, axes et attaches.

	Ironhead Sportster		Shovelhead	
Dôme	**1**	**2**	**3**	**4**
	XL 1000	**1200**	**1340**	**1340**
	10:1	**9:1**	**7:1**	**9.5:1**
Taille	**compr.**	**compr.**	**compr.**	**compr.**
Std.	**234100**	**234105**	**234113**	**234118**
+0.010"	**234101**	**234106**	**234114**	**234119**
+0.020"	**234102**	**234107**	**234115**	**234120**
+0.030"	**234103**	**234108**	**234116**	**234121**
+0.040"	**234104**	**234109**	**234117**	**234122**
+0.050"	-	**234110**	-	-
+0.060"	-	**234111**	-	-
+0.080"	-	**234112**	-	-

Spécifications de dôme de piston
Toutes les spécifications de poche de soupape sont mesurées à partir de la hauteur de plafond

Type Dôme	Volume de Dôme	Poche d'admission		Poche d'Echappement	
		Profon-deur	Dia-mètre	Profon-deur	Dia-mètre
1	+50.7cc	-.086"	2.000"	-.086"	2.000"
2	+52.0cc	-.050"	2.045"	-.050"	1.800"
3	+29.7cc	-.130"	2.000"	-.090"	1.870"
4	+56.0cc	-.115"	2.000"	-.085"	1.870"



KITS PISTONS WISECO HAUTE-COMPRESSION POUR EVOLUTION SPORTSTERS ET BIG TWINS

Kits haute compression pour moteur Evolution. Les pistons forgés Wiseco sont bien connus pour leurs caractéristiques supérieures aux pistons coulés, ils peuvent être montés avec un jeu de.0025" à.0035" pour faire moins de bruit. Les compressions mentionnées le sont avec course d'origine. Chaque kit comprend 2 pistons avec segments, axes et circlips.

	Sportster au 2003		Evolution Big Twin	
Dôme	1	2	3	4
	XL1200	XL1200	1340	1340
	9:1	10.5:1	8.5:1	10:1
Taille	Compr.	Compr.	Compr.	Compr.
Std.	730049	238789	235285	730054
+.005"	-	-	-	730055
+.010"	730050	238790	235286	730056
+.020"	730051	238791	235287	730057
+.030"	-	238792	235288	730058
+.040"	-	238793	235289	730059

Spécifications de dôme de piston
Toutes les spécifications de poche de soupape sont mesurées à partir de la hauteur de plafond

Type Dôme	Volume de Dôme	Poche d'admission		Poche d'Echappement	
		Profon-deur	Dia-mètre	Profon-deur	Dia-mètre
1	-2.8 cc	-.214"	2.100"	-.214"	2.100"
2	+6.0 cc	-.225"	2.100"	-.225"	2.100"
3	-1.5 cc	-.178"	2.000"	-.178"	2.000"
4	+12.9 cc	-.143"	2.080"	-.138"	1.740"
5	+19.0 cc	-.165"	2.080"	-.165"	2.080"



KIT PISTONS WISECO BIG BORE 95CI POUR TWIN CAM

L'utilisation de ces pistons 3 7/8" d'alésage avec la course de 4" stock de votre Twin Cam vous donnera 95CI en réalésant vos cylindres. Le rapport volumétrique est de 9:1 ou de 9.5:1 qui s'utilise avec les modèles à carbu ou injection ou en 10.5:1 qui nécessite un allumage performance comme le Dyna ZPN710586. Les kits Big Bore contiennent une paire de pistons forgés Wiseco, segments Hastings, axe de piston, circlips et joints haut moteur. Les segments sont disponibles séparément.

Kits pistons Big Bore

Compr.	*9:1*	*9.5:1*	*10.5:1*	*Alésage*
Std.	**732719**	**732764**	**732709**	3.875"
+.005"	**732720**	**732765**	**732710**	3.880"
+.010"	**732721**	**732766**	**732711**	3.885"
+.020"	-	-	**732712**	3.895"
+.030"	-	-	**239086**	3.905"

Jeux de segments (pour un piston)
Jeux de segments (pour un piston). Les X-series sont pour pistons Wiseco piston 4678, 4688, 4916, 4917, 4957 et 4964. Les VM-series sont pour pistons Wiseco piston 4993, 4994, 4996, 4997, 4998 et 4999

X-Series	VM-Series	
720330	**733875**	Std. 3 7/8"
720331	**733880**	+.005"
720332	**733885**	+.010"
720333	**733895**	+.020"
720334	**733905**	+.030"

Spécifications de dôme de piston
Toutes les spécifications de poche de soupape sont mesurées à partir de la hauteur de plafond

Comp Ratio	Dome Volume	Poche d'admission		Poche d'Echappement	
		Prof.	Diamètre	Prof.	Diamètre
9:01	-2CC	-.161"	2.000"	-.158"	2.000"
9.5:1	+4.6CC	-.183"	2.000"	-183"	2.000"
10.5:1	+15CC	-.161"	2.000"	-.158"	2.000"



KIT MOTEUR WISECO 94 CUBIC INCHES POUR BIG TWIN EVOLUTION

Ce kit moteur transformera votre Big Twin Evo en un 93.4 cubic inches (1530 cc) en gardant votre course d'origine. Pour ceux qui en veulent plus, il existe aussi un kit piston pour course de 4 5/8" ce qui donne alors 106 cubic inches (1665 cc). Aucune modification de culasse ou de rééquilibrage n'est nécessaire il suffit d'aléser vos carters moteur au diamètre des cylindres. Ces cylindres sont faits exclusivement par S&S pour WISECO. Les pistons forgés Wiseco en 3 3/4" sont livrés avec segments axes et circlips ainsi que les joints d'embase et de culasse. Le rapport volumétrique est 9.5 à 1 avec des culasses Harley stock.

Note: Ces kits sont faits pour être utilisés sur des carters moteur stock de 1984-1989 ou de 1996 au présent ou n'importe quel carter S.T.D ou Delkron. L'utilisation de carters stock de 1990-1995 est déconseillée ils doivent être remplacés par des carters S.T.D ou Delkron.

Kits pistons

238805 Pistons 3 3/4" pour course d'origine

Segments de remplacement (pour un piston)

238813 Côte Standard

Spécifications de dôme de piston

Toutes les spécifications de poche de soupape sont mesurées à partir de la hauteur de plafond

Volume de Dôme	Poche d'admission Prof.	Diamètre	Poche d'Echappement Prof.	Diamètre
-2 CC	-.189"	2.000"	-.189"	2.000"



KITS PISTONS S&S DE CONVERSION 883 A 1200

Une manière économique de bien gonfler votre 883 Sportster. Utilisez ces pistons forgés pour convertir votre moteur 883cc en 1200cc. Alésez votre 883cc stock en 3 1/2" ou utilisez d es cylindres de 1200cc. Ces pistons ont des jupes traitées avec revêtement anti-frictions. Pas besoin de modifier vos culasses car les pistons sont creusés pour ajuster la compression. Il n'est pas non plus nécessaire de ré-équilibrer votre vilebrequin. Vendu en ensemble de 2 pistons complets avec segments, circlips, et axes de piston. Pour 1986 au présent XL883 et donnent 9.4:1 de compression.

Note: Les cylindres d'origine de 2009 et après ne peuvent pas être alésés pour des pistons de 3 1/2". Vous devrez commander un cylindre pistons complet S&S ou deux nouveau cylindres d'origine 2004-2008 de XL1200 ou S&S 3 1/2" séparément.

750249 Alésage standard 3.500"
750251 +.010"
750252 +.020"
750253 +.030"



Cylindres 3 1/2" S&S style 1986 à 2008 pour les applications 2009 et après

Les cylindres sont alésés juste en dessous de la côte standard et doivent être mis à la côte

760530 NOUVEAU Argent
760532 NOUVEAU Noir



Kits Cylindres & pistons

Prêts à installer avec les pistons, axes et joints

760531 NOUVEAU Argent
760533 NOUVEAU Noir



KITS PISTON WISECO BIG BORE 4"/ 4 1/8" D'ALESAGE POUR TC

Ces kits piston Wiseco Big Bore ont été développés pour les Twin Cam (1450 cc). L'utilisation de pistons 4" d'alésage avec la course de 4" d'origine accroitera la cylindrée de votre Twin-Cam de 88 à 100 Cubic Inches (1650 cc). Le kit 4" doit utiliser des chemises dans les cylindres d'origine, elles ne sont pas comprises et doivent être commandées séparément. Les kits 4 1/8" d'alésage vous donneront même 107 Cubic Inch de cylindrée (1752 cc) et doivent être utilisés avec des cylindres 4 1/8" vendus séparément. Les deux kits 4" et 4 1/8" Big Bore donneront 10.5:1 de compression avec les culasses d'origine ce qui vous donnera un maximum de couple et de réponse. Les kits contiennent une paire de pistons Wiseco forgés, un jeu de segments Hastings, axes de pistons chromés, circlips et pochette de joints haut moteur.

732350 Kit pistons 4" Big Bore
732351 Kit pistons 4 1/8" Big Bore
235990 Chemise Big Bore (pièce)

Spécifications de dôme de piston

Toutes les spécifications de poche de soupape sont mesurées à partir de la hauteur de plafond

Volume de Dôme	Poche d'admission Prof.	Diamètre	Poche d'Echappement Prof.	Diamètre
3.63 cc	.167"	2.100"	.167"	2.100"



KIT WISECO 110 CI AVEC PISTONS 4" BIG BORE POUR TWIN CAM

Notre kit Big Bore "Sleeper Kit" transformera discrètement votre Twin Cam en une méchante Machine. L'utilisation de pistons 4" en jonction avec le vilebraquin 4 3/8" Stroker augmentera la cylindrée de votre moteur Twin Cam de 88 à 110 Cubic Inches (1441cc à 1801cc). Vos cylindres d'origine devront être rechemisés et les carters moteur dervront être réalésés pour recevoir les grosses chemises. Aucune modification de culasse n'est nécessaire. Le kit comprend une paire de pistons Wiseco forgés, segments, clips, axes de pistons et joints. Les chemises Big Bore et le vilebrequin doivent être commandés séparéments.

235855 Kit pistons Big Bore "Sleeper"
235990 Chemise Big Bore (pièce)
760527 NOUVEAU Vilebrequin Stroker pour 2000-2006 Twin Cam Softail. Comprend un maneton de 1.671" et des des masses de vilebrquin avec soies intégrées.
231693 Vilebrequin Stroker pour 1999-2006 Twin Cam Dyna et FLH/FLT
231697 Roulement en option à installer sur tous les modèles 2003-2006

Pièces de remplacement

235856 Piston
235858 Jeu de segments pour un piston
235860 Circlips
235879 Axe de piston
235964 Kit joints

Spécifications de dôme de piston

Toutes les spécifications de poche de soupape sont mesurées à partir de la hauteur de plafond

Volume de Dôme	Poche d'admission Prof.	Diamètre	Poche d'Echappement Prof.	Diamètre
-7.0 CC	.213"	2.150"-	.213"	2.150"



KIT PISTONS WISECO FORGES POUR SPORTSTER 2004 AU PRESENT

Ces pistons wiseco ont des jupes traitées pour permettre des tolérances plus serrées pour avoir une puissance maximale. Les kits comprennent 2 pistons Wiseco forgés avec pistons Hastings, circlips et axe de piston. Pour Sportster XL 1200 de 2004 au présent, donne une compression de 10.5 à 1 comme l'origine.

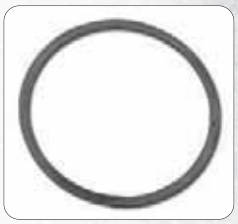
Pour 2004 au présent XL 1200, 10.5 à 1 de compression

236297 Alésage Std. 3.498"
236376 +.020"
236298 +.010"



CIRCLIPS POUR PISTONS WISECO

235296 Anneaux de retenue de rechange pour tous les pistons Wiseco listés, vendus en ens. de 2 anneaux.



SUPPORTS DE SEGMENTS POUR PISTONS SÉRIES PISTONS KB

Un nombre limité de pistons KB a ses gorges de segments qui croisent le trou d'axe de piston. Pour avoir le segment correctement soutenu, il est livré un support de segment. Ces supports de segments n'ont pas besoin d'être changés quand vous changez les segments car ils n'ont aucune fonction d'étanchéité, cependant parfois ils en faut des neufs si vous les perdez ou les cassez.

Pour pistons séries KB 264 et KB 272 pour 1200 Evolution Sportster et XL 883 à 1200 CC Conversions

239856 Pour pistons standard à +.020" d'alésage
239857 Pour pistons +.030" à +.040" d'alésage

Pour pistons séries KB 298 3 5/8" Big d'alésage pour Evolution Big Twin

239858 Pour pistons standard à +.020" d'alésage
239883 Pour pistons +.030" à +.040" d'alésage

Pour pistons séries KB 300 3 13/16" Big d'alésage pour Evolution Big Twin

239890 Pour pistons standard à +.030" d'alésage

Pour pistons séries KB 345 4" Big d'alésage pour Evolution Big Twin

239983 Pour pistons standard à +.020" d'alésage
240000 Pour pistons +.030" d'alésage

Pour pistons séries KB 348 3 5/8" Big d'alésage pour Twin Cam

240001 Pour pistons standard à +.020" d'alésage
240002 Pour pistons +.030" d'alésage



KIT DE PISTON BIG BORE 1200 CC POUR LE 883 EVOLUTION SPORTSTER

Le kit de piston Big Bore de Wiseco convertira le moteur de l'Evolution 883 au plus gros XL 1200 simplement par l'alésage des cylindres. Les pistons Big Bore forgés de Wiseco sont plus robustes que l'unité de série et vous donneront un important gain de puissance et de couple, tout en gardant sa fiabilité. Montez le moteur 1200 et voilà! Aucune modification de culasse n'est requise. Le kit 1200CC de Wiseco est complet: il comprend des pistons forgés appariés et équilibrés avec précision, les axes, les anneaux de retenue, les axes de piston et les instructions d'alésage.

Note: Les cylindres des modèles 2009 et après ne peuvent pas être réalésés pour accepter ces pistons de 3 1/2". Vous devrez commander 2 nouveaux cylindres stock ou S&S des 2004-2008 XL1200.

9.5:1	10:1	Compr.	Alésage
730044	**238786**	Std.	3.497"
730045	**238787**	+.010"	3.507"
730046	**238788**	+.020"	3.517"
730047	-	+.030"	3.528"
730048	-	+.040"	3.538"

Cylindres S&S style 1986-2008 de 3 1/2" d'alésage, aussi pour une utilisation sur des applications 2009 et après
Ensembles de cylindres sont alésés légèrement sous la taille nominale et doivent être mis à la taille.
760530 NOUVEAU Ensemble, argent
760531 NOUVEAU Ensemble, noir

Spécifications de dôme de piston
Toutes les spécifications de poche de soupape sont mesurées à partir de la hauteur de plafond

Comp Ratio	Dome Volume	Poche d'admission		Poche d'Echappement	
		Prof.	Diamètre	Prof.	Diamètre
8.5:1	-13.5 CC	.215"	2.100"	.215"	2.100"
9.5:1	-11.2 CC	.215"	2.100"	.215"	2.100"
10:1	-8.5 CC	.225"	2.100"	.225"	2.100"



KITS PISTONS FORGES WISECO POUR BUELL

Ces pistons forgés Wiseco en dôme sont destinés pour offrir aux Buells des avantages supplémentaires que les stock ou after-market. Chaque kit comprend 2 pistons Wiseco forgés avec segments axes et circlips.

Pour Buell S1 White Lightning et S3/S3T Thunderbolt de 1998 au présent (ou modèles 1996 à 1997 avec culasses Thunderstorm 1998) 10 à 1 de compression avec course de 3.812".

Spécifications de dôme de piston
Toutes les spécifications de poche de soupape sont mesurées à partir de la hauteur de plafond

Comp Ratio	Dome Volume	Poche d'admission		Poche d'Echappement	
		Prof.	Diamètre	Prof.	Diamètre
10:1	+3.84	-.214"	2.100"	-.214"	2.100"

	Taille	Cylindrée	Alésage
238808	Std.	1200 CC	3.497"
238809	+.010	1207 CC	3.507"
238810	+.020	1214 CC	3.517"



SEGMENTS POUR PISTONS WISECO

Pistons de remplacement pour kits pistons Wiseco forgés. Disponibles pour Sportster 1000, Shovelhead et Evolution. Vendus en jeux pour un piston.

Note: Ne vont que sur les pistons Wiseco, vérifiez l'épaisseur de vos segments avant de commander. Les kits récents ont des segments plus épais. Dans ce cas reportez vous aux segments Hastings plus épais.

	Ironhead XL 1000	Shovelhead 1200 cc	Shovelhead 1340 cc	Evolution 883-1200 Big Bore	Evolution XL 1200	Evolution 1340 cc 8.5:1 compr.	Evolution 1340 cc 10:1 compr.
Pour Series Wiseco	**4011**	**4012**	**4729 & 4730**	**4647 & 4531**	**4561**	**4722**	**4508 & 4509**
Segment 1	**.0625" (1.58mm)**	**.0625" (1.58mm)**	**.0625" (1.58mm)**	**.039" (1mm)**	**.039" (1mm)**	**.0625" (1.58mm)**	**.039" (1mm)**
Segment 2	**.0625" (1.58mm)**	**.0625" (1.58mm)**	**.0625" (1.58mm)**	**.047" (1.2mm)**	**.047" (1.2mm)**	**.0625" (1.58mm)**	**.047" (1.2mm)**
Segment 3	**.1525" (3.9mm)**	**.1525" (3.9mm)**	**.1525" (3.9mm)**	**.110" (2.8mm)**	**.110" (2.8mm)**	**.1525" (3.9mm)**	**.110" (2.8mm)**
Std.	**235225**	**235230**	**235236**	**235241**	**235241**	**235236**	**235241**
+.005"	-	-	-	-	-	-	-
+.010"	**235226**	**235231**	**235237**	**235242**	**235242**	**235237**	**235242**
+.015"	-	-	-	-	-	-	-
+.020"	**235227**	**235232**	**235238**	**235243**	**235243**	**235238**	**235243**
+.025"	-	-	-	-	-	-	-
+.030"	**235228**	**235233**	**235239**	**235244**	**235244**	**235239**	**235244**
+.035"	-	-	-	-	-	-	-
+.040"	**235229**	**235234**	**235240**	**235245**	**235245**	**235240**	**235245**
+.045"	-	-	-	-	-	-	-
+.050"	-	**235235**	-	-	-	-	-
+.060"	-	**235236**	-	-	-	-	-
+.070"	-	**235237**	-	-	-	-	-
+.080"	-	**235238**	-	-	-	-	-



KITS PISTONS POUR 61CI KNUCKLEHEAD ET PANHEAD

Pistons stock de remplacement avec 7.1:1 de compression, 3 5/16" d'alésage 61CI (1,000 cc). Pour 1936-1947 Knucklehead et 1948-1953 Panhead. Un kit piston contient 1 piston avec axe, circlips et segments (pour un cylindre). Pour cylindre avant ou arrière, commandez en deux pour un moteur.

711855 Kit piston alésage 3 5/16" (OEM 22141-48, 22325-36)
711856 +.010" surdimensionné (OEM 22143-48, 22327-36)
711857 +.020" surdimensionné (OEM 22144-48, 22328-36)
711858 +.030" surdimensionné (OEM 22145-48, 22329-36)
711859 +.040" surdimensionné (OEM 22146-48, 22330-36)



KITS BIG BORE WISECO 3 7/8" ET 4" POUR TWIN-CAM 96

Ces kits Wiseco Big Bore sont conçus pour les Twin-Cam 96 (1.580 cc). L'utilisation de pistons en 3 7/8" avec la course d'origine en 4.375" augmente la cylindrée de 96 à 103 Cubic Inches (1.687 cc). Le kit 4" vous donnera une cylindrée de 110 Cubic Inch (1.802 cc) mais doit être utilisé avec des chemises dans les cylindres d'origine. Le kit 3 7/8" peuvent être utilisés dans les cylindres d'origine réalésés. Les chemises ne sont pas comprises et doivent être commandées séparément. Les kits pistons Big Bore contiennent une paire de pistons Wiseco forgés, segments Hastings, axes de piston et circlips.

Kits Big Bore 3 7/8", compression 9:1
732751 Alésage Std. 3.875"
732753 Alésage +.005"

Kits Big Bore 3 7/8", compression 9.6:1
732761 Alésage Std. 3.875"
732762 Alésage +.005"
732763 Alésage +.010"

Kits Big Bore 3 7/8", compression 10.5:1
732754 Alésage Std. 3.875"
732755 Alésage +.005"
732756 Alésage +.010"

Kits 4" Big Bore, 10.5:1 de compression
732358 Alésage Std. 4.000"
235990 Chemise Big Bore (pièce)
235858 Jeu de segments pour un piston

Jeu de segments de remplacement pour un piston.
Les segments X-series Wiseco sont pour les pistons 4678, 4688, 4916, 4917, 4957 et 4964. Les segments VM-series Wiseco sont pour les pistons 4993, 4994, 4996, 4997, 4998 et 4999

X-Series	*VM-Series*	
720330	**733875**	Alésage Std. 3.7/8"
720331	**733880**	+.005"
720332	**733885**	+.010"
720333	**733895**	+.020"
720334	**733905**	+.030"



KITS PISTON WÖSSNER

Wössner Pistons est une marque assez récente, la fabrication est Allemande. Eckart Wössner, qui était un coureur connu de la fin des 70's, a commencé son business de pièces hautes performance et a fondé cette compagnie. Insatisfait du choix et de la disponibilité des pistons performance pour diverses applications, il a commencé la production de pistons en 1994. Pendant ce temps leur nom et leur réputation de spécialiste dans la production de pistons hautes performances a rapidement progressé. Le leitmotiv de Wössner est "le succès de nos clients est la base de notre notre succès" ceci a conduit Wössner GmbH a être les experts des pistons hautes performances.

Note: Les segments de remplacement sont vendus pour 1 seul cylindre.

Un kit piston Big Bore pour donner 92 CI sur Evolution Big Twin. Nécessite l'utilisation de cylindres spéciaux pour accepter les pistons de 94.94mm de diamètre. Le kit comprend deux pistons, segments, axes et circlips.

Kit pistons	*Segments de replacement*	
741448	**741733**	Alésage 94.94mm

Kits Piston pour 1999-2006 Twin Cam
Wössner fournit des kits piston pour Twin Cam en 2 versions. Les pistons plats qui donnent 8.5:1 de compression, ceux en dôme qui donnent 10:1 de compression. Le kit comprend deux pistons, segments, axes et circlips. L'alésage d'origine est de 3 3/4" (95.25mm), les pistons Wössner n'existent qu'en surcôte.

Plats	Dômes	Segments de replacement	
741449	**741458**	**741735**	+ 0.25mm
741450	**741459**	**741736**	+ 0.75mm
741451	**741460**	**741737**	+ 1.25mm
741452	**741461**	**741738**	+ 1.75mm
741453	**741462**	**741739**	+ 2.25mm
-	-	**741740**	+ 2.75mm
-	**741464**	**741741**	+ 3.75mm
-	**741465**	**741742**	+ 4.25mm
-	-	**741743**	+ 4.75mm



PISTONS DE RECHANGE

Ces pistons de haute qualité sont utilisés par les constructeurs de moteur à travers le monde. Ils sont coulés sous pression et comportent la dernière technologie en matière de pistons. Les pistons sont coulés d'alliage d'aluminium à basse expansion qui est rectifié avec précision. Nous croyons que ces pistons sont les meilleurs pistons coulés sur le marché. Le rapport de compression est pareil à celui de série. Les pistons sont accompagnés d'attaches et des axes de piston. Emballé et vendu un par boite.

XL 1000 Ironhead Sportster par 1985

Piston, axe et circlips	*Kit segments Hastings Fonte*	*Kit segments Hastings Chrome-Moly*	
047471	**048360**	**231190**	3 13/16" Std.
047472	**048361**	**231191**	3 13/16" +.010"
047473	**048362**	**231192**	3 13/16" +.020"
047474	**048363**	**231193**	3 13/16" +.030"
047475	**048364**	**231194**	3 13/16" +.040"
047476	**048365**	**231195**	3 13/16" +.050"
047477	**048366**	**231196**	3 13/16" +.060"
047478	**048367**	**231197**	3 13/16" +.070"

Note: Les pistons sont vendus pièce, le jeu de segments est pour 2 cylindres

XL 883 Evolution Sportster 1986-2003

Piston, axe et circlips	*Kit segments Hastings Chrome-Moly*	
047539	**231220**	3" Std.
047540	**231224**	3" +.005"
047541	**231221**	3" +.010"
047542	**231222**	3" +.020"
047543	**231223**	3" +.030"

Note: Le jeu de segments pour XL883 est vendu en 1 jeu pour 1 piston

XL 1100 Evolution Sportster

Piston, axe et circlips	*Kit segments Hastings Chrome-Moly*	
-	**231230**	3.350" Std.
047545	**231234**	3.350" +.005"
047546	**231231**	3.350" +.010"
047547	**231232**	3.350" +.020"
047548	**231233**	3.350" +.030"

Note: Le jeu de segments pour XL1100 est vendu en 1 jeu pour 1 piston

XL 1200 Evolution Sportster 1986-2003

Piston, axe et circlips	*Kit segments Hastings Fonte*	*Kit segments Hastings Chrome-Moly*	
047549	**231240**	**231250**	3.498" Std.
047550	**231244**	**231254**	3.498" +.005"
047551	**231241**	**231251**	3.498" +.010"
047552	**231242**	**231252**	3.498" +.020"
047553	**231243**	**231253**	3.498" +.030"

Note: Les pistons sont vendus pièce, le jeu de segments est pour 2 cylindres

1200 Shovelhead (74CI)

Piston, axe et circlips	*Kit segments Hastings Fonte*	*Kit segments Hastings Chrome-Moly*	
047491	**048380**	**231200**	3 7/16" Std.
047492	**048381**	**231201**	3 7/16" +.010"
047493	**048382**	**231202**	3 7/16" +.020"
047494	**048383**	**231203**	3 7/16" +.030"
047495	**048384**	**231204**	3 7/16" +.040"
047496	**048385**	**231205**	3 7/16" +.050"
047497	**049000**	**231210**	3 7/16" +.060"
047498	**049001**	**231211**	3 7/16" +.070"
047499	**049002**	**231212**	3 7/16" +.080"

Note: Les pistons sont vendus pièce, le jeu de segments est pour 2 cylindres

1340 Shovelhead (80CI)

Piston, axe et circlips	*Kit segments Hastings Fonte*	*Kit segments Hastings Chrome-Moly*	
047511	**049000**	**231210**	3.498" Std.
047512	**049001**	**231211**	3.498" +.010"
047513	**049002**	**231212**	3.498" +.020"
047514	**049003**	**231213**	3.498" +.030"
047515	**049004**	**231214**	3.498" +.040"
047516	**049005**	-	3.498" +.050"
047517	**049006**	-	3.498" +.060"
047518	**049007**	-	3.498" +.070"

Note: Les pistons sont vendus pièce, le jeu de segments est pour 2 cylindres

1340 Evolution Big Twin

Piston, axe et circlips	*Kit segments Hastings Fonte*	*Kit segments Hastings Chrome-Moly*	
047554	**231240**	**231250**	3.498" Std.
047555	**231244**	**231254**	3.498" +.005"
047556	**231241**	**231251**	3.498" +.010"
047557	**231242**	**231252**	3.498" +.020"
047558	**231243**	**231253**	3.498" +.030"

Note: Les pistons sont vendus pièce, le jeu de segments est pour 2 cylindres



PISTONS POUR MOTEURS S&S V2 STYLE BIG TWIN

Kits piston de remplacement S&S pour utiliser dans les moteurs S&S 96CI V2, 113CI Super SideWinder, et 124CI Super SideWinder Plus, ainsi que beaucoup de kits moteur S&S et d'autres kits moteurs et moteurs afterrmarket. Les Kits contiennent 2 pistons forgés, segments, axes et clips. Les segments sont aussi disponibles séparément.

Alésage 3 5/8"

S&S 92-1930 series sont pour moteurs avec culasses S&S performance et Evolution d'origine. Ces pistons sont ceux d'origine dans les derniers moteurs S&S V96CI style Evolution.

S&S 92-1060 series sont haute compression, ces pistons sont ceux d'origine dans les anciens moteurs S&S V96CI style Evolution ainsi que le kits Big Bore 88CI, 93CI et 96CI avec culasses S&S Super Stock. Ces pistons peuvent être usilisé dans les moteurs avec 4 1/4", 4 1/2" et 4 5/8" de course avec des masses de diamètre d'origine (8 1/2")), et dans les moteurs avec 3 13/16" et 4 1/4" de course avec des masses de petit diamètre (8 1/4")).

S&S 92-1100 series sont haute compression avec culasses S&S Super Stock. Ces pistons peuvent être usilisé dans les moteurs avec 4 1/4", 4 1/2" et 4 5/8" de course avec des masses de diamètre d'origine (8 1/2")), et dans les moteurs avec 3 13/16" et 4 1/4" de course avec des masses de petit diamètre (8 1/4")). Comprend axe de piston de.792" de diamètre, hauteur haut/axe de 1.200".

92-1930 *Series Kit pistons 9.75:1 Stock style heads*	**92-1060** *Series Kit pistons 10.2:1 S&S Super Stock heads*	**92-1100** *Series Kit pistons 13.2:1 S&S Super Stock heads*	*Segment seuls*	
750622	**750754**	**750785**	**750722**	Alésage stock 3 5/8"
750623	**750755**	**750786**	**750723**	+.010"
750624	**750756**	**750787**	**750724**	+.020"
750625	**750757**	**750788**	**750725**	+.030"
750626	**750758**	**750789**	**750726**	+.040"
750627	-	**750790**	**750971**	+.050"
750635	**750759**	**750791**	**750727**	+.060"

Note: Ces jeux de segments vont sur la pluparts des pistons S&S 3 5/8" comme les séries 92-1060, 92-1070, 92-1080, 92- 1100, 92-1110, 92-1120, 92-1130, 92-1620, 92-1630, 92-1640, 92-1900, 92-1930 & 92-1940.

Alésage 4"

S&S 92-1410 series: Utilisés dans les moteurs S&S 113CI Super SideWinder ainsi que d'autres moteurs avec 4 1/2" de course. Pistons plats avec hauteur haut/axe de 1.050" et axe de piston de.927" de diamètre.

Kit pistons complet	**Segment seuls**	
750614	**750714**	Alésage stock 4"
750615	**750715**	+.010"
750616	**750716**	+.020"
750617	**750717**	+.030"

Note: Ces jeux de segments vont sur la pluparts des pistons S&S 4" comme les séries 92-1400, 92-1410 & 92-1420.

Alésage 4 1/8"

S&S 92-1556 series: Utilisés dans les moteurs S&S 124 CI Super SideWinder Plus ainsi que d'autres moteurs avec 4 5/8" de course. Pistons plats avec hauteur haut/axe de 1.050" et axe de piston de.927" de diamètre.

Kit pistons complet	**Segment seuls**	
750618	**750718**	Alésage stock 4 1/8"
750619	**750719**	+.010"
750620	**750720**	+.020"
750621	**750721**	+.030"

Note: Ces jeux de segments vont sur la pluparts des pistons S&S 4 1/8" comme les séries 92-1550, 92-1556, 92-1560 and 92-1575.



PISTONS KEITH BLACK

Keith Black est l'un des constructeurs de moteur de drag les plus respecté aux Etats Unis. Ce fut le premier a construire des V-8 de plus de 4000 chevaux. Keith a maintenant appliqué ses connaissances et son expérience aux pistons pour Harleys. L'utilisation d'aluminium hypereutectic développé et testé par Keith lui-meme, ceci en fait un piston léger avec plus de caracteristiques que les pistons forgés plus chers. Ces caractéristiques sont: baisse de consommation d'huile et d'essence, tolérances et jeux réduits ce qui donne moins de frottements donc plus de puissance et moins de bruit. La dilatation du piston grace a sa qualité d'aluminium est si faible que des tests ont été faits avec un jeu aussi faible que 0.0005" (1/2 centième!). L'emplacement du segment de feu réduit les détonations et accroit sa température. Les pistons Keith Black delivrent le maximum de puissance avec 2 à 4 degrés de moins d'avance maximum que les pistons conventionnels. Disponibles en côte standard ou côte réparation pou Knucklehead, Panhead, Shovelhead et Big Twin Evolution ainsi que Sportster 1200. Egalement disponibles en divers alésages big bore ainsi qu'un kit 1200 pour 883. Ces pistons sont a un prix compétitif.

Note 1: Les kits sont livrés complets avec deux pistons,segments Hastings Chrome moly, axe de piston et circlips.

Note 2: Pistons 1948-1984 Big Bore pour course de 4 1/4" à 4 3/4".

Note 3: La cote maximum réparation OEM 1340 CC/80 CI pour les cylindres est +.0.20". Les cotes .030" et .040" ne peuvent être utilisées que dans les cylindres aftermarket SEULEMENT. Vérifiez l'épaisseur des cylindres avant de commander.

Note 4: Les cylindres Stock de XL883 des modèles 2009 et après ne peuvent pas être alésés pour accepter des pistons 1200 cc mais nécessitent l'achat séparé d'une paire de cylindres 1986 et et après XL1200.

Note 5: Un nombre limité de pistons KB ont les gorges traversant le trou d'axe de piston. Afin d'avoir les segments correctement pris en charge ces pistons sont livrés avec des bagues de support des segments de piston. Comme elles n'ont pas une fonction d'étanchéité, elles n'ont pas à être remplacés lorsque vous installez de nouveaux segments de piston, mais de nouvelles sont parfois nécessaires en raison d'un segment perdu ou cassé.

PERFORMANCE KB MOTORCYCLE PISTONS

1941-1979 1200cc (74CI) Big Twin

Kit pistons 8.5:1 Compression	*Segments de remplacement*	
239800	**231200**	3.437" Std.
239843	**231201**	+.005"
239801	**231202**	+.010"
239802	**231203**	+.020"
239803	**231204**	+.030"
239804	**231205**	+.040"
239805	**231206**	+.050"
239806	**231210**	+.060"
239807	**231211**	+.070"
239808	**231212**	+.080"

1980-1984 1340cc (80CI) Big Twin

Kit pistons 8.1 Compression	*Kit pistons 9.5:1 Compression*	*Segments de remplacement avec racleurs de 3/16"*	*Segments de remplacement avec racleurs de 5/16"*	
239835	**720439**	**231210**	**231250**	3.498" Std.
239844	-	**231211**	**231254**	+.005"
239836	**720440**	**231211**	**231251**	+.010"
239837	**720441**	**231212**	**231252**	+.020"
239838	**720442**	**231213**	**231253**	+.030"
239839	**720443**	**231214**	**744021**	+.040"

Note: Les pistons produits avant 2011 ont des segments en 3/16". Les pistons produits après 2012 ont des segments en 5/32"

Pour 3 5/8" Big Bore des 1948 à 1984 Big Twins, usinés pour aller des courses de 4 1/4" et 4 3/4"

Kit pistons 10.1 Compression	*Segments de remplacement*	
239809	**049017**	3.625" Std
239810	**049018**	+.010"
239811	**049019**	+.020"
239812	**049023**	+.030"
239813	**049024**	+.040"

Evolution Sportster 883 1988 au présent

Kit pistons 9.1 Compression	*Segments de remplacement*	
745400	**231220**	3.000" Std.
745401	**231221**	+.010"
745402	**231222**	+.020"
745403	**231223**	+.030"
745404	-	+.040"

Evolution Sportster 1200 1988 au présent

Kit pistons 9.1 Compression	*Segments de remplacement*	*Segment support de racleurs d'huile (pièce)*	
239814	**231210**	**239856**	3.498" Std.
239845	**231211**	**239856**	+.005"
239815	**231211**	**239856**	+.010"
239816	**231212**	**239856**	+.020"
239817	**231213**	**239857**	+.030"
239846	**231214**	**239857**	+.040"

Evolution Big Twin 1984-1999

Kit pistons 8.5:1 Compression	*Kit pistons 10.5:1 Compression*	*Segments de remplacement*	
239819	**239823**	**231210**	3.498" Std.
239847	**239848**	**231211**	+.005"
239820	**239824**	**231211**	+.010"
239821	**239825**	**231212**	+.020"
239822	**239826**	**231213**	+.030"
239849	**239850**	**231214**	+.040"

Kit conversion de 883 en 1200

Kit pistons 9.1 Compression	*Segments de remplacement*	*Segment support de racleurs d'huile (pièce)*	
239831	**231210**	**239856**	3.498" Std.
239851	**231211**	**239856**	+.005"
239832	**231211**	**239856**	+.010"
239833	**231212**	**239856**	+.020"
239834	**231213**	**239857**	+.030"
239852	**231214**	**239857**	+.040"

Kits pistons Big Bore pour Big Twin Evolution

Alésage 3 5/8" Course d' origine	*Segment support de racleurs d'huile (pièce)*	
238785	**239858**	Std. par +.020"
-	**239883**	+.040"

Twin Cam 1999-2006

Kit pistons 9.25:1 Compression	*Kit pistons 10.5:1 Compression*	*Segments de remplacement*	
721629	**721634**	**048372**	3.750" Std.
-	**721635**	**048373**	+.005"
721630	**721636**	**048374**	+.010"
721631	**721637**	**048375**	+.020"
721632	**721638**	**048376**	+.030"

Kits pour 3.875" Big Bore de Twin Cam de 1999 à 2006, donne 95 Cubic Inches avec la course stock de 4"

Kit pistons 10.1 Compression	*Segments de remplacement*	*Segment support de racleurs d'huile (pièce)*	
721644	**048386**	**240001**	3.875" Std.
721645	**048387**	**240001**	+.010"
721646	**048388**	**240001**	+.020"
721647	**048389**	**240002**	+.030"

Kits pour 3.875" Big Bore de Twin Cam de 2007 au présent, donne 103 Cubic Inches avec la course stock de 4 3/8"

Kit pistons 10.1 Compression	*Segments de remplacement*	
724221 NOUVEAU	**744010** NOUVEAU	3.875" Std.
724222 NOUVEAU	**744011** NOUVEAU	+.005"
724223 NOUVEAU	**744012** NOUVEAU	+.010"
724224 NOUVEAU	**744013** NOUVEAU	+.020"
724225 NOUVEAU	**744014** NOUVEAU	+.030"
724226 NOUVEAU	**744015** NOUVEAU	+.040"

Axes de pistons et circlips de remplacement pour pistons Keith Black (pas pour pistons 4" KB avec axe.927"))

239789	Axe, KB (1)
239818	Circlip, KB (1)

Circlips de remplacement pour pistons Keith Black Twin Cam 4" d'alésage pour piston KB avec axe de .927" Circlip, KB (1)

NOUVEAU



PISTONS KEITH BLACK FORGES

Ces pistons sont fabriqués à partir d'alliage forgé 4032 qui a une teneur en silicium de 11%. Ces pistons sont formés dans une presse à forger et alors entièrement usinés. La combinaison de cet alliage et le procédé de forgeage permet au piston de se "plier" sous la détonation ou pré-allumage, ce qui donne la meilleure résistance à la fracturation. L'alliage 4032 a un taux d'expansion faible mais plus élevé que les pistons Keith Black hypereutectique, il faudra un .001" de jeu en plus. Ces pistons Keith Black sont adaptés pour la haute performance et les applications de course, y compris haute compression et moto avec NOS. Tous les pistons sont livrés avec segments Hastings, axes de piston et clips en spirale. Qaund indiqué ils ont un revêtement anti-friction.

1941-1979 1200cc (74CI) Big Twin

Kit Pistons 8.5:1 compression	*Kit Pistons 9.0:1 compression*	*Segments de remplacement*	*Alésage*
724239	**724249**	**231200**	3.437" Std.
724240	**724250**	**231201**	+.005"
724241	**724251**	**231202**	+.010"
724242	**724252**	**231203**	+.020"
724243	**724253**	**231204**	+.030"
724244	**724254**	**231205**	+.040"
724245	**724255**	**231206**	+.050"
724246	**724256**	**231210**	+.060"
724247	**724257**	**231211**	+.070"
724248	**724258**	**231212**	+.080"

1980-1984 1340cc (80CI) Big Twin

Kit Pistons 8.6:1 compression	*Kit Pistons 9.5:1 compression*	*Segments de remplacement*	*Alésage*
724259	**724265**	**231210**	3.498" Std.
724260	**724266**	**231211**	+.005"
724261	**724267**	**231211**	+.010"
724262	**724268**	**231212**	+.020"
724263	**724269**	**231213**	+.030"
724264	**724270**	**231214**	+.040"

Suite à la page suivante

3 5/8" Big Bore des 1948-1984 Big Twins avec cylindres de longueur stock 5.330" et 4 1/2" de course

Kit piston avec jupes traitées 9.0:1 compression	*Kit piston avec jupes traitées 10.2:1 compression*	*Segments de remplacement*	*Alésage*
724277	**724283**	**049017**	3.625" Std.
724278	**724284**	**049018**	+.005"
724279	**724285**	**049018**	+.010"
724280	**724286**	**049019**	+.020"
724281	**724287**	**049023**	+.030"
724282	**724288**	**049024**	+.040"

Pour 3 5/8" Big Bore des 1948 à 1984 Big Twins, usinés pour aller des courses de 4 1/4" et 4 3/4"

Kit Pistons 10:1 compression	*Segments de remplacement*	*Alésage*
724271	**049017**	3.625" Std
724272	**049018**	+.005"
724273	**049018**	+.010"
724274	**049019**	+.020"
724275	**049023**	+.030"
724276	**049024**	+.040"

Evolution Sportster 1200 1988 au présent

Kit piston avec jupes traitées 9:1 compression	*Segments de remplacement*	*Alésage*
724233	**231250**	3.498" Std.
724234	**231254**	+.005"
724235	**231251**	+.010"
724236	**231252**	+.020"
724237	**231253**	+.030"
724238	**744021**	+.040"

Evolution Big Twin 1984-1999

Kit Pistons 8.5:1 compression	*Kit Pistons 10.5:1 compression*	*Segments de remplacement*	*Alésage*
724289	**724295**	**231210**	3.498" Std.
724290	**724296**	**231211**	+.005"
724291	**724297**	**231211**	+.010"
724292	**724298**	**231212**	+.020"
724293	**724299**	**231213**	+.030"
724294	**724300**	**231214**	+.040"

Kit conversion Big Bore de 883 en 1200

Kit piston avec jupes traitées 9:1 compression	*Kit piston avec jupes traitées 10.0:1 compression*	*Segments de remplacement*	*Alésage*
724227	**724233**	**231250**	3.498" Std.
724228	**724234**	**231254**	+.005"
724229	**724235**	**231251**	+.010"
724230	**724236**	**231252**	+.020"
724231	**724237**	**231253**	+.030"
724232	**724238**	**744021**	+.040"

Note: Les cylindres des 2009 au présent 883 ne peuvent être alésés, vous devez commander une paire de cylindres de 1200

Kits pour 3.875" Big Bore de Twin Cam de 1999 à 2006, donne 95 Cubic Inches avec la course stock de 4"

Kit piston avec jupes traitées 10:1 compression	*Segments de remplacement*	*Alésage*
724302	**744010**	3.875" Std.
724303	**744012**	+.010"
724304	**744013**	+.020"
724305	**744014**	+.030"
724306	**744015**	+.040"

Kits pour 3.875" Big Bore de Twin Cam de 2007 au présent, donne 103 Cubic Inches avec la course stock de 4 3/8"

Kit piston avec jupes traitées 10:1 compression	*Segments de remplacement*	*Alésage*
724307	**744010**	3.875" Std.
724308	**744011**	+.005"
724309	**744012**	+.010"
724310	**744013**	+.020"
724311	**744014**	+.030"
724312	**744015**	+.040"

Kits pour 4.000" Big Bore de Twin Cam de 2007 au présent, donne 95 Cubic Inches avec la course stock de 4 3/8"

Kit piston avec jupes traitées 10.5:1 compression Aussi utilisé dans les moteurs 110CI d'origine	*Kit piston avec jupes traitées 10.0:1 compression Pour culasses Screamin' Eagle*	*Segments de remplacement*	*Alésage*
724313	**724318**	**744016**	4.000" Std.
724314	**724319**	**744017**	+.005"
724315	**724320**	**744018**	+.010"
724316	**724321**	**744019**	+.020"
724317	**724322**	**744020**	+.030"

Kits pour 4.125" Big Bore de Twin Cam de 2007 au présent, donne 117Cubic Inches avec la course stock de 4 3/8"

Kit piston avec jupes traitées 10:1 compression	*Kit piston avec jupes traitées 10.1:1 compression Pour culasses Screamin' Eagle*	*Segments de remplacement*	*Alésagee*
724323	**724328**	**231885**	4.125" Std
724324	**724329**	**231886**	+.005"
724325	**724330**	**231886**	+.010"
724326	**724331**	**231887**	+.020"
724327	**724332**	**231888**	+.030"

Axes de pistons et circlips de remplacement pour pistons Keith Black (pas pour pistons 4" KB avec axe.927")

239789	Axe, KB (1)
239818	Circlip, KB (1)

Circlips de remplacement pour pistons Keith Black Twin Cam 4" d'alésage pour piston KB avec axe de .927"

729999 NOUVEAU	Circlip, KB (1)



SEGMENTS TOTAL SEAL

Total Seal est le leader des segments en ce qui concerne les innovations et ont effectués tous les tests immaginables pour résoudre la complexité de l'etanchéité dans toutes circonstances comme les hauts regimes, les big bore, hautes temperatures et autre conditions sévères. Il existe deux types de segments, les TS1 et TSM. Les TSM sont conçus pour des applications street stock. Ils sont en fonte au molybdène.Ils sont de qualité supérieure aux segments d'origine OEM. Le second segment est breveté grace à son absence d'ouverture une fois monté (comme le TS1) ce qui permet d'eviter les problèmes de jeu à la coupe des segments. Les TS1 sont les segments les plus performants du marché. Ils ont un segment de feu en fonte ductile molybdène plasma. Ce type de segments supporte les traitements les plus sévères comme nitro turbo et nitrous. Total Seal recommande vivement ces segments pour les applications street hautes performances quand le taux de compression a été augmenté. Le second segment est du type sans ouverture. Il est constitué de deux pièces, un segment et un rail qui réduisent les pertes de compression a 2% ou moins et garde cette performance longtemps. Ce type de segment est si étanche que la température d'huile descend grace à labaisse de quantite de gaz allant dans le bas moteur. Le racleur dans les TS1 est en trois parties avec expandeur en inox et segments acier chrome dur. Les segments Total Seal sont vendus en ensemble pour un seul piston. Diponible en standard ou oversize.

Note: Les segments en 3 3/4", 3 13/16", 4", 4 1/4", 4 3/8" et 4 1/2" ne sont disponibles qu'en TS1. Toutes les dimensions ne sont pas disponibles. Il peut être nécessaire d'ajuster les segments à la taille.

	Alésage Stock 3 1/2" Evolution 1340 Sportster 1200		Alésage Stock 3 3/4" Twin Cam 1450	Big Bore 3 5/8"		Big Bore 3 13/16"
Jeu pour	**1 cylindre**		**1 cylindre**	**1 cylindre**		**1 cylindre**
Feu 1/16"	**1/16"**		**1.5mm**	**1/16"**		**1/16"**
Etanchéité	**1/16"**		**1.5mm**	**1/16"**		**1/16"**
Racleur	**5/32"**		**3.0mm**	**3/16"**		**3/16"**
	TSS	**TS1**	**TS1**	**TSS**	**TS1**	**TS1**
Std.	**710126**	**710120**	**710148**	**710150**	-	**710156**
+.005"	-	**710121**	**710151**	-	**710145**	**710157**
+.010"	**710128**	**710122**	**710161**	-	**710146**	**710158**
+.020"	**710129**	**710123**	**710164**	**710153**	**710147**	**710159**
+.030"	**710130**	**710124**	**710165**	**710154**	-	**710160**
+.040"	**710131**	**710125**	-	**710155**	**710149**	-

	Big Bore 4"	Big Bore 4 1/4"	Big Bore 4 3/8"	Big Bore 4 1/2"
Jeu pour	**1 cylindre**	**1 cylindre**	**1 cylindre**	**1 cylindre**
Feu 1/16"	**1/16"**	**1/16"**	**1/16"**	**1/16"**
Etanchéité	**1/16"**	**1/16"**	**1/16"**	**1/16"**
Racleur	**3/16"**	**3/16"**	**3/16"**	**3/16"**
	TS1	**TS1**	**TS1**	**TS1**
Std.	**710166**	**710170**	**710174**	-
+.005"	**710167**	**710171**	**710175**	**710133**
+.010"	**710168**	-	-	-
+.015"	**710169**	**710173**	**710177**	-
+.020"	**710134**	-	-	-
+.030"	**710135**	-	-	-



ENSEMBLES DE SEGMENTS DE PISTON HASTINGS

Ces Segments sont fabriqués par Hastings, le fournisseur des Segments d'origine de d'Harley-Davidson. Ce sont lesmêmes segments de pistons qui sont sur toutes les nouvelles motos et vendus dans les services de pièces d'Harley-Davidson. Toutes les surfaces de segments sont pré-rodés pour installation facile. Le segment racleur exclusif Flex-Vent est le plus simple de tous les designs à installer car il ne comporte pas de cotés supérieurs ou inférieurs. Le Flex-Vent assure aussi une pression équilibré sur les rails de contact de la paroi de cylindre et un raclage positif. Son design ouvert offre 200% plus de raclage que les designs conventionnels. Même avec tous ces attraits, les segments de Hastings sont fournis par Zodiac à un nouveau prix qui est encore plus abordable. Ces segments de piston de qualité superbe sont vendus en ensemble de deux pistons, sauf les segments de Sportster EVO 883 et 1100 qui sont vendus à l'unité.

XL 883 Evolution Sportster

Jeu pour:	1 cylindre
Segment de feu	1.5mm
2e segment	1.5mm
Racleur	2.8mm
Moly	
231220	3" Std.
231224	3" +.005"
231221	3" +.010"
231222	3" +.020"
231223	3" +.030"

XL 1100 Evolution Sportster

Jeu pour:	1 cylindre
Segment de feu	1.5mm
2e segment	1.5mm
Racleur	2.8mm
Moly	
231230	3.350" Std.
231234	3.350" +.005"
231231	3.350" +.010"
231232	3.350" +.020"
231233	3.350" +.030"

XL 1200 Evolution Sportster 2004 au présent, XR 1200 2008 au présent & 2003-2009 Buell XB 9

Jeu pour:	1 cylindre
Segment de feu	1.2mm
2e segment	1.5mm
Racleur	2.5mm
Moly	
744007	3.498" Std.
744008	3.498" +.005"
744009	3.498" +.010"

XL 1000 Ironhead Sportster

Jeu pour:	2 cylindres	
Segment de feu	1/16"	
2e segment	1/16"	
Racleur	3/16"	
Fonte	*Moly*	
048360	**231190**	3 13/16" Std.
048361	**231191**	3 13/16" +.010"
048362	**231192**	3 13/16" +.020"
048363	**231193**	3 13/16" +.030"
048364	**231194**	3 13/16" +.040"
048365	**231195**	3 13/16" +.050"
048366	**231196**	3 13/16" +.060"
048367	**231197**	3 13/16" +.070"

1986-2003 XL 1200 Evolution Sportster

Jeu pour:	2 cylindres	
Segment de feu	1/16"	
2e segment	1/16"	
Racleur	5/32"	
Fonte	*Moly*	
231240	**231250**	3.498" Std.
231244	**231254**	3.498" +.005"
231241	**231251**	3.498" +.010"
231242	**231252**	3.498" +.020"
231243	**231253**	3.498" +.030"
-	**744021** NOUVEAU	3.498" +.040"

1200 CC Panhead, Knucklehead & Shovelhead

Jeu pour:	2 cylindres	
Segment de feu	1/16"	
2e segment	1/16"	
Racleur	3/16"	
Fonte	*Moly*	
048380	**231200**	3 7/16" Std.
048381	**231201**	3 7/16" +.010"
048382	**231202**	3 7/16" +.020"
048383	**231203**	3 7/16" +.030"
048384	**231204**	3 7/16" +.040"
048385	**231205**	3 7/16" +.050"
049000	**231210**	3 7/16" +.060"
049001	**231211**	3 7/16" +.070"
049002	**231212**	3 7/16" +.080"

1340 CC Shovelhead

Jeu pour:	2 cylindres	
Segment de feu	1/16"	
2e segment	1/16"	
Racleur	3/16"	
Fonte	*Moly*	
049000	**231210**	3.498" Std.
049001	**231211**	3.498" +.010"
049002	**231212**	3.498" +.020"
049003	**231213**	3.498" +.030"
049004	**231214**	3.498" +.040"
049005	-	3.498" +.050"
049006	-	3.498" +.060"
049007	-	3.498" +.070"

1340 Evolution Big Twin

Jeu pour:	2 cylindres	
Segment de feu	1/16"	
2e segment	1/16"	
Racleur	5/32"	
Fonte	*Moly*	
231240	**231250**	3.498" Std.
231244	**231254**	3.498" +.005"
231241	**231251**	3.498" +.010"
231242	**231252**	3.498" +.020"
231243	**231253**	3.498" +.030"

1450 Twin Cam 1999-2006

Segments pour pistons d'origine

Jeu pour:	2 cylindres
Segment de feu	1.5mm
2e segment	1.5mm
Racleur	3.0mm
Moly	
744000	3.750" + Std.
744001	3.750" +.010"
744002	3.750" +.020"
744003	3.750" +.030"

1450 Twin Cam et 1550 Twin Cam 2007 au présent

Segments pour pistons d'origine

Jeu pour:	2 cylindres
Segment de feu	1.5mm
2e segment	1.5mm
Racleur	2.5mm
Moly	
744004	3.750" Std.
744005	3.750" +.005"
744006	3.750" +.010"

Segments pour pistons aftermarket

Jeu pour:	2 cylindres
Segment de feu	1/16"
2e segment	1/16"
Racleur	5/32"
Moly	
048372	3.750" Std.
048373	3.750" +.010"
048374	3.750" +.020"
048375	3.750" +.030"

3 5/8" Big Bore

Jeu pour:	2 cylindres	2 cylindres	
Segment de feu	1/16"	5/64"	
2e segment	1/16"	5/64"	
Racleur	3/16"	3/16"	
Moly	*Moly*		
049017	**049025**	3 5/8" Std.	
049018	**049026**	3 5/8" +.010"	
049019	**049027**	3 5/8" +.020"	
049023	**049028**	3 5/8" +.030"	
049024	**049029**	3 5/8" +.040"	

3 13/16" Big Bore

Jeu pour:	2 cylindres
Segment de feu	1/16"
2e segment	1/16"
Racleur	3/16"
Moly	
048368	3 13/16" Std.
048369	3 13/16" +.010"
048370	3 13/16" +.020"
048371	3 13/16" +.030"

3 7/8" Big Bore

Jeu pour:	2 cylindres
Segment de feu	1/16"
2e segment	1/16"
Racleur	3/16"
Moly	
048386	3 7/8" Std.
048387	3 7/8" +.010"
048388	3 7/8" +.020"
048389	3 7/8" +.030"

3 7/8" Big Bore

Jeu pour:	2 cylindres
Segment de feu	1.5mm
2e segment	1.5mm
Racleur	2.5mm
Moly	
744010 NOUVEAU	3 7/8" Std.
744011 NOUVEAU	3 7/8" +.005"
744012 NOUVEAU	3 7/8" +.010"
744013 NOUVEAU	3 7/8" +.020"
744014 NOUVEAU	3 7/8" +.030"
744015 NOUVEAU	3 7/8" +.040"

4" Big Bore

Jeu pour:	2 cylindres
Segment de feu	1/16"
2e segment	1/16"
Racleur	3/16"
Moly	
048376	4" Std.
048377	4" +.010"
048378	4" +.020"
048379	4" +.030"

4" Big Bore

Jeu pour:	2 cylindres
Segment de feu	1.5mm
2e segment	1.5mm
Racleur	2.5mm
Moly	
744016 NOUVEAU	4" Std.
744017 NOUVEAU	4" +.005"
744018 NOUVEAU	4" +.010"
744019 NOUVEAU	4" +.020"
744020 NOUVEAU	4" +.030"

4 1/8" Big Bore

Jeu pour:	2 cylindres
Segment de feu	1.5mm
2e segment	1.5mm
Racleur	3.0mm
Moly	
231885	4.125" + Std.
231886	4.125" +.010"
231887	4.125" +.020"
231888	4.125" +.030"



ECROUS D'EMBASE DE CYLINDRE DE HAUTE QUALITE

Les écrous et rondelles les plus résistants du marché. Usinés à partir d'un acier haute qualité et disponible au choix noir oxyde ou chromé pour un meilleur look et durabilité, vendu en set complet.

Pour Sportster de 1957 a 1984 (OEM 16603-72)

231601 Ecrous borgnes chromés

Pour Big Twin de 1936 a 1977 (OEM 16602-30)

231600 Ecrous borgnes chromés

Pour Big Twin de 1978 a 1984 (OEM 16838-78)

231602 Ecrou chromé style OEM
231603 Ecrou noir oxyde style OEM
231599 Ecrou borgne chromé

Rondelles d'embase pour Big Twin de 1978 a 1984 (OEM 16836-78)

231604 Chrome
231605 Noir oxyde



GOUJONS DE CYLINDRE S&S POUR TWIN CAM

Des goujons de cylindre renforcés. Ces goujons sont les mêmes que S&S utilise sur ses moteurs (OEM 16834-99). Vendus pièce.

750503 Goujons de cylindre Twin Cam



CENTREURS DE CYLINDRE PRECISION MACHINING

Centreurs de cylindre acier fabriques par Kibblewhite Precision Machining. Vendus en paquet de 4.

Pour Sportsters de 1986 au présent, Buell à refroidissement par air et Big Twins de 1984-1999 (OEM 16573-83)

232379 Centreurs de cylindres, les 4 (OEM 16573-83)

Pour Twin Cam de 1999 au présent

233645 Centreurs de cylindres, les 4 (OEM 16595-99A)



GOUJONS DE CYLINDRE PRECISIONMACHINING

Usinés à partir a partir d'acier aviation. Ces goujons très résistants ont un filetage "roulé" et un traitement oxidant noir. Fabriqués par Kibblewhite Precision machining de qualite supérieure, vendus en paquets de 8.

232377 Pour Sportster Evolution de 1986 au présent (OEM 16832-86B)
232378 Pour Evolution Big Twin 1984-1999 (OEM 16837-85A)
233705 Pour Twin Cam de 1999 au présent (OEM 16834-99)



GOUJONS DE CYLINDRE

Goujons de cylindre pour tous les modèles de Sportster de 1957 au présent et les Big Twin de 1930 au présent. Ces goujons sont plus solides que ceux d'origine et de la plus haute résistance à la traction disponible. Vendue à l'unité.

Pour Sportster

234914 Pour 55" et les 61" de 1957-1985 (OEM 16830-52)
234913 Pour modèles Evolution de 1986 au présent (OEM 16832-86A)

Pour Big Twin

234915 Pour 61", 74" et les 80" OHV et WLC jusqu'a 1984 (OEM 16831-30 &16837-78)
721862 Pour modèle de 1978-1984 (OEM 16837-78)
234905 Pour modèles Evolution de 1984-1999 (OEM 16837-85B)



ECROUS D'EMBASE DE CYLINDRE POUR BIG TWIN

Ecrous de base de cylindre à couple élevé pour cylindre Big Bore. Peuvent aussi être utilisés avec les cylindres de série ou sur les cylindres de série. Disponible en finition d'Oxyde noir ou de chromage d'exposition.

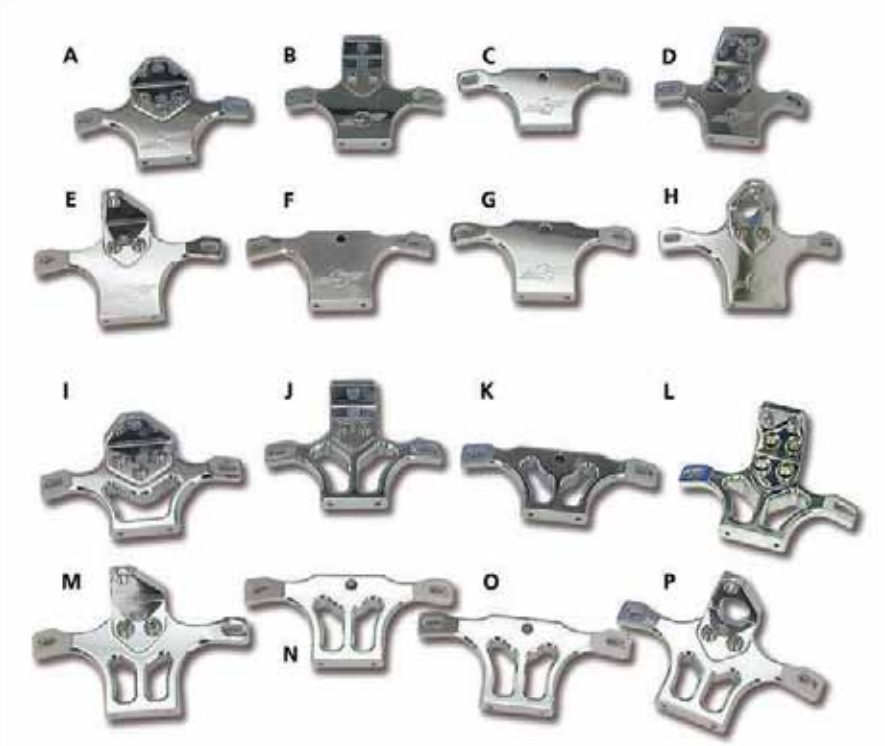
231572 Ecrous de base Oxyde Noir (ens. de 8) (OEM 16602-30)
231573 Ecrous de base Chromage d'exposition (ens. de 8) (OEM 16838-78)



GOUJONS HAUTE RESISTANCE A.R.P.

Les moteurs hautes performances et de course, spécialement les moteurs fonctionnant à au nitro, ont besoin de bien plus que de simples goujons pour tenir les cylindres sur les carters surtout en cas de ratés d'allumage. Trop souvent des cylindres se sont arrachés des carters occasionnant la destruction de pièces très coûteuses simplement parce que les goujons de cylindre étaient de mauvaise qualité. Aujourd'hui A.R.P. (Automotive Racing Products) fabrique les goujons les plus solides. Il existe deux qualités de fabrication pour ces goujons. Une a une résistance 190.000 PSI (130 kg/mm$^{)2}$)) l'autre est l'ultime avec 220.000 PSI (160 kg/mm$^{)2}$)). Les deux qualités ont des filetages roulés et se font en longueurs (2.75")) pour les embases de cylindres épaisses et (2.375")) pour l'origine. Nous proposons aussi les écrous 12 points (7/16" UNF) pour ces goujons. Ils se font en diamètres 5/16"-24 UNF, 3/8"-24 UNF.

722114 Goujons A.R.P. 7/16", 2.75" de long 190.000 psi
722115 Goujons A.R.P. 7/16", 2.75" de long 220.000 psi
722116 Goujons A.R.P. 7/16", 2.375" de long 190.000 psi
722117 Goujons A.R.P. 7/16", 2.375" de long 220.000 psi
722118 Ecrous A.R.P. 12 points 5/16"-24 180.000 psi



FIXATIONS MOTEUR MW USINEES

Fixations moteur supérieures usinées C.N.C. Design spécial par MW, disponible en version pleine ou super light pour les amateurs de high tech. Ces fixations moteur se combinent très bien avec le reste de la production MW comme les fixations de bobine, caches bobine. Disponible pour FL Shovelhead, FLH/FLT, Softail, FXR, Dyna et Sportster.

Fixation usinée "pleine"

A. 710400 Pour Softail jusqu'à 1999
B. 710401 Pour Shovelhead FL
C. 710403 Pour Dyna/FXR jusqu'à 1998
D. 710402 Pour Sportster de 1986 au présent
E. 721828 Pour Twin Cam Softail de 2000 au présent
F. 722095 Pour Twin Cam Softail injection de 2001 au présent
G. 721827 Pour Dyna Twin Cam de 1999 au présent
H. 722093 Pour FLH/FLT injection de 1999 au présent

Fixation usinée "super light"

I. 710404 Pour Softail jusqu'à 1999
J. 710405 Pour Shovelhead FL
K. 710407 Pour Dyna/FXR jusqu'à 1998
L. 710406 Pour Sportster de 1986 au présent
M. 721829 Pour Softail Twin Cam de 2000 au présent
N. 722096 Pour Softail Twin Cam injection de 2001 au présent
O. 721830 Pour Dyna Twin Cam de 1999 au présent
P. 722094 Pour FLH/FLT injection de 1999 au présent



GOUJONS DE CYLINDRE HAUTES PERFORMANCES POUR BIG TWIN

Hyper renforcés "Grade 8". Pour Tout Big Twin de 1936-1984. Ces goujons sont également utilisés sur les moteurs Top Fuel Nitro. Doivent être utilisés avec les écrous (ZPN231572 ou 231573). Vendus pièce.

231548 Goujons de cylindre hautes preformances pour Big Twin



FIXATION MOTEUR DU HAUT RSD NOSTALGIA

Cette fixation moteur Roland Sands Designs "Nostalgia" est fabriquée en inox poli. Elle remplace directement celle d'origine sur les Softails injection et carburateur de 2000 au présent. Disponible avec ou sans fixation de déplacement de bobine entre les cylindres. Existe aussi pour les 2004 au présent Dynas. Les deux sont super en combinaison avec le réservoir custom RSD ou autres. Visserie de fixation incluse. L'installation peut requérir de déplacer le klaxon.

740687 Fixation moteur Nostalgia supérieure pour 2000 au présent Softail

740742 Fixation moteur Nostalgia avec support de déplacement de bobine pour 2000 au présent Softail

742351 Fixation moteur Nostalgia supérieure pour 2004 au présent Dyna



FIXATION MOTEUR SUPERIEURE CRIME SCENE CHOPPERS

Cette fixation moteur élégante est fabriquée en acier et est chromée. Elle va sur tous les moteurs Evolution Big Twin de 80 CI (1,340 cc) jusqu'à 124 CI. La fixation moteur est livrée avec ses vis inox.

743346 Fixation moteur supérieure pour moteurs type Evolution Big Twin



FIXATION MOTEUR SUPERIEURE POUR SPORSTER

Fixation moteur supérieure pour remplacer celle d'origine noire sur les Sporsters avec une finition chromée parfaite.

032590 Pour 1986-1994 Sporster (OEM 16278-86A)

032591 Pour 1995-2003 Sporster (OEM 16278-95B)



FIXATIONS MOTEUR CHROMEES POUR 2004 AU PRESENT SPORTSTER

Ces fixations chromées remplacent celles d'origine qui sont peintes en noir. Le kit comprend le fixations avant gauche, avant droite et supérieure ainsi que toute la visserie requise. Pour tout 2004 au présent Sportster (OEM 47480-04).

032546 Fixations chromées pour 2004 au présent XL



FIXATION MOTEUR POUR KNUCKLEHEAD

Fixation moteur chromée du haut pour tous les Knucklehead de 1936-1947. Egalement pour les moteurs S&S KN -series style Knucklehead.

723123 Fixation moteur du haut (OEM 16853-38)

FIXATION MOTEUR SUPERIEURE

Fixation moteur de rechange pour les modèles FL et FX. Ces fixations sur moteur sont disponibles comme unité de rechange renforcée et en version de qualité super robuste. Elles comportent toutes une finition chromée parfaite.



032379 Pour Big Twin de 1948-1984 (sauf les modèles Evolution) (OEM 16853-48)



032327 Pour FX-FXE de 1973-1980 (OEM 69018-73TA)



032333 Pour FXS, FXEF, FXB e FXSB de 1977-1984 (OEM 69013-77TB)



032322 Fixation Custom avec montage de bobine. Pour tous les Big Twin de 1948-1984 (sauf modèles Evolution)



FIXATION DE MOTEUR SUPER ROBUSTE

032534 Fixation de deux-pièces super renforcée pour utilisation sur cylindres Big Bore Stroker. Peut aussi être utilisé comme remplacement de l'origine. Pour tous les Big Twin de 1948-1999 (OEM 16852-87T).



032535 Super renforcé. Pour tous les modèles avec tirette et commutateur sur fixation (OEM 69018-87T).



032536 Super renforcé. Pour tous les modèles avec tirette seulement sur fixation supérieure de moteur (OEM 69013-87T).



FIXATION MOTEUR SUPERIEURE POUR SOFTAIL

Un chrome solide pour cette fixation de remplacement. Se monte sur tous les Softails de 1984-1999 (OEM 16852-83A).

032521 Fixation moteur superieure



FIXATION MOTEUR

Cette fixation moteur chromée est pour tous les moteurs Shovelhead et Evolution Big Twin de 1980-1999 avec boite 5 montés sur silent-bloc sauf Dyna Glide (OEM 47159-79TA).

032378 Fixation Moteur



FIXATION SUR MOTEUR RENFORCEE POUR LES MODÈLES SOFTAIL

Cette fixation renforcée est faite d'une plaque d'acier d'une épaisseur de 1/4, ceci représente une épaisseur de 33% de plus que l'origine. La finition est chromée et elle comporte un nouvel étrier chromé. Pour tous les modèles Softail de 1999.

032542 Fixation sur moteur



SUPPORT MOTEUR SUPERIEUR POUR TWIN CAM

Support supérieur de remplacement supérieur qui tient également le câble de starter et le klaxon. Il va sur les modèles à carburateur des Softail de 2000-2005. La base est compatible uniquement avec les modèles à carburateur des Touring de 1999-2005. Livré complet avec visserie chromée.

032593 Support moteur chrome mount (OEM 69136-00 & 16247-00)



FIXATION MOTEUR RENFORCEE ET RALLONGEE

Fixation supérieure extra épaisse fabriquée en acier renforcé plus épais que l'origine. Parfaite pour les moteurs hautes Performance Evolution Big Twin. Cette fixation est 1 " plus longue que celles stock ce qui permet l'installation de bobines comme sur les FXR pour les cadres custom. Livré avec support de contacteur séparé. Visserie chromée incluse.

032561 Fixation moteur renforcée et rallongée



FIXATION SUR MOTEUR AVEC BOBINE POUR SPORTSTER

Combinaison de fixation supérieure et étrier de bobine pour tous les modèles de Sportster de 1957-1985 (sauf les 1979-1981 et le XR), finition chromée (OEM 16250-57).

012384 Fixation sur moteur



FIXATION MOTEUR AVANT POUR SPORTSTER

Fixation supérieure de moteur, style de série, chromée. Pour tous les modèles de Sportster de 1957-1985 (sauf le XR) (les modèles de 1979-1981 utilisent seulement la pièce de pont de cylindre) (OEM 16250-57 et 16251-58).

032528 Fixation moteur avant



FIXATION MOTEUR USINEE

Construction en aluminium usiné et poli qui donne en plus une fixation de bobine au dessus et derrière par rapport à une fixation normale, ceci laisse de l'espage pour les contacteurs. Parfaite avec le système contacteur et faisceau ZPN731920. Accepte toutes les bobines stock Twin Cam et la plupart des bobines Evolution. Conçue pour un réservoir custom, ne se monte pas le réservoir d'origine. Disponible en version largeur d'origine ainsi que pour moteur longue course. Made in the USA par Wire Plus.

731921 Pour tous les moteurs Twin-Cam et Evolution de 80 à 100ci

731922 Pour tous les moteurs Twin Cam et Evolution stroker de 100ci et plus



ADAPTATEUR DE MOTEUR TWIN CAM POUR CADRES EVOLUTION

Ce kit adaptateur a été conçu pour les customiseurs invétérés. Il permet de monter un moteur de 1999-2005 Dyna ou 1999-2006 FLH/FLT type A Twin Cam avec une boite de vitesses Evolution de 1985-1999 sur tous les cadres conçus pour recevoir normalement des moteurs d'Evolution Big Twin, comme le Zodiac Wide Tail et Super Ass ainsi que les cadres Zodiac VG. Une toute petite modification sur les carters est requise pour permettre de passer une clef. Cet adaptateur est usiné dans un bloc d'aluminium pour la solidité et la résistance. Le kit est complet avec toute la visserie nécessaire ainsi des instructions de montage claires.

236889 Adaptateur moteur Twin- Cam A



BIELLETTES CHROMEES DE SPORTSTER

Ces jolies biellettes chromées remplacent avantageusement celles d'origine. Pour Sportster de 2004 au présent. Chaque moteur requiert trois de ces biellettes, vendue pièce (OEM 16232-04).

056206 Biellette pour Sportster de 2004 et après



SILENT-BLOC MOTEUR POUR SPORTSTER

Version renforcée des silent-bloc moteur avant et arrière comme sur les 2004 au présent Sportster, y compris le XR 1200. Vendus pièce.

032567 Silent-bloc arrière (OEM 48492-04)

032568 Silent-bloc avant (OEM 48463-04)



CACHE FIXATION DE MOTEUR ARRIERE POUR MOTEURS A FIXATION EN CAOUTCHOUC

Chromé, pour habiller l'endroit laid entre le carter de cames et la boite sur les moteurs à montage caoutchouc. Accompagnée d'intercalaires et boulons UNF de 3/8" chromés pour les modèles de 1987-1999.

302047 Modèles de 1987-1999



FIXATION DE MOTEUR ARRIERE POUR LES MODÈLES SPORTSTER

Une fixation arrière de rechange pour les modèles XLH de 1976-1981 et les XLCH de 1970-1981 (OEM 16203-67).

032329 Support moteur, 1967-1976



ENTRETOISES POUR LES FIXATIONS MOTEUR

Entretoises chromées pour décaler la fixation moteur supérieure de 1/2", 3/4", 1" ou 13/4". Peuvent également être utilisées pour différentes applications custom. Livrées complètes avec la vis chromée 1/2"-20 UNF requise, écrou chrome et rondelle chromée.

032636 1/2" (12.7mm)

032635 3/4" (19.05mm)

032634 1" (25.4mm)

032633 1 3/4" (44.45mm)



CACHE FIXATION AVANT DE MOTEUR CHROMEE

Rajoutez une touche de brillant à votre machine avec ce cache chrome. Disponible pour Softail de 1984-1999. Facile à installer et très joli.

301953 Pour Softail de 1984-1999



STABILISATEUR USINE EN ALUMINIUM ARLEN NESS

Stabilisateur de moteur en aluminium usiné pour 2009 au présent Touring. Facile à installer car ils remplacent simplement l'origine. Ce stabilisateur Arlen Ness dispose de rotules usinés spécialement avec un contre-alésage pour un montage propre affleurant. Trois modèles disponibles en chromé ou noir anodisé et sont livrés complets avec visserie chromée.

A03660 Deep Cut, chromé
A03661 Deep Cut, noir
A03662 Hole Shot, chromé
A03663 Hole Shot, noir
A03664 Smoothie, chromé
A03665 Smoothie, noir



BIELLETTE MOTEUR

Chromées et elles remplacent l'origine. Elles sont vendues pièce.

Pour l'avant et supérieure sur 1982-1994 FXR, avant et supérieure de 1980-2008 Touring et supérieure sur 1991-1994 Dyna

056243 Biellette moteur chromée (OEM 16279-79B)

Supérieure sur 1995 au présent Dyna

056245 Biellette moteur chromée (OEM 16258-95B)



STABILISATEURS DE MOTEUR VELVA-RIDE

Les vibrations moteur transmisent sont les ennemies de toute utilisation. Ce stabilisateur breveté donne l'effet de l'amortisseur pour protéger contre la transmission de la vibration. Le corps en acier inoxydable contient un plongeur encastré dans de l'uréthane de formulation spéciale qui l'emporte facilement sur les stabilisateurs de série. Pour l'avant et le dessus des 1982-1994 FXR, l'avant et le dessus des 1980-2008 Touring et l'avant et le dessus des1991-1994 Dynas. Ils sont vendus à l'unité.

237091 Stabilisateurs de moteur velva-ride (OEM 16219-79C)



BIELLETTE MOTEUR RIDE-ON STABILISATEUR

La biellette moteur Ride-On stabilisateur est une version améliorée de l'origine que l'on trouve) l'avant et en haut sur 1982-1994 FXR, avant et supérieure sur 1980-2008 Touring et supérieure sur 1991-1994 Dyna. Le stabilisateur Ride-on réduit davantage les vibrations du moteur que l'origine ce qui vous permet de donner plus de confort. Finition chromée et vendue pièce.

056247 Biellette moteur chromée (OEM 16279-79B)



SUPPORT DU DEVANT DU MOTEUR POUR LES FXR & TOURING

Support de rechange pour tous les modèles FLH et FLT de 1980-2008 et FXR de 1982-1994 (OEM 16207-79B).

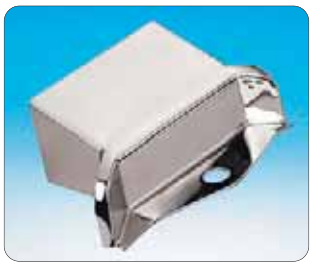
032360 Support du devant



CACHE CONTACTEUR MW USINE

Caches contacteurs polis usinés en aluminium. Design en V avec trois rainures sur les côtés pour le look. Conçus pour être utilisés avec des contacteurs style 1973-1993. Ils sont conçus pour être montés avec toutes les fixations moteur MW. Peut également être utilisé sur les fixations moteur OEM de 1991-1999.

710413 Adaptateur de fixation de bobine pour utilisation de la fixation moteur d'origine



COUVERCLE DE FIXATION DE MOTEUR SUPERIEURE

Pour tous les modèles de l'Evolution Sportster. S'adapte au contour de la fixation supérieur de série. Super chromée pour mettre votre moto en évidence. Accompagnée de boulon (OEM 16247-88T).

301047 Couvercle de Fixation



SUPPORTS MOTEUR CAOUTCHOUC POUR DYNA

Ces supports moteur sont exactement ceux d'origine et ont donc les mêmes spécifications, disponibles pour tous les 1991 au présent Dynas.

744488 Pour l'avant de tous les Dynas de 1991 au présent (OEM 47583-90B)
744489 Pour l'arrière de tous les Dynas de 1991-1998 (OEM 47564-90B)
744490 Pour l'arrière de tous les Dynas de 1999 au présent (OEM 47564-99)



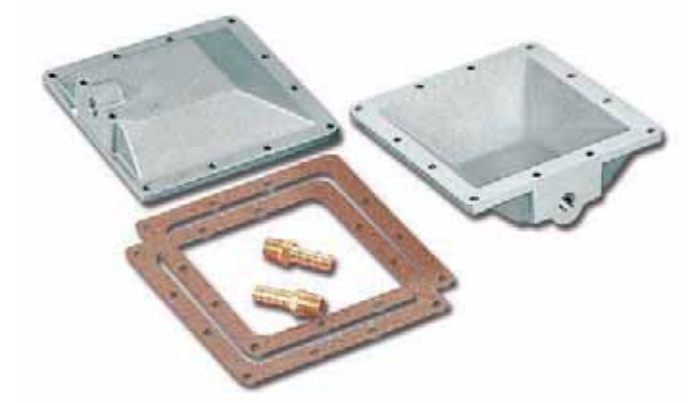
CARTER MOTEURS DELKRON AVEC EMBASE SURELEVÉE

Fabriqué en aluminium 356-T6 avec une épaisseur moyenne de 1/2" pour une meilleure tenue et solidité. Le carter ultime quand vous voulez construire un moteur vraiment balaise et puissant. L'emplacement de came et des embases de poussoirs ont été décalés de 3/8. La hauteur du plan de joint de cylindre est surélevée de 5/8 pour permettre l'utilisation d'alésages de plus de 4". Si vous décidez d'utiliser ces carters pour un Street fighter ce carter à l'emplacement de stator et tous les passages d'huile de poussoirs usinés. Livre complet avec son pignon de distribution special.

234071 Carter course avec embase surélevée pour Big Twin

Pièce de remplacement spécifique

236250 Portée de roulement côté droit



CARTER SEC POUR LES CARTER MOTEUR DELKRON

Pour ceux parmi vous qui aimeriez avoir l'option d'aspiration l'huile de la partie inférieure du carter d'huile ce montage vous permettra d'attraper la grande partie de cette huile avant qu'elle ne continue à se déverser sur le moteur. Elle est faite en aluminium T356-T6 et se boulonne à tous les carters moteur Delkron. Accompagnée de joint d'étanchéité, de vis de montage et de fixation de tuyau de 3/8. Le joint de rechange pour toutes les plaques de carter d'huile y compris la plaque de carter sec.

231497 Plaque de carter sec

234073 Joint de carter d'huile (seulement)



CARTERS MOTEUR DELKRON PRETS A INSTALLER

Ils vous faciliteront la vie avec les deux roulements de vilebrequin (droit et gauche) qui sont déjà ajustés et fournis, le côté droit est déjà installé et rodé précisément selon les tolérances OEM. Il comprend aussi un roulement Timken "pré-espacé", un roulement à aiguilles de came installé ainsi que les goujons de cylindre. Il vous suffit d'ajouter un vilo, un nez de cochon et une came de votre choix et votre bas moteur est complet. Disponible pour plusieurs alésages de cylindre pour tous les moteurs de style alternateur de 1970-1999.

Carters Delkron pour Shovelhead de 1970-1984

236248 Pour les cylindres stock

236249 Pour les cylindres 3 5/8 Big Bore

Carters Delkron pour Evolution Big Twin de 1984-1991

236244 Pour les cylindres stock

236245 Pour les cylindres 3 5/8 Big Bore

Carters Delkron pour Evolution Big Twin de 1992-1999, sauf modèles injection

236258 Pour les cylindres stock

236259 Pour les cylindres 3 5/8 Big Bore



KIT DE BOULON ALLEN CHROME POUR CARTER MOTEUR DELKRON

Boulons Allen chromés à forte teneur pour tous les jeux de carter moteur Delkron. La kit comprend tous les boulons qui attachent les carters ensemble ainsi que les vis Allen pour la plaque de carter d'huile.

232233 Kit de boulon allen chrome



CARTERS S&S SUPER STOCK SPECIAUX POUR SPORTSTERS

Ces carters Super Stock pour Evolution Sportster sont conçus pour être utilisés avec une boite 5 vitesses comme sur les modèles 1991 et après avec roulements stock, système de chargement, démarreur, filtre à huile et primaire en combinaison avec des arbres à came, poussoirs, guides, support de filtre à huile et carter de distribution de modèle 1986-1990. Pour culasses de 1986-1990 et 1990 au présent. Ces carters sont un must pour tout moteur de Sportster hautes performances.

750099 Carters Evolution Sportster avec cadre 1986-2003 et Buell cadre de 1994-2002, alésage Stock

750146 Carters Evolution Sportster, 3 5/8 Big Bore cadre de 1986-2003



CARTERS MOTEUR S&S SUPER STOCK POUR BIG TWIN SIMPLE ARBRE

Les carters S&S Super Stock sont conçus pour les besoins des constructeurs de moteur d'aujourd'hui. Que ce soit pour le Dragster ou pour remplacer les carters d'origine, les carters S&S Super Stock sont conçus avec l'esprit de la performance. Ces carters sont en aluminium 356 traité thermiquement T6. Bien que ces carters soient renforcés aux endroits critiques ils se montent dans tous les cadres d'origine. Les carters S&S Super Stock sont livrés avec les deux demi-carters, la boulonnerie avec écrous et rondelles, les goujons de cylindre, vis de vidange et d'allumage, roulement Timken de vilo côté transmission, entretoise de pignon avec joint spy, roulement de vilo côté arbre à cames, roulement d'arbre à cames, bagues d'axe de pompe à huile et instructions. Les carters de Shovelhead comportent un trou d'aspiration pour le primaire et acceptent les pompes à huile de 1981à 1984 et carter primaire de 1970 et après. Les carters Evolution ont l'usinage pour le support de filtres stock de 1992-1999 et ont le système de reniflard des modèles 1984-1992 qui est le meilleur. Le roulement de vilo côté arbre à cames n'est pas fourni, il doit être commandé séparément en fonction de sa taille.

Note: Les carters S&S pour 1992-1999 Evolution doivent être utilisés avec carter de distribution type 1973-1993.

750523 Carters Shovelhead de 1970-1984, stock bore
750524 Carters Shovelhead de 1970-1984, 3 5/8 bore
721701 Carters Evolution de 1984-1991, Stock bore
721702 Carters Evolution de 1984-1991, 3 5/8 Big Bore
721709 Carters Evolution de 1984-1991, 4 Big Bore
721840 Carters Evolution de 1992-1999, Stock bore

Roulement optionnel côté distribution pour moteurs Evolution

710280 Roulement code vert (OEM 24628-87)
710281 Roulement code blanc (OEM 24626-87)
710282 Roulement code rouge (OEM 24641-87)
710283 Roulement code bleu (OEM 24643-87)



CARTERS MOTEUR S&S SUPER STOCK™ BIG-TWIN GENERATEUR

Les carters S&S pour Big-Twin à Générateur sont conçus pour ressembler à ceux d'origine et donner une bonne alternative à une coûteuse et chiante réfection des carters d'origine raides morts. En dépit de leur apparence d'origine ces carters ont des caractéristiques plus modernes qui leur confèrent une meilleure solidité et fiabilité. Ces carters sont conçus pour les primaires en aluminium des Panhead et Shovelhead de 1965-1969 avec générateur, ils marchent avec les pompes à huile du type 1936-1969. Les carters sont complets avec visserie, goujons de cylindres et de carter, roulement Timken côté transmission. Existent en alésages 3 7/16" ou 3 5/8" Big Bore.

Pour 1965-1969 Panhead & Shovelhead
Comme l'origine, ces carters n'ont pas le bossage de régulate

750052 Pour cylindres d'origine
750053 Pour cylindres 3 5/8" Big Bore

Pour 1948-1964 Panhead
Carters usinés pour passage d'huile de Panhead de 1948-1962 ont le bossage de régulateur

750969 Pour cylindres d'origine
750970 Pour cylindres 3 5/8" Big Bore



CARTERS MOTEUR S&S TWIN CAM A

Ces carters S&S Twin Cam sont parfaits pour ceux qui se construisent un moteur de Twin Cam TC88A à partir de rien. Ces carters S&S Twin Cam ont une épaisseur générale des carters plus importante surtout au niveau de la fixation avant ce qui est important pour les moteurs hautes performances. Tous les passages d'huile du carter moteur et du couvercle ont des joints O-ring. Roulement Timken côté transmission et reniflard à clapets S&S fournis. Les carters sont usinés pour des alésages jusqu'à 5" et utilisent les composants d'origine des Twin Cams de 1999 à 2006 (sauf 2006 Dyna). Utilisent pompe à huile, support de came, pignons d'origine etc…il suffit de commander les kit d'installation de durite d'huile pour votre application dans la liste ci-dessous.

Zodiac peut vous fournir des carters moteur Twin Cam au choix avec des diamètres de cylindre (stock 4.080" à 4.380")), écartement des goujons au choix et fixation moteur arrière du style Twin Cam ou Evolution, finition argent, noire ou polie sur commande spéciale.

Carters moteur S&S Twin Cam "A" pour cadres Twin Cam

Finition alu	*Finition noire*	*Alésage*
750085	**750086**	Stock
750087	**750089**	4"
750088	**750090**	4 1/8"

Carters moteur S&S Twin Cam "A" pour cadres Evolution

752085	**752086**	Stock

750816	1999-2005 Dyna
750817	2000-2006 Touring



CARTERS S&S 2007 ET APRES TWIN CAM "A"

Un look stock mais des carters plus solides pour 2007 au présent Touring. Ils sont fabriqués en 356-T6 aluminium de qualité supérieure aviation avec des sections et des parois plus épaisses, renforcées aux supports de moteur avant, roulement Timken côté pignon et livrés complet avec goujons de cylindre et les roulements de cames installés, ce qui les parfaits même pour les applications les plus exigeantes. L'installation nécessite une modification du carter de boite stock. Un kit de perçage en fait un jeu d'enfant et il est disponible séparément. L'installation nécessite également l'achat séparé d'un kit de durites d'huile. Les carters sont époxy et usinés pour 4 13/16 "de course et des cames jusqu'à.720" de levée.

Noir Wrinkle	Argent	
760430	**760431**	Alésage Stock (3 3/4"))
760432	**760433**	Alésage 4 1/8" avec écartement de goujons stock
760434	**760435**	Alésage 4 3/8" avec écartement de goujons S&S

760436 Kit installation de durites d'huile
760437 Kit de perçage de boite



PLAQUE DE PROTECTION DE MOTEUR POUR LE SHOVELHEAD

Plaque de dérapage d'acier inoxydable fort polie. Plus robuste, à cause des ailettes de renfort, protège le carter moteur. Pour Big Twin de 1965-1984 avec moteur Shovel (OEM 24490-36).

301597 Plaque de protection



TUYAU CONNECTEUR DE RENIFLARD FAIT AUX ETATS-UNIS

Bouchon de 45 degrés pour connecter le tuyau de reniflard au carter moteur. Pour tous les Big Twin de 1966-1993.

234898 Connector 1/4" NPT



KIT D'ARBRE ET DE DOUILLES DE JIM POUR LES BIG TWINS A DYNAMO

Kit d'arbre disjoncteur et de bagues. Pour Big Twin de 1936-1969 (OEM 25856-36).

235776 Kit d'arbre d'interrupteur et de douilles lisses



CACHE EMBASE DE CYLINDRE CHROME POUR TWIN CAM

Facile à installer sur l'embase des cylindres de carter moteur Twin Cam. Ajoutera une touche de chrome aux moteurs noirs ou aluminium et sera plus facile à nettoyer. Pour 2007 au présent Softail, 2006 au présent Dyna et 2007 au présent Touring.

105055 Embase de cylindre chromée



CACHE EMBASE DE CYLINDRE CHROME POUR SPORTSTER

Facile à installer sur l'embase des cylindres de carter moteur des 2004 au présent Sportsters. Ajoutera une touche de chrome aux moteurs noirs ou aluminium.

105054 Embase de cylindre chromée pour 2004 au présent Sportster



CARTER DE DISTRIBUTION S&S DE 1936 A 1969

Ce carter pour carters moteur S&S est complet avec les bagues installées, joint, filetages d'extraction 1/4-20, visserie de montage et vis 5/16-24 de génératrice. Requiert un pignon de distribution du type 1954-1969. Peut également être installé sur les carters d'origine de 1954-1969 quand une génératrice dernier modèle est installée.

750032 Carter de distribution S&S



CARTER DE CAME NESS

Pour 1973-1984 Shovelhead et 1984-1992 Evolution Big Twin, ou 1993-1999 Evolution Big Twin. Compatible avec tous les allumages y compris Crane,Dyna ainsi que stock. Finition chromée. Toutes les bagues et les joints sont compris et installés ainsi que toute la visserie nécessaire.

A03951 Radius Smooth, 1973-1992
A03950 Radius Smooth, 1993-1999
A03970 RAD II, 1973-1992



CARTER D'ARBRE A CAME S&S USINE EN ALUMINIUM

Ces carters d'arbre à came polis équippent d'origine les moteurs S&S polis type Evolution. Peuvent aussi être utilisés sur les moteurs stock et aftermarket Big Twin avec carters moteur alternateur. Disponible pour modèles 1973-1992, et 1993-1999. Ces carters sont livrés complets avec joints, visserie, et cache allumage chromé. Le joli cache allumage chromé existe aussi séparément et se monte aussi sur les carters d'origine.

Carters d'arbre a came

750345 Pour moteurs 1973-1992 Big Twin
750346 Pour moteurs 1993-1999 Big Twin

Cache allumage

750347 Pour moteurs 1973-1999 Big Twin



CARTER D'ARBRE A CAME POUR BIG TWINS

Carters de haute qualité. Ces couvercles chromés coulés sous pression sont usinés selon les spécifications OEM. Disponible pour les moteurs de Big Twin de 1973-1992 avec graissage en bout de vilo y compris les moteurs Evolution de 1984-1992 et les modèles de 1993-1999 au reniflard supérieur.

Note: La bague de came peut nécessiter un alésage.

301818 Carter de fin 1973-1992, en bout de vilo (OEM 25268-84A)
301938 Carter de fin 1993-1999, graissage en bout de vilo (OEM 25256-93)



CACHE CÔNE CHROMÉ

Réactualisez votre couvercle de came Jim's avec ce cache pour le 1/3 du prix. Il ne peut être utilisé qu'avec les carters Jim's qui sont dans ce catalogue.

235993 Cache cône chromé



CACHE CARTER DE CAME PLEIN CHROMES

Ces couvercles de haute qualité chromés sont le moyen le moins cher de transformer sans devoir dépenser de l'argent pour un carter. Disponible avec ou sans vis Allen. Se boulonne en quelques minutes seulement. Vous n'avez qu'à les glisser par dessus. Le modèle de style Allen conviendra à notre ligne des derby de vis Allen, nos couvercle de contacts et d'inspection et nos caches de filtre à air. Pour Big Twins de 1999 (ne convient pas aux carters usinés)

301832 Couvercle avec vis Allen
301833 Couvercle simple



COUVERCLE D'ARBRES A CAMES S&S TWIN CAM USINES

Pour tous les moteurs S&S et stock Twin Cam qui donnera une touche spéciale à votre moteur. Que ce soit pour construire un moteur de toutes pièces ou pour customiser le votre ce couvercle se remarquera. Usiné en aluminium et avec une finition polie miroir, il distinguera votre machine. Il a le même design que le couvercle founi avec les moteurs Twin Cam style S&S.

Note: Ces couvercles peuvent aussi être monté sur 1999 à 2001 Twin Cam avec allumage aftermarket sans le capteur de position d'arbre à came.

750576 Couvercle de came S&S Twin Cam



COUVERCLE DE CAME PERFORMANCE MACHINE SCALLOP

Couvercles de came PM en aluminium usiné pour 2001 au présent Twin Cam, peuvent également équipés de 1999 à 2000 Twin Cam avec un allumage de rechange qui n'utilise pas le capteur de position de came. Existe en Chromé, Contrast Cut noir avec des accents en aluminium, Noir Platinum Cut avec des accents polis ou Black Ops, deux tons noir de PM qui combine texturé noir et brillant qui se marie parfaitement avec la finition des moteurs et des transmissions.

752294 Chromé
752295 Noir Contrast Cut
752297 Noir Platinum Cut
752296 Black OPS



COUVERCLE DE CAME CYCLE KRAFT NEO-FUSION POUR TWIN CAM

Ces couvercles de came Cycle Kraft Neo-Fusion vont rajouter un peu de style japonais à votre moteur Twin Cam. Usinés avec précision à partir d'un bloc d'aluminium par Ken's Factory et disponible avec une finition polie ou noir anodisé avec coupes alu. Pour tous les 2001 au présent Twin Cams. Peut aussi être monté sur 1999 à 2000 Twin Cam avec allumage aftermarket sans le capteur de position d'arbre à came.

747288 Poli
747287 Noir anodisé avec coupes alu



CACHES ALLUMAGE ROLAND SANDS DESIGN NOSTALGIA POUR TWIN CAM

Caches allumage RSD "Nostalgia" avec le classique design de Roland Sands. Des cahes usinés avec finition polie, chromée, noire anodisée ou noir contrast cut. Pour tous les Twin Cam de 2002 au présent. Toute la visserie nécessaire est incluse. **Note:** Certains pots aftermarket peuvent gêner.

Note: Ces couvercles peuvent aussi être monté sur 1999 à 2001 Twin Cam avec allumage aftermarket sans le capteur de position d'arbre à came.

740670 Cache allumage RSD Nostalgia Poli
740671 Cache allumage RSD Nostalgia Chromé
740734 Cache allumage RSD Nostalgia Noir
740912 Cache allumage RSD Nostalgia noir contrast cut



CARTER D'ARBRES A CAMES ROLAND SANDS CLARITY

Avec ce carter RSD vous verrez l'intérieur de votre carter en mouvement derrière un carter usiné en aluminium avec vitres en polycarbonate transparent résistant à l'abrasion et aux UV avec film résistant au jaunissement, taches et à la casse. Conçu et usiné avec la forme des composants pour les voir en mouvement qui ajoutera un niveau supplémentaire de détail en montrant ce qui est d'habitude caché. Livré complet avec matériel de montage. Le filtre à air assorti peut être trouvés dans le chapitre 6, celui d'embrayage peut être trouvé dans le chapitre 8.

Note: Ces couvercles peuvent aussi être monté sur 1999 à 2001 Twin Cam avec allumage aftermarket sans le capteur de position d'arbre à came.

Pour 2001 au présent Dyna et Softail

751984 Contrast Cut
751985 Chromé
751986 Black OPS

Pour 2001 au présent FLH et FLT Touring

752076 Contrast Cut
752077 Chromé
752078 Black OPS



CARTER D'ARBRE A CAME DE SPORTSTERS

Ce carter d'arbre à came remplacera celui d'origine qui est de finition alu ou noire. Ce carter a une belle finition chromée et est livré avec toutes les bagues installées. Pour tous les Sportsters 1991-2003.

302128 Pour modèles 1991-2003 (OEM 25213-96B)



KIT CARTERS D'ARBRE A CAME ET DE POULIE POUR SPORTSTERS

Ces carters d'arbre à came et de poulie remplacent l'origine qui sont en aluminium simple ou noir. Ils sont côté droit du moteur. Ces carters ont une finition chromée de show. Le carter d'arbre à came a ses bagues déjà installées. Pour 2004 au présent XL Sportster.

302175 Pour 2004 au présent XL (OEM 25213-04 & 34932-04)



COUVERCLE DE PIGNON POUR SPORSTER

Ces couvercles de pignon d'aluminium coulés sous pression sont disponibles dans votre choix de finition très lustrée ou chromée. Une reproduction parfaite et abordable de la pièce OEM utilisée sur tous les modèles de Sportster de 1982 au présent, y compris les modèles Evolution à 4 ou à 5 vitesses.

Pour modèles à 4 vitesses de 1982-1990 (OEM 34911-81TB)

301761 Poli
301780 Chromé

Pour modèles à 5 vitesses de 1991-2003 (OEM 34911-91)

301811 Carter de poulie, poli, pour 1991-2003
301810 Carter de poulie, chromé, pour 1991-2003

Pour modèles à 5 vitesses de 2004 au présent (OEM 34932-04)

302191 Carter de poulie, poli, pour 2004-2005
302190 Carter de poulie, chromé, pour 2004-2005



ENSEMBLE DE RONDELLES DE BUTEE POUR CARTER GAUCHE DU MOTEUR DES BIG TWIN

(11 grandeurs dans chaque ensemble), pour modèles Big Twin de 1929-1954 (OEM 24100-17).

233503 Ensemble de rondelles

ROLAND SANDS DESIGN



JOINT SPY DU PIGNON
Pour Big Twin de 1955-1968. Se vend avec un joint d'étanchéité en néoprène (OEM 24031-55).

022385 Joint spy du pignon



BAGUE BRONZE DE NEZ DE COCHON POUR LES MOTEURS BIG TWIN
Bague bronze de nez de cochon pour vilebrequin d'excellente qualité faite aux Etats-Unis. Pour les modèles Big Twin de 1936-1999 en taille régulière ou surdimensionée. Il existe une version spéciale qui fait.5455" de diamètre intérieur pour modèles de 1973-1992 qui s'utilise pour réparer les nez cochon, cette version est livrée sans fente de graissage (à faire).

235883 Jims, modèles de 1936-1953 (OEM 25582-36)
235884 Jims, modèles de 1936-1953 +.005
231451 Modèles de 1954-1972 (OEM 25582-54)
231444 Modèles de 1973-1992 (OEM 25582-73)
231452 Jims, modèles de 1973-1992 +.005
721533 Jims, modèles de 1973-1992 version réparation
235886 Modèles de 1993-1999 (OEM 25582-93)



VILEBREQUINS DE REMPLACEMENT STOCK PRÊT À INSTALLER POUR TWIN CAM
Ces vilebrequins prêts à installer sont fabriqués, assemblés et équilibrés par S&S. Ils sont fortement recommandés pour les applications hautes performances mais sont aussi un excellent remplacement pour les moteurs de stock. Ils sont entièrement reconstructible et en acier forgé et ont arbres "pressés". Ils disposent d'un maneton de 1 1/2" ou 1.671" de diamètre et les bielles ont, contrairement à celles d'origine, des chemins de roulement remplaçables. Les vilebrequins pour les modèles 1999-2006 font 4" de course comme l'origine. Vilebrequins pour 2007 au présent des modèles 96, 103 et 110CI font 4 3/8" de course comme l'origine.

760513 Pour 1999-2006 Twin Cam "A" comme sur les 1999-2006 Touring et Dyna 1999-2005. Comprend un maneton de 1.671" et des des masses de vilebrequin avec soies intégrées
760538 Pour 1999-2006 Twin Cam "B" comme sur les Softails. Comprend un maneton de 1.671" et des des masses de vilebrequin avec soies intégrées
752167 Pour moteurs Twin Cam "A" 88CI comme sur les 2006 Dyna
760526 Pour 2006 au présent 96, 103 et 110CI moteurs Twin Cam "A" comme sur les FLH, FLT & FXD. Les bielles ont des pieds de bielle pour être utilisées avec les pistons stock. Comprend un maneton de 1.671" et des des masses de vilebrequin avec soies intégrées
760537 Pour 2007 au présent 96 & 103CI Twin Cam "B" comme sur les Softails. Comprend un maneton de 1.671" et des des masses de vilebrequin avec soies intégrées
231697 Roulement en option à installer sur tous les modèles 2003-2006



VILEBREQUIN S&S STROKER POUR TWIN CAM
Ces vilebrequins 4 3/8" stroker transformeront votre Twin Cam en une machine terrible en combinaison avec nos kits pistons Wiseco 4" d'alésage "Sleeper" (ou autres) qui se trouvent ailleurs dans le catalogue. Ceci fait passer votre Twin Cam de 88 à 110 Cubic Inches (103 ci avec des pistons 3 7/8"). Les masses et les bielles sont fabriquées en forges hautes densité puis entièrement usinés et équilibrés. Le vilebrequin a un maneton monté à la presse et les roulements sont de type origine. Ces vilebrequins existe pour moteurs de 1999-2006 Twin Cam "A" ainsi que pour Twin Cam B des 2000-2006 Softail. L'installation sur les modèles de 2003 et après requiert l'utilisation du roulement ZPN231697.

760527 NOUVEAU Vilebrequin Stroker pour 2000-2006 Twin Cam Softail. Comprend un maneton de 1.671" et des des masses de vilebrqin avec soies intégrées.
752247 Vilebrequin Stroker pour 1999-2005 Twin Cam Dyna et 1999-2006 FLH/FLT
231697 Roulement en option à installer sur tous les modèles 2003-2006



VILEBREQUIN S&S POUR EVOLUTION BIG TWIN

Ces vilebrequins pour Evo Big Twins sont un remplacement direct de l'origine pour les modèles de 1984-1989 mais aussi de 1990-1999 lorsqu'ils sont installés avec l'engrenage de pompe à huile, pignon d'arbre à came et écrou appropriés. Contrairement à ceux d'origine de 1990-1999 les soies de vilebrequin sont démontables ce qui en rend possible la réfection. Un autre avantage est que les mignons style 1984 à 1989 sont plus solides que ceux de 1990-1999. Ils sont prêts à installer et sont équilibrés par S&S pour une utilisation avec des pistons d'origine. Idéal pour les constructions de moteurs et les réfections.

752245 Vilebrequin S&S pour 1984 à 1999 Evolution Big Twin

Pignons pour installation sur les 1990 à 1999 Evolution Big Twin

235000 Zodiac entretoise de pignons (OEM 24703-54B)
760417 NOUVEAU S&S entretoise de pignons (OEM 24703-54B)
741899 Entretoise de pignon Jims
234999 Ecrou, filetage à gauche
239650 Pignon de pompe à huile S&S (OEM 26349-84)
741900 Pignon de pompe à huile Jims (OEM 26349-84)

Pignon d'attaque 1973 à 1999 (excepté Twin Cam), 24 dents (OEM26345-73)

231551 Zodiac
234526 NOUVEAU S&S

Pignons de distribution

Commandez le rouge, bleu ou vert quand vous n'êtes pas certain de la taille dont vous avez besoin

	Code Coul.	*Taille*
234912	Orange	1.4751"-1.4756" (OEM 24040-78)
234911	Blanc	1.4745"-1.4751" (OEM 24041-78)
234910	Jaune	1.4737"-1.4745" (OEM 24042-78)
234909	Rouge	1.4729"-1.4737" (OEM 24043-78)
234908	Bleu	1.4721"-1.4729" (OEM 24044-78)
234907	Vert	1.4715"-1.4721" (OEM 24045-78)
234906	Noir	1.4710"-1.4715" (OEM 24046-78)



AXES DE TRANSMISSION DE JIMS USA

Ces axes de transmission de qualité aviation de Jims Machining vous offrent la meilleure qualité disponible dans le marché. Ils sont usinés avec précision, trempés puis meulés à une finition parfaite. Disponible pour les modèles Sportster et Big Twin.

Modeles Sportster

235829 Modèles de 1957-1976 (OEM 24000-57)
235830 Modèles de 1977 au début de 1981 (OEM 24000-75)
235831 Modèles de la fin de 1981-1985 (OEM 24000-80)

Modeles Big Twin

235832 Modèles de 1972 au début de 1981 (OEM 24001-72)
235828 Modèles de la fin de 1981 au début de 1985 (OEM 23909-80)



SOIES DE VILEBREQUIN JIMS USA

Ces soies de vilebrequin sont fabriquées par Jims avec les meilleurs matériaux qui existent. Ils sont utilisés par les plus grands constructeurs de moteur à travers le monde, et sont fortement recommandés pour les moteurs à Haute Performance. Disponible pour la plupart des Sportsters et Big Twin.

Sportsters

235835 Modèles de 1957-1976 (OEM 24005-57)

Big Twin

Note: Les modèles de la fin de 1981 au début de 1983 nécessitent l'écrou de 3/4"-20 ZPN235833 (OEM 24016-80).

235838 Modèles de 1958-1972 (OEM 24006-58)
235839 Modèles de 1973 au début de 1981 (OEM 24006-73)
235840 Modèles de la fin de 1981-1986 (OEM 24006-80 & 33) (bouchons de trou de graissage compris)
235841 Modèles 1987-1989, bouchons de trou de graissage compris (OEM 24006-87)
741920 Modèles 1981-1999 Evolution, doivent être utilisés avec des masses de vilo style 1981-1989 aftermarket et nez de cochon style 1993-1999, pignon de distribution et de pompe à huile avant 1990.
711290 Comme 741920 mais pour came déportée de 1/4" " comme sur les gros moteurs S&S et Merch



ECROUS A HAUTE PERFORMANCE POUR MANETON ET SOIES DE VILEBREQUIN

Ces écrous faits aux USA vous apportent maintenant le maximum en solidité de vilebrequin. Le plan de joint de chaque écrou à été meulé à une finition de surface de 32 et garder à 0,0005" le filetage. Ceci simplifie le remontage et la mise au rond du vilebrequin. Ils sont allés encore plus loin, chaque écrou est ensuite usiné sur des tours CNC de pointe et trempés, ces écrous sont en conséquent les meilleurs et les plus robustes sur le marché d'aujourd'hui.

Ensemble d'ecrous de Maneton

235826 Pour Sportster de 1954 à début de 1981, filetage de 1"-20 (OEM 23967-54A), Jims

235823 Pour Sportster de fin 1981-1998 et les moteurs Stroker de 1954 au début de 1981, vérifier les intervalles, filetage de 1"-20 (OEM 23901-81), Jims

231565 Pour Big Twin de 1954 à début 1981, filetage de 1"-18 (OEM 23966-54A), USA Made

235827 Pour Big Twin de fin 1983 au présent, filetage de 1"-20 (OEM 23969-83), USA Made

Ecrous de Soies de Vilebrequin

235833 Pour les soies de Big Twin de 1981-1989 côté arbre à came, filetage de 3/4"-20 (OEM 24016-80), Jims

711451 Pour les soies de Big Twin de fin 1981-1989 côté arbre à came, filetage 3/4"- 20 (OEM 24016-80), USA Made

235834 Pour les soies de Big Twin de 1972 à début 1985 côté transmission, filetage de 1 1/8"-16 (OEM 24017-80), USA Made



MANETON FAITS POUR DE JIMS USA

Le maneton constitue le noyau de votre moteur. Pourquoi prendre des risques en sachant que toutes vos composantes comptent sur cette pièce! Pour cette raison, Jim's Machining aux EU a passé trois ans à développer les manetons ultimes disponible. Faits d'alliage de barre d'acier de qualité aérospatiale, perfectionné par Jim's. Les manetons apportent un excellent niveau de robustesse et de résistance/puissance. Ils sont meulés à une finition 16 microns à l'aide d'une roue de meulage de diamant et ensuite lustré à une finition de 6 microns. Disponible pour les modèles SP et BT.

Note: Les modèles de la fin de 1981 au début de 1983 exigent l'écrou TPI de 1"-20 (ZPN235827).

Pour les Modeles Sportster

235817 Maneton, pour modèles de SP 1954 au début de 1981 (OEM 23960-54)

235818 Maneton, pour modèles de SP de la fin de 1981 au présent (OEM 23960-80A)

Modeles Big Twin

235819 Pour modèles BT de 1941 au début de 1981 (OEM 23961-41)

235820 Maneton avec système de graissage spécial pour une lubrification complète autour du diamètre du palier. Pour modèles de BT de 1941 au début de 1981 (OEM 23961-41)

235821 Maneton, pour modèles de BT de la fin de 1981-1999 (OEM 23960-80)



VOLANTS MOTEUR DE 4 1/4" PAR S&S

Volants moteur à course de série pour la construction des moteurs de 80 pouces cubes. Usinés des forgeages d'acier trempés pour une structure supérieure aux designs de fonte. Les volants moteur ne sont pas accompagnés d'arbres ou de tiges (OEM 23922-80 & 23926-80).

234931 Volants moteur



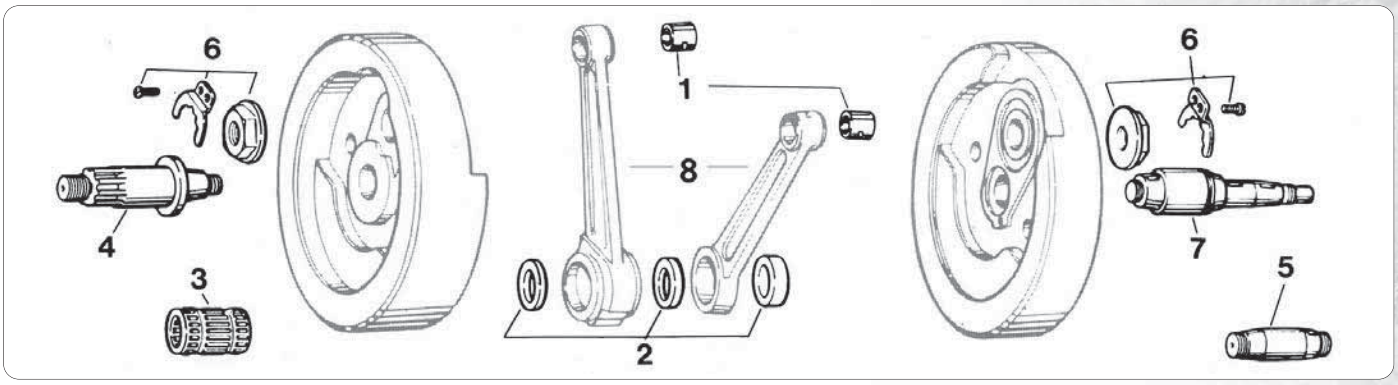
VOLANTS MOTEUR STROKER 4 5/8" PAR S&S

Nos ensembles de volants moteur sont conçus pour tous les modèles Big Twins de 1972-1999 et comprennent les deux queues de vilo (soies) ils utilisent les maneton de 1981 et plus (lorsqu'ils sont installés sur les modèles avant 1981, on doit utiliser un maneton de 1981 et après). Le diamètre de volant moteur est plus petit de 1/4" pour un intervalle maximale entre le volant moteur et la jupe du piston. Les volants moteur doivent être équilibrés suivant vos pistons et bielles. Ce kit doit être utilisée avec notre kit Sputhe Big Bore de 104 pouces cubes. Ce kit augmentera votre cylindrée à:

- Stock 74 CI (1200) à 86 CI (1410 cc)
- Stock 80 CI (1340) à 89 CI (1458 cc)
- Avec Big Bore 3 5/8" à 96 CI (1575 cc)
- Avec Sputhe Big Bore à 104 CI (1704 cc)

232719 Masses de vilebrequin S&S 4 5/8" stroker -1/4" réduit diamèter

Note: Nous pouvons fournir n'importe quelle combinaison devilebrequin/ bielle/ course, équilibrés ou non que ce soit pour un usage routier ou strictement racing sur commande spéciuale. Communiquez nous tous les renseignements nécessaires et vous serez sûrs d'avoir la bonne combinaison. Pour plus d'informations contactez votre revendeur Zodiac.



PIECES DE RECHANGE POUR VILEBREQUIN DE BIG TWIN

Une grande sélection des pièces de rechange de haute qualité pour tous les modèles BT de 1936 au présent. La qualité de chaque pièce est vérifiée. Les manetons et les vilebrequins sont usinés d'acier de qualité aviation trempé et a une dureté Rockwell de 61-63.

1. COUSSINET D'AXE DE PISTON

231426 Pour BT de 1936 au présent. Vendu à l'unité (OEM 24334-36)
232376 Pour tous Big Twins de 1936 au présent (OEM 24334-36)

2. Chemins de roulement de bielle

049507 Pour BT de 1936 au présent, jeu de 3 chemins de roulement (mâle et femelle) (OEM 24345-36A & 24356-36A)

3. ROULEMENTS DE BIELLES

049509 Pour BT de 1940-1986, comprend galets courts et longs avec soutiens (OEM 24385-40B)

Galet Big Twins depuis 1973 (lot de 100) Galets longs (Taille std. 0,1875 x 0,585)

710248 Long -.0020" (OEM 9185)
710240 Long Std. (OEM 9186)
710241 Long +.0002" (OEM 9180)
710242 Long +.0004" (OEM 9181)
710243 Long +.0006" (OEM 9182)
710244 Long +.0008" (OEM 9183)
710245 Long +.0010" (OEM 9184)
710246 Long +.0020" (OEM 9186A)
710247 Long+.0030" (OEM9186AA)

Galets courts (Taille std. 0,1875 x 0,294)

710257 Court -.0020" (OEM 9450A)
710249 Court Std. (OEM 9441A)
710250 Court+.0002" (OEM 9442A)
710251 Court+.0004" (OEM 9443A)
710252 Court+.0006" (OEM 9444A)
710253 Court+.0008" (OEM 9445A)
710254 Court+.0010" (OEM 9446A)
710255 Court +.0020" (OEM 9418)
710256 Short+.0030" (OEM 9441AA)
231411 Court +.0030"

Soutien de galet 1973 et plus

233595 Ens. avant et arrière (OEM 24366-51)
233587 Avant seulement (OEM 24367-71)
233588 Arrière seulement (OEM 24366-71)

Rouleaux longs pour bielle male (taille Std .1875" X .660")

233999 Long Std. (OEM 9171A)
233483 Long +.0004" (OEM 9173A)
233490 Long +.0006" (OEM 9174A)
233491 Long +.0008" (OEM 9175A)
233493 Long +.001" (OEM 9176A)
233497 Long +.002"
233458 Long +.003"2

Rouleaux courts pour bielle femelle (taille Std .1875" X .325")

233979 Court Std. (OEM 9101A)
233980 Court+.0002" (OEM 9102A)
233981 Court+.0004" (OEM 9103A)
233982 Court+.0006" (OEM 9104A)
233983 Court+.0008" (OEM 9105A)
233984 Court+.0010" (OEM 9106A)
233985 Court +.0020"
233986 Court +.0030"

Rouleaux de bielle pour 1973-1986 Big Twin Un jeu de rouleaux très pratique avec ses 34 pièces pour la bielle femelle 17 rouleaux pour la bielle mâle.

234540 Taille standard (OEM 9442A & 9180)
234541 +.0002" (OEM 9443A & 9181)
234542 +.0004" (OEM 9441A & 9186)

4. Axe de transmition

231560 Pour 1930-1954 (OEM 24001-30)
231561 Pour 1956-1964 (OEM 24001-56)
231562 Pour 1965-1969 (OEM 24001-65)
231563 Pour 1970-1971 (OEM 24001-70)
032413 Pour 1972 au début de 1981 (OEM 24001-72)
231494 Pour 1981-1985 (OEM 23909-80)

5. Manetons pour les Big Twins

235819 Pour modèles BT de 1941 au début de 1981 (OEM 23961-41)

6. Kit d'écrou de maneton pour les Big Twins jusqu'a 1981

231564 Kit complèt, comprend deux écrous, deux clés et deux vis (OEM 23966-78
231565 Pour Big Twin de 1954 à début 1981, filetage de 1"-18 (OEM 23966-54A), USA Made

7. Arbre de pignon pour Big Twin

231566 1939-1953 (OEM 24007-39)
231567 1954-1957 (OEM 24006-55)
231568 1958-1972 (OEM 24006-58)
231569 1973 au début de 1981 (OEM 24006-73)
235840 Modèles de la fin de 1981-1986 (OEM 24006-80 & 33) (bouchons de trou de graissage compris)

8. Voir section bielle



CAGES A ROULEAUX JIMS HYPER RENFORCEES

Ces cages fabriquees aux Etats Unis sont usinees et en acier 1144 avec
un cote ouvert ce qui les laisse passer plus d'huile au niveau du maneton. Ce sont les meilleures cages existantes pour Big Twin de 1941 au présent.
Utilisees par tous les constructeurs de moteurs de course dans le monde
entier, vendues en paquet de 4 (OEM 24366-51).

235995 Cage a rouleaux



ROULEAUX DE BIELLES TORRINGTON POUR BIG-TWINS

Ces rouleaux Torrington "made in USA" consistent en trois paquets de rouleaux avec leur cage en acier. Ils se monteront dans n'importe quel Big Twin de 1941-1999 avec une seule came. Ils sont disponibles en taille standard seulement. Quand vous réalésez les bielles utilisez des rouleaux JIMS surdimensionnés.

721531 Pour Big Twin de 1941-1999 (OEM 24356-87A)



PALIERS DE LIELLES A JIMS HYPER RENFORCE

Faits en acier 52100 de qualite aréonautique et vendus en ensemble de 3 pièces. Nous recommandons l'utilisation de ces paliers haute performance. Le diamètre interieur est 1.622" et exterieur 1.8195". Ces paliers peuvent être utilisés sur tous les Big Twins de 1941 au présent (OEM 24345-36A & 24356-36A).

235996 Paliers de lielles a Jims hyper renforce



PLAQUES D'ARRET DE VILEBREQUIN

Vendu en lots de 10.

032371 Pour 1936-1972 Big Twin et 1957-1980 Sportster, zingué (OEM 24015-36)

032369 Pour 1972-1981 Big Twin, zingué (OEM 24018-72)



KIT DE RONDELLE DE VOLANT MOTEUR POUR BIG TWIN

Pour Big Twin de 1970-1999 et de 1972 à fin 1987 Sportster.

038000 1972 à la fin de 1987 (OEM 6506)

231992 1972-1987, fabrication américaine (OEM 6506)



BAGUES D'AXE DE PISTON P.M. NICKEL-BRONZE

Performance machining fabrique ces bagues à partir d'un alliage de nickel bronze haute qualite. Cette haute qualité les rend plus résistants pour des utilisations extreme. Recommandés pour les moteurs performants et de course.

232375 Nickel bronze pour tout Sportster et WL (OEM 24331-36)

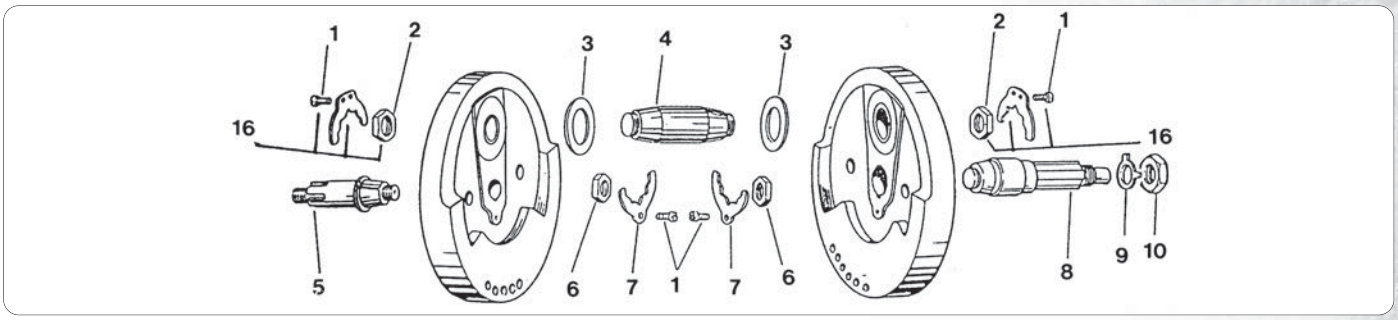
232376 Pour tous Big Twins de 1936 au présent (OEM 24334-36)

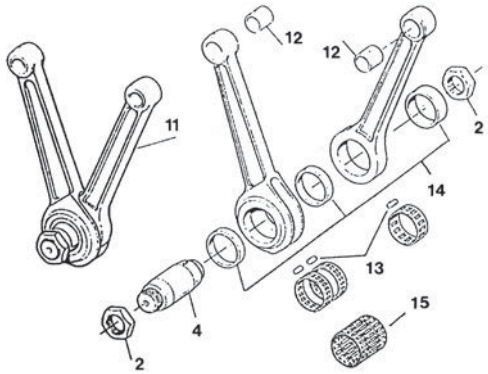


BAGUES D'AXES DE PISTON JIMS POUR TWIN CAM

Bagues d'axes de piston Jimspour Twin Cam. Pour la pose et la dépose utilisez l'outils Jims ZPN720490. Pour l'aléser au diamètre correct utilisez l'alésoir Jims ZPN711285. Le diamètre extérieur est 1.020". Vendus par 2 (OEM 24316-99) (OEM 24613-99).

721532 Baques d'axes





PIECES DE RECHANGE DE VILEBREQUIN POUR LE SPORTSTER

Pièces de rechange de haute qualité pour tous les modèles de SP. Les mesures exactes de chaque pièce sont vérifiées. Les maneton et les vilebrequins sont faits d'acier super robuste de qualité d'aviation et trempé et a une dureté Rockwell de 61-63.

1. Vis de plaque d'arret (lot de 25)
231828 Vis 10-24 x 3/8" 1954 et plus (OEM 2660)

2. Écrou de maneton
231827 1954-1985 (Paire) (OEM 23967-54A)
235823 1981-1998 (Paire) (OEM 23901-81)

3. Kit de rondelle de volant moteur
038000 1972 à la fin de 1987 (OEM 6506)
231992 1972-1987, fabrication américaine (OEM 6506)
233494 1987 au présent, fabrication américaine (OEM 6508)

4. Maneton
032407 Pour 1957-1980 (OEM 23960-54)
303002 Pour 1981 au présent (OEM 23960-80A)

5. Soie de transmission
231829 Pour 1957-1976 (OEM 24000-57)
231830 Pour 1977-1980 (OEM 24000-75)
231795 Pour 1981-1985 (OEM 24000-80)

6. Écrou d'axe de distribution et transmission
231831 Pour 1954-1976 (OEM 8011)
231789 Pour 1981-1985 (OEM 23902-81)

7. Plaque d'arret de roue dentee et d'arbre de pignon
032371 Pour 1957-1980 (OEM 24015-36) (Vendu en lot de 10)

8. Soie de pinion
235835 Modèles de 1957-1976 (OEM 24005-57)
231833 Pour 1977 à debut 1981 (OEM 24005-75)
231794 Pour a la fin 1981-1985 (OEM 24005-80)

9. Écrou de roue dentee de plaque d'arret
231834 Pour 1977 au présent (lot de 10) (OEM 7044)

10. Écrou de pignon d'attaque
231835 Pour 1977 au présent (OEM 7913)

11. Assemblage de bielle
231993 Pour 1957-1980
231979 Pour 1981-1985
231980 Pour 1986 au présent

12. Douille d'axe de piston
231826 Pour 1954 au présent (OEM 24331-36)
232375 Nickel bronze pour tout Sportster et WL (OEM 24331-36)

13. Rouleaux pour 1954 au présent (lot de 100)
Rouleaux longs pour bielle male (taille Std .1875" X .480")
710266 Long -.0020" (OEM 9161)
710258 Long Std. (OEM 9150A)
710259 Long +.0002" (OEM 9152A)
710260 Long +.0004" (OEM 9154A)
710261 Long +.0006" (OEM 9156A)
710262 Long +.0008" (OEM 9158A)
710263 Long +.0010" (OEM 9160A)
710264 Long +.0020" (OEM 9417)
710265 +.0030" (OEM 9450AA)

Rouleaux courts pour bielle femelle (taille Std .1875" X .294")
710257 Court -.0020" (OEM 9450A)
710249 Court Std. (OEM 9441A)
710250 Court+.0002" (OEM 9442A)
710251 Court+.0004" (OEM 9443A)
710252 Court+.0006" (OEM 9444A)
710253 Court+.0008" (OEM 9445A)
710254 Court+.0010" (OEM 9446A)
710255 Court +.0020" (OEM 9418)
710256 Short+.0030" (OEM 9441AA)
231411 Court +.0030"

Soutien de tige a galet 1952 et plus
233596 Ens. avant et arrière (OEM 24370-52B)
233589 Avant seulement (OEM 24364-54A)
233590 Avant seulement (OEM 24362-54A)

14. Chemins de roulement de bielle
049506 Pour 1954 au présent, ens. mâle et femelle (OEM 24352-52A & 24341-52A)

15. Assemblage d'attache de galet
049508 Pour 1954 au présent (OEM 24370-52B)

16. Kit de goujon de roue dentee et de plaque d'arret
231792 Le kit comprend 2écrous, 2 plaques d'arrêt et 2 vis (OEM 23967-79)



BIELLES JIMS USINEES EN H POUR BIG TWIN

Ces bielles sont les meilleures. Les bielles Jims sont usinées dans un bloc d'acier chrome-molybdène 4340 certifié aviation. Chaque bielle est traitée thermiquement, nitrurée grenaillée et totalement inspectée. Les alésages de roulements de maneton et d'axe de piston sont usinés avec.0003" de précision avec une fintion à 32. Le trou de lubrification de l'axe de piston est plus grand. Jims a choisi les bielles en H pour la stabilité et la résistance dont elles ont déjà fait preuve sur les courses de Dragster. Chaque jeu de bielle est équippé de bagues Jims sur pied et tête de bielle alésée aux côtes usine. Ces bielles en H se font en longueurs 7.690", 7.960" et 8.250" ainsi qu'avec diamètre d'axe de piston stock.791" ou surdimensionné.925". S'utilisent sur tout Big Twin de 1941-1999 sauf Twin Cam.

721598 7.690" de long, .791" pour l'axe de piston
721599 7.690" de long, .925" pour l'axe de piston
721600 7.960" de long, .791" pour l'axe de piston
721601 7.960" de long, .925" pour l'axe de piston
721602 8.250" de long, .925" pour l'axe de piston



ENSEMBLES DE BIELLE SUPREME PAR S&S

Les kits de bielles Supreme sont conçues comme un remplaçant super renforcé pour les moteurs BT de série ou modifiés. Chaque kit comprend: bielles, maneton avec écrous et clé, paliers et soutiens de palier. Elles sont rodées avec précision et sont prêtes à installer. Recommandées pour les Drag et toute situation de Street qui exige ce qu'il y a de mieux. Disponible en longueur stock de 7.440" pour 1941-1999 Big Twin.

Les bielles Supreme comportent:

- Forgeage mécanique d'acier moly chromé
- Plus dures que les spécifications OEM de durcissement par précipitation
- Construction plus robuste que celle de l'unité de série
- Surfaces de butée entaillées pour garder la couche mince d'huile
- Intervalle supplémentaire entre bielles pour s'accommoder laux courses de jusqu'à 5 pouces

Supreme

750649 Pour 1941-1981 Big Twins
750650 Pour 1981-1984 Big Twins
750652 Pour 1984-1999 Big Twins



BIELLES S&S POUR BIG TWINS

S&S a révisé son design et ajouté de la matière autour du logement de l'axe de piston et en a tiré deux nouveau bénéfices importants. La partie supérieure de la bielle ou vient de loger l'axe de piston a une surface plus large et et arrondie qui distribue mieux les efforts sur la bielle, cette partie est maintenant entièrement usinée. Ceci donne au passage un bon look à ces bielles et permet de maintenir une rigidité accrue niforme autour de l'axe de piston. Le procédé d'usinage conserve la différence entre les deux extrémités de bielle à son poids minimum-permettant ainsi un travail d'équilibrage réduit au minimum et un moteur qui tourne de manière plus souple. Les bielles S&S "Heavy Duty" sont le top de ce qui se fait pour les machines routières. Les jeux de bielle sont livré complets avec bielle avant et arrière, cages en acier avec gallets et le maneton S&S. Disponible en longueur stock de 6.926" de long pour 1986 à 1999 Sportster et 1994 à 2002 Buell et 7.440" de long pour 1941-1999 Big Twin.

Heavy Duty

234530 NOUVEAU Pour1986 à 1999 Sportster et 1994 à 2002 Buell (OEM 24275-86A)
750647 Pour 1941-1981 Big Twins (OEM 24281-41A, 24281-74A)
750648 Pour 1981-1984 Big Twins (OEM 24281-80)
750651 Pour 1984-1999 Big Twins (OEM 24281-83)



ASSEMBLAGE DE BIELLE POUR BIG-TWIN

Ensemble de rechange complet de bielle pour les Harley Big Twin de 1941 au début de 1983. Chaque assemblage comprend le maneton 3 trous, écrous de maneton, rouleaux avec cage aluminium et bagues d'axe de piston. Les bielle sont faites en acier chrome molybdène.

711850 Modèles de 1941-1973 Big Twin culbuté (OEM 24281-41A)
711851 Modèles de 1974 au début de 1981 (OEM 24281-74A)
232095 Modèles de la fin de 1981-1983 (OEM 24281-80)



ASSEMBLAGE DE BIELLE POUR EVOLUTION BIG TWIN

Ces nouveaux assemblages sont tout à fait complets. Comprend le maneton, écrous et clés de maneton, galet de tige et attaches. L'ensemble comprend aussi la douille supérieure et le chemin de roulement inférieur installés et rodés selon les spécifications OEM. Les canons et les clavettes de retenue de la tige sont faites au Japon. Le maneton, le chemin de roulement, le coussinet d'axe de piston et les écrous et clés de maneton sont faits aux EU.

231772 Pour EBT de 1984 au présent (OEM 24281-83)



ENSEMBLE DE BIELLE POUR LES SPORTSTER 1957-1999

Ensemble complet de bielle pour les modèles Sportster. Chaque ensemble contient des bielles avec les tourillons de piston déjà installés, une goupille de démarrage avec des écrous et clavettes, des rouleaux et des arrêts. Ils sont disponibles pour les modèles Ironhead de 1957-1985 et pour les modèles Evolution de 1986 au présent.

231993 Pour 1957-1980
231979 Pour 1981-1985
231980 Pour 1986 au présent



KIT BIELLES POUR 45CI (750CC) LATERAL

Ces kits bielles de qualité sont livrés en kit équippé. Ce kit complet ira sur tous les moteurs 45CI à soupapes latérales de 1932-1973. Comprend les bielles avant et arrière, maneton américain et roulements ainsi que les bagues bronze d'axe de piston (OEM 27275-32K).

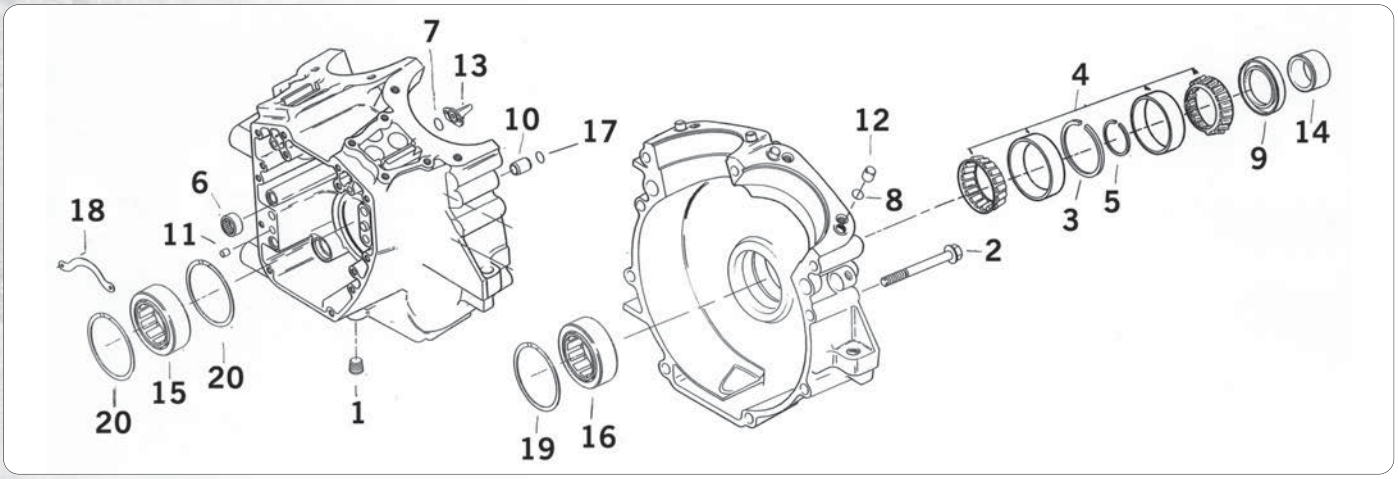
711852 Pour 1932-1973 45CI à soupapes latérales



BIELLES S&S POUR TWIN CAMS AVEC VILEBREQUIN S&S ET MOTEURS S&S V124

Les bielles S&S sont conçues pour être utilisées avec les vilebrequins S&S uniquement, elles sont aussi utilisées dans les moteurs S&S 4 1/8" d'alésage V-Series. Ces bielles ne peuvent pas être utilisées pour remplacer celles d'origine. Le jeu comprend des bielles avant et arrière avec un maneton de 1.500" de diamètre emmanché, roulements de bielles. Les bielles S&S ne peuvent pas être utilisées pour remplacer celles d'origine car le maneton d'origine fait du Twin Cam fait 1.671" de diamètre tandis que la maneton S&S fait 1.500". Les ingénieurs S&S ont décidé d'utiliser un maneton légèrement plus petit pour permettre d'utiliser des portées de roulement remplaçable dans les têtes de bielle. De plus le maneton plus petit réduit les masses en mouvement tout en évitant les problèmes liés aux tolérances dus aux vilebrequin stroker. Les bielles sont usinées pour des axes de piston en.927" de diamètre et ont la longueur d'origine avec 7.668" d'entraxe. L'assemblage et la mise au rond requiert un équipement spécial. Veuillez contacter Zodiac si vous n'avez pas l'équipement pour effectuer cet assemblage à la presse.

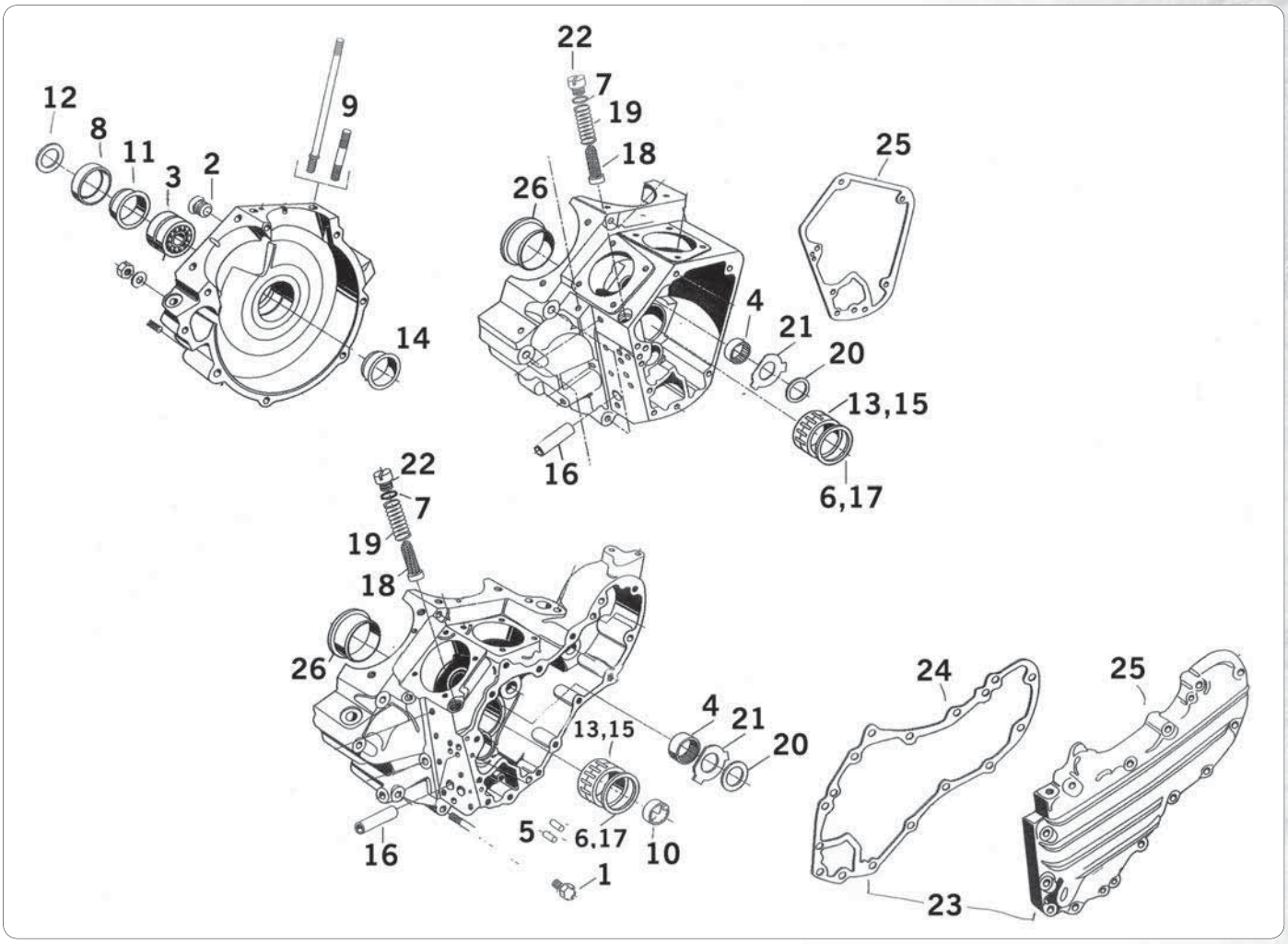
750653 Bielles S&S



PIECES DE CARTER MOTEUR POUR 1999 AU PRESENT TWIN CAM

Pièces de remplacement de qualité pour 1999 au présent Twin Cam "A" (TCA) et Twin Cam "B" (TCB), vendues pièce sauf indiquations spécifiées.

Pos.	ZPN	Description	OEM
1.	**747134**	Bouchon de vidange NOUVEAU	765
2.	**701913**	Vis de carter, 12 requises, les 2	895
3.	**740494**	Rondelle 2003 au présent	8972
4.	**231501**	Roulement de vilebrequin 1999-2002	9028
		Rondelle, roulement de vilebrequin 1999-2002	
5.	**740476**	0.0905"-0.0895", les 5	9110
	740477	0.0925"-0.0915", les 10	9120
	740478	0.0945"-0.0935", les 10	9121
	740479	0.0965"-0.0955", les 10	9122
	740480	0.0985"-0.0975", les 10	9123
	740481	0.1005"-0.0995", les 10	9124
	740482	0.1025"-0.1015", les 10	9125
	740483	0.1045"-0.1035", les 10	9126
	740484	0.1065"-0.1055", les 10	9127
	740485	0.1085"-0.1075", les 5	9128
	740486	0.1105"-0.1095", les 10	9129
	740487	0.1125"-0.1115", les 10	9130
	740488	0.1145"-0.1135", les 10	9131
	740489	0.1165"-0.1155", les 10	9132
	740490	0.1185"-0.1175", les 10	9133
	740491	0.1205"-0.1195", les 10	9134
6.	**711289**	Roulement d'arbre à came, les 2	9198
7.	**710491**	James, O-ring (2 requis) les 10	11140, 11289
8.	**231414**	James, O-ring (2 requis) les 10	11273
9.	**700462**	Spy de vilebrequin, Athena	12068
10.	**235582**	Pion de centrage de carter (2 requis)	16574-99
11.	**701900**	Pion de centrage de carter de distribution, les 2	16589-99
12.	**701901**	Pion de centrage de cylindres, les 4	16595-99
13.	**701903**	Gicleurs	22307-99
14.	**740492**	Entretoise de vilebrequin 1999-2006 sauf 2006 Dyna	24038-99
	740493	Entretoise de vilebrequin 2006 Dyna et 2007-ap	24009-06
15.	**701905**	Roulement de vilebrequin droit pour 1999-2002	24623-99B
	701907	Roulement de vilebrequin droit, 2003 et après anisi que carters S&S TC	24605-07
16.	**701907**	Roulement de vilebrquin, 2003 au présent	24605-07
		O-ring, pion de centrage de carter (2 requis)	
17.	**027652**	Zodiac, les 10	26432-76A
	700227	Athena, les 10	26432-76A
18.	**740495**	Plaque TCB de 2000-2002	35093-00
19.	**701909**	Circlips de roulement d'arbre	35114-02
20.	**701910**	Circlips TC/A, 2 requis, les 10	35115-99
21.	**701912**	Vis de montage de stator 10-24 x 1 1/4" Torx-4 requises	2918
22.	**750503**	16834-99	16834-99
		O-ring, support de cames, 8 requis	
23.	**231524**	James, les 10	11301
	700461	Athena, les 10	11301
24.	**231521**	James, O-ring, pompe à huile, les 10	11293
25.	**701906**	Sortie d'huile	25259-93A
26.	**701908**	Sortie d'huile, 4 requises	26314-99



PIECES DE CARTER MOTEUR BIG TWIN DE 1936 A 1999

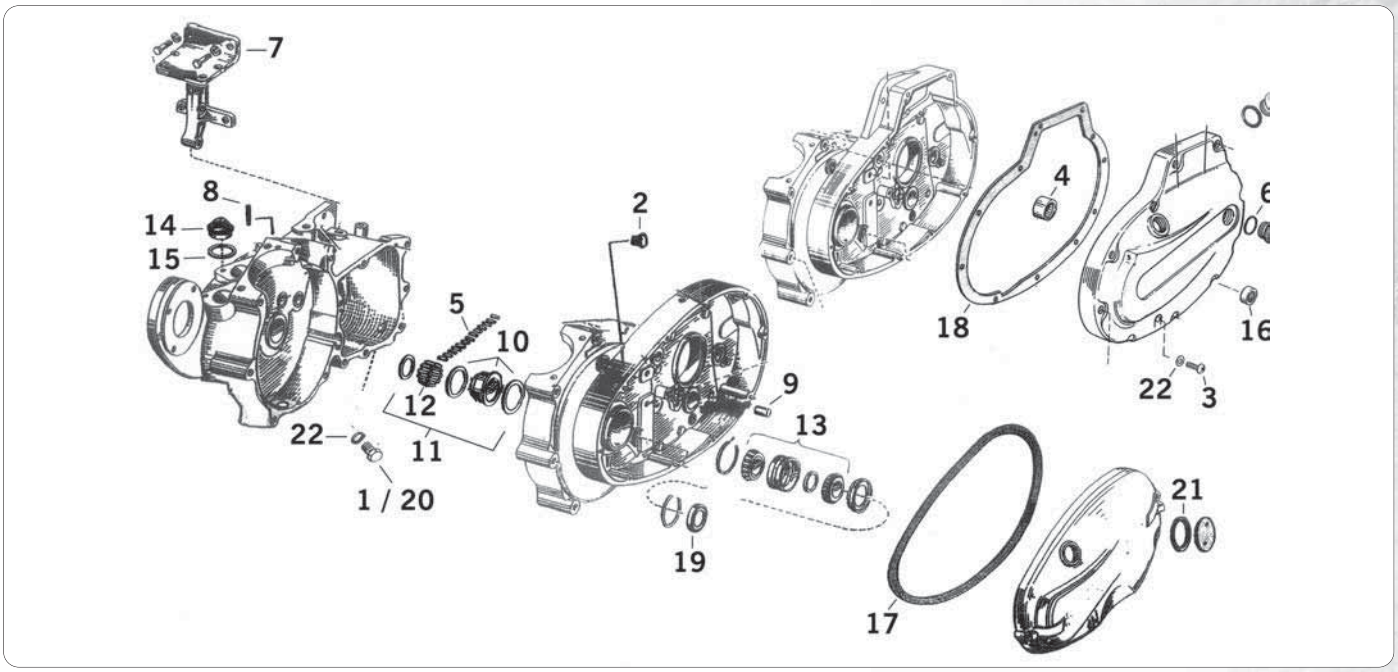
D'excellente qualité elles sont vendus à l'unité sauf si quantité différente indiquée.

Pos.	ZPN	Description	OEM
1.	**710864**	Vis de vidange, modèles 1941-1970	700
2.	**710894**	Vis de calage	720
3.		Roulement Timken gauche	
	723125	1955-1968	9029
	231501	De 1969-1999	9028
4.	**231443**	Pour BT de 1958-1999	9058
5.		**Rouleaux de carter gauche de 1930-1955 (côté transmission), aussi rouleaux de carter droit de 1958-1986 (côté came).**	
		Va également sur les carters plus récents after-market.	
		La taille Stock est.250" x.490".	
	723124	Std., les 24	9220A
	710274	.0002", les 100	9221A
	710275	.0004", les 100	9222A
	710276	.0006", les 100	9223A
	710277	.0008", les 100	9224A
	710278	.0010", les 100	9225A
	710279	.0020", les 100	9220AA
5.		**5. Rouleaux de carter droit de 1937-1954 (côté came)**	
		La taille Stock est.250" x.600" (par 100).	
	231416	Std.	9261
	231417	+.0008"	9265
	231418	+.0010"	9266

Pos.	ZPN	Description	OEM
5.		**Rouleaux de carter droit de 1955-1957 (côté came)**	
		La taille Stock est.1875" x.800" (par 100).	
	710267	Std.	
	710268	+.0002"	
	710269	+.0004"	
	710270	+.0006"	
	710271	+.0008"	
	710272	+.0010"	
6.		**Bague de support d'arbre de pignon (jeu de 10)**	
	231490	Big Twin 1958-1986	11007
	238673	BT 1987-1999	
7.	**022456**	O-ring de vidange, les 10	
	700002	O-ring de vidange, Athena les 10	
8.		**Spy de sortie de vilebrequin**	
	022362	1970-1999	12026B
9.		**Goujons de cylindre**	
	721862	Pour modèle de 1978-1984	16837-78
	231548	Hyper renforcés, Grade 8, 1936-1984	
	234905	Pour modèles Evolution de 1984-1999	16837-85C
	232378	Replacement d'origine, 1984-1999, jeu de 8	16837-85C
10.	**236053**	Portée de roulement 1987-1999	
11.	**231502**	Entretoise de pignon moteur de 1970-1999	24002-70

Pos.	ZPN	Description	OEM
12.		**Rondelles d'alignement de pignon moteur de 1970-1999**	
	231763	Assortiment des 6 tailles	
	233489	Pack de 5 de.060	24032-70
	233498	Pack de 5 de.090	24033-70
	233499	Pack de 5 de.120	24034-70
	233500	Pack de 5 de.150	24035-70
	233501	Pack de 5 de.180	24036-70
	233502	Pack de 5 de.210	24037-70
13.		**Portées de roulement Jim's 360° (Diam. Ext. 2.127")**	
		Usinés avec précision elles lubrifient sur 360°	
	235876	1958-1999 Std	24599-58B
	235877	1958-1999 +.002"	24600-58B
14.		**Portée de rouleaux côté gauche de 1940-1957 (diam 2.0015)**	
	231505	Portée taille std.	24621-40
	231506	Portée taille +.005"	24623-40
15.		**Roulement de vilebrequin "une pièce" pour 1987-1999**	
		Largeur de 1.280". Vérifiez bien pour obtenir le jeu optimal.	
	710280	Roulement code vert	24628-87
	710281	Roulement code blanc	24626-87
	710282	Roulement code rouge	24641-87
	710283	Roulement code bleu	24643-87
	148107	Circlips de carter droit 1958-1986 Egalement pour carters aftermarket.	43578-35
16.	**235865**	Bague d'axe de pompe à huile	24641-36
17.	**231487**	Rondelle de rouleaux droit 1958-1986, Les aussi pour vilos aftermarket, les 5	24692-58
18.	**234899**	Crépine, 1948-ap	24981-70
19.	**235001**	Ressort de crépine, 1948-ap, les 10	24982-70
20.		**Rondelle d'arbre à came**	
	232677	.050"	25550-36
	232678	.055"	25551-36
	232679	.060"	25552-36
	232680	.065"	25553-36
	232681	.070"	25554-36
	232682	.075"	
	232683	.080"	
	232684	.090"	
21.	**231488**	Pour BT de 1958-1999. Trempé et rectifié avec précision	25550-57
22.		**Bouchon de crépine 1948-ap**	**26263-80**
	234896	S&S	
	231615	Version tête hexagonale	
23.		**Kit carter de distribution 1936-1969**	
	750032	Pour 1936-1953 quand un pignon type 1954-ap est utilisé. Livré avec bagues installées, visserie et joints. Fabriqué par S&S.	
24.		**Joint de carter 1936-1969**	
	700185	Papier, Athena les 10	25225-36C
25.		**Joint de carter 1970-1992**	**25225-70B**
	700186	Papier, Athena les 10	
	740344	Papier, James les 10	
	234512	Siliconé, James les 5	
	234356	Pour 1970-1992 Big Twin, les 5	

Pos.	ZPN	Description	OEM
25.		**Joint de carter 1993-1999**	**25225-93**
	700188	Papier, Athena les 10	
	740413	Papier, James les 10	
	234514	Siliconé, James les 5	
	234357	Pour 1993-1999 Big Twin, les 5	
26.		**Bagues de roulement de carter droit et rouleaux (diam. Ext. 2.127)**	
	231434	Bague de 1940-1954 Std.	24599-40
	231435	Bague de 1940-1954 +.005	24601-40
	231436	Bague de 1955-1957 Std.	24599-55
	231437	Bague de 1955-1957 +.005	24601-55
	231503	Bague de 1958-1999 Std.	24599-58A
	235875	Bague de 1958-1999 +.002	24600-58A
	231504	Bague de 1958-1999 +.005	24601-58A



PIECES DE BAS MOTEUR POUR 1954 A 1956 KH ET 1957 A 1976 XL

Pièces de remplacement de qualité pour les 1954-1976 KH et XL, vendues à l'unité sauf quand autre spécifié.

Pos.	ZPN	Description	OEM
1.	**747137**	NOUVEAU Bouchon de vidange 1/2"-13, pièce	707
2.	**710894**	Vis de calage	
3.	**742050**	Vis de niveau d'huile, les 10, 1954-1970	3728
4.	**231460**	Roulement à aiguilles de primaire, 1967-1980	9063
5.	**710267**	Rouleaux de vilebrequin STD size, les 100, 1957-1976	9421
	710268	Rouleaux de vilebrequin +0.0002", les 100,1957-1976	9422
	710269	Rouleaux de vilebrequin +0.0004", les 100, 1957-1976	9423
	710270	Rouleaux de vilebrequin +0.0006", les 100, 1957-1976	9424
	710271	Rouleaux de vilebrequin +0.0008", les 100, 1957-1976	9425
	710272	Rouleaux de vilebrequin +0.0010", les 100, 1957-1976	9426
6.	**234521**	O-ring de remplissage, les 5	11106
7.	**032329**	Support moteur, 1967-1976	16203-67
8.	**234914**	Pour 55" et les 61" de 1954-1971 1	16830-54
	740462	Goujon, 1972-1976	16830-72
9.	**740463**	Centreur, 1957-1976	24578-57
10.	**231824**	Bague de vilebrequin (STD = 1,7515"), 1957-1976	24585-57
	231825	Bague de vilebrequin,.005" surdimensionnée	
11.	**231837**	Rondelle de vilebrequin, les 5	24692-54
12.	**231790**	Circlips de rouleaux de vilebrequin	24718-54
13.	**231822**	Roulement de vilebrequin	24729-52
14.	**740464**	Crépine	24975-37
15.	**700181**	Joint de crépine, Athena, les 10	24978-57
16.	**022326**	Spy d'axe de sélecteur	
	700273	Spy d'axe de sélecteur, Athena les 5	

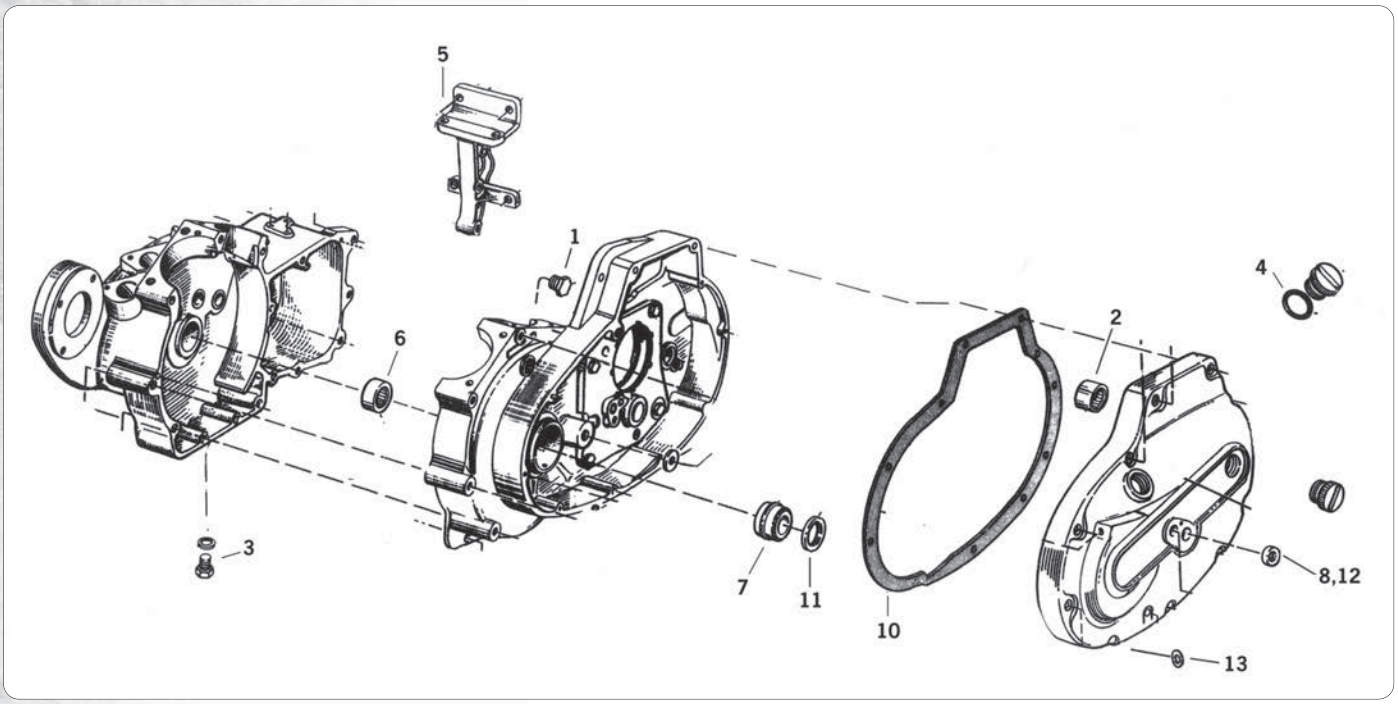
Pos.	ZPN	Description	OEM

17. Joints de carter primaire 1958-1969

700300	0,8mm,Athena, les 10	34952-52
700301	1.5mm,Athena, les 10	34952-52
700302	0.5mm,Athena, les 10	34955-67
740326	0.5mm, James, les 10	34955-67

18. Joints de carter primaire 1967-1976

700309	Papier, 0.8mm Athena les	34955-67
710512	Siliconé, Athena, les 10	34955-67
19. **022329**	Spy de vilebrequin	35151-52A
700306	Spy de vilebrequin, Athena, les 5	35151-52A
20. **720167**	Vidange, 1967-1976 60348-65B	60348-65B
21. **700371**	Joint de trappe de visite, Athena les 10, 1958-1969 60567-36	
740335	Joint de trappe de visite, James les 10, 1958-1969 60567-36	
22. **700385**	Joint de vis de niveau, Athena les 10, 1971-1976 63858-49	

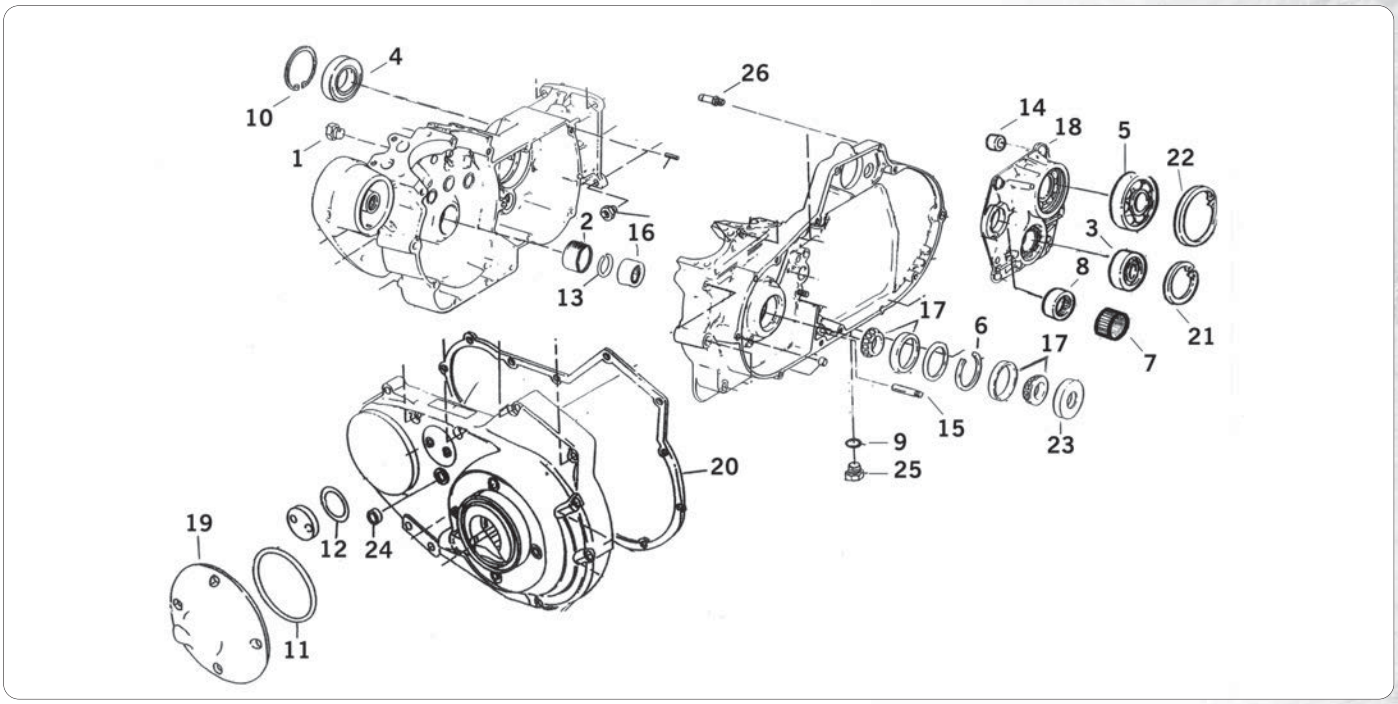


PIECES DE BAS MOTEUR POUR 1977 A 1990 XL

Pièces de remplacement de qualité pour les 1977-1990 XL, vendues à l'unité sauf quand autre spécifié.

Pos.	ZPN	Description	OEM
1.	**710894**	Vis de calage	720
2.	**231460**	Roulement d'axe de démarreur, 1977-1980	9063
3.	**022456**	O-ring de vidange, les 10	11105
	700002	O-ring de vidange, Athena les 10	11105
4.	**022458**	O-ring de remplissage, les 10, fin 1978-1990	11139
5.	**032329**	Support moteur, 1967-1976	16203-67
6.	**231838**	Roulement de vilebrequin, kit sans palier de roulement 1977-1986	24648-77
	233533	Roulement droit, Bleu	24647-87
	233532	Roulement droit, Rouge	24650-87
	233603	Roulement droit, Blanc	24659-87
	233534	Roulement droit,Vert	24660-87
7.	**231823**	Roulement de carter gauche, kit	24729-74
8.	**022326**	Spy d'axe de sélecteur, 1977-1985	34035-52
	700273	Spy d'axe de sélecteur, Athena les 5, 1977-1985	34035-52
9.	**700277**	Joint de support de cale-pied, Athena les 10	34624-77

Pos.	ZPN	Description	OEM
10.		**Joints de carter primaire**	
	740327	James, les 10	34955-75
	700304	Athena, les 10	34955-75
	710510	Siliconé, Athena les 10	34955-75
11.	**022347**	Spy de vilebrequin	35151-74
	700307	Spy de vilebrequin, Athena les 5	35151-74
12.	**027657**	Axe de sélecteur	37101-84
13.	**700385**	Joint de vis de niveau, Athena les 10	

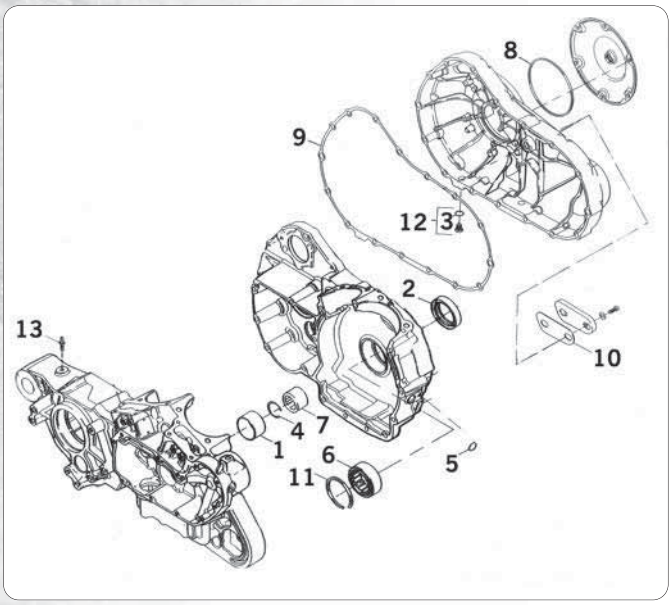


PIECES DE BAS MOTEUR POUR 1991 A 2003 XL

Pièces de remplacement de qualité pour les 1991-2003 XL, vendues à l'unité sauf quand autre spécifié.

Pos.	ZPN	Description	OEM
1.	**710894**	Vis de calage	720
2.	**740469**	Chemin de roulement	8881
3.	**239901**	Roulement à bille de trappe de boite arbre, gauche	8998
4.	**239902**	Roulement principal, droit	8996A
5.	**740471**	Roulement gauche	35030-89
6.	**740470**	Circlips de roulement	9119A
7.	**740465**	Roulement de barillet	9151
8.	**737014**	Roulement, arbre secondaire gauche	9187
9.	**022456**	O-ring de vidange, les 10 (OEM 11105)	11105
	700002	O-ring de vidange, Athena les 10 (OEM 11105)	11105
10.	**710308**	Circlips de pignon principal	11161
11.	**233031**	O-ring, embrayage, 1991-1993, les 5	11187
	231634	O-ring, embrayage, 1994 au présent, les 10	25463-94
12.	**740473**	O-ring, trappe de visite, James, les 25	11188
13.	**238673**	Circlips de retenue de palier de carter moteur, les 10	
14.	**740467**	Pion de centrage, les 10	16573-83
15.	**740468**	Axe d'accroche de ressort	24530-90

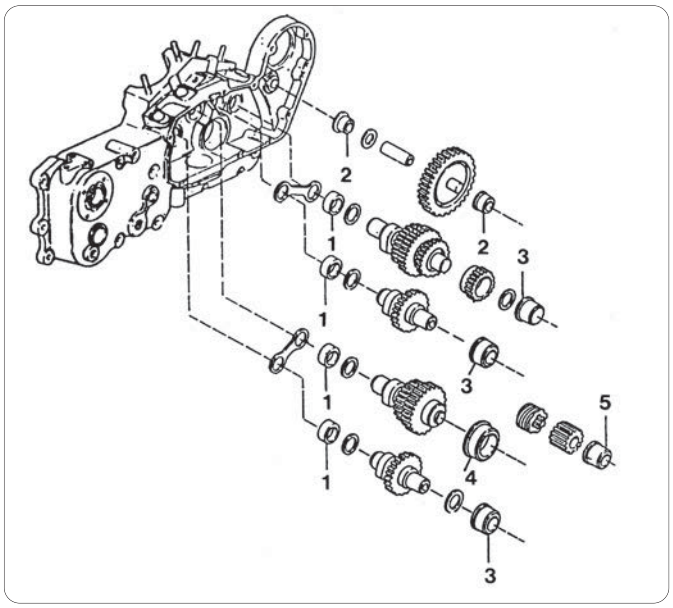
Pos.	ZPN	Description	OEM
16.	**233533**	Roulement droit, Bleu	24647-87
	233532	Roulement droit, Rouge	24650-87
	233603	Roulement droit, Blanc	24659-87
	233534	Roulement droit,Vert	24660-87
17.	**231823**	Roulement de carter gauche, kit	24729-74
18.	-	Trappe de boite	25238-90
19.	**301621**	Trappe de visite, 1994-2003	34742-94A
20.	Joints de carter primaire		
	700315	Papier, Athena, les 5	34955-89A
	710511	Siliconé Beaded, Athena les 5	34955-89A
	740423	Papier, James les 10	34955-89A
	740431	Siliconé Beaded, James les 5	34955-89A
21.	**231851**	Circlips de roulement d'arbre	35021-89
22.	**756259**	Circlips de roulement d'arbre	35038-89A
23.	**022347**	Spy de vilebrequin	35151-74
	700307	Spy de vilebrequin, Athena les 5	35151-74
24.	**027657**	Axe de sélecteur	37101-84
25.	**747133**	Bouchon de vidange, magnetique	60348-65B
	720167	Vidange	60348-65B
26.	**347035**	Embout d'huile, 2000-2003	63533-41A



PIECES DE BAS MOTEUR POUR 2004 AU PRESENT XL

Pièces de remplacement de qualité pour les 2004 au présent XL, vendues à l'unité sauf quand autre spécifié.

Pos.	ZPN	Description	OEM
1.	**740469**	Chemin de roulement	8881
2.	**700462**	Spy de vilebrequin, Athena	12068
3.	**022456**	O-ring de vidange, les 10	11105
	700002	O-ring de vidange, Athena, les 10	11105
4.	**238673**	Circlips de retenue de palier de carter moteur, les 10	11177-A
5.	**231486**	O-ring de capteur de vilebrequin, James, les 10	11289A
6.	**701907**	Roulement de vilebrequin	24604-00C
7.	**233533**	Roulement droit, Bleu	24647-87
	233532	Roulement droit, Rouge	24650-87
	233603	Roulement droit, Blanc	24659-87
	233534	Roulement droit,Vert	24660-87
8.	**231634**	Joint d'embrayage, James, les 10	25463-94A
9.	**741238**	Joint de primaire, James, les 5	34955-04
10.	**740475**	Joint de trappe de visite	34986-04
11.	**701909**	Circlips de roulement d'arbre	35114-02
12.	**747138**	Vis de vidange	60328-98B
13.	**347035**	Embout d'huile	63533-41



BAGUES, ROULEMENTS ET RONDELLES D'ARBRE A CAME DE SPORTSTER

Made in USA, ces roulements et bagues sont pour les modèles Sportster.

1. Roulement d'arbre à came
231839 De 1958-1990 (OEM 9057)

2. Bague d'axe de pignon
231844 De 1957 à début 1984 (OEM 25597-57)

3. Bague de came d'entrainement
231840 De 1954 au présent (OEM 25586-37)
235786 De 1954 au présent +.005

4. Bague d'arbre à came admission arrière
231841 De 1957-1990 (OEM 25588-57)
235785 De 1957-1990 +.005

5. Bague de pignon
231842 De 1957-1976 (OEM 25593-57)
231843 De 1977 au présent (OEM 25593-74)

6. Rondelles d'arbre à came
750113 De 1958-1990 (OEM 25551-58)



ROULEAUX DE BIELLE JIMS POUR BIG TWINS DE 1973 A 1986

Ces rouleaux sont faits aux USA en acier aviation de qualité 52100. Pour Big Twin de 1973-1986. Ces rouleaux sont usinés avec précision avec les plus faibles tolérances. Disponibles en taille standard sous côte ou sur côte. Vendus par 100.

Rouleaux longs pour bielle mâle (Taille Std .1875" X .590")

710248 Long -.0020" (OEM 9185)
710240 Long Std. (OEM 9186)
710241 Long +.0002" (OEM 9180)
710242 Long +.0004" (OEM 9181)
710243 Long +.0006" (OEM 9182)
710244 Long +.0008" (OEM 9183)
710245 Long +.0010" (OEM 9184)
710246 Long +.0020" (OEM 9186A)
710247 Long+.0030" (OEM9186AA)

Rouleaux courts pour bielle femelle (Taille Std .1875" X .294")

710257 Court -.0020" (OEM 9450A)
710249 Court Std. (OEM 9441A)
710250 Court+.0002" (OEM 9442A)
710251 Court+.0004" (OEM 9443A)
710252 Court+.0006" (OEM 9444A)
710253 Court+.0008" (OEM 9445A)
710254 Court+.0010" (OEM 9446A)
710255 Court +.0020" (OEM 9418)
710256 Short+.0030" (OEM 9441AA)
231411 Court +.0030"



ROULEAUX DE BIELLE JIMS EXTRA LONG POUR BIG TWIN DE 1973-1999

Ces rouleaux sont faits aux USA en acier 52100 aéronautique. Pour Big Twin de 1941-1999 mais doivent être utilisés avec les cages renforcées Jims (ZPN235995). Ces pièces sont usinées avec une extrême précision avec les tolérances les plus réduites. Disponible en dimension stock ou surdimensionnée (over sizes). Vendus par paquets de 100.

Rouleaux Longs pour bielles mâle (Taille Std .1875" X .660")

233999 Long Std. (OEM 9171A)
233483 Long +.0004" (OEM 9173A)
233490 Long +.0006" (OEM 9174A)
233491 Long +.0008" (OEM 9175A)
233493 Long +.001" (OEM 9176A)
233497 Long +.002"
233458 Long +.003"2

Rouleaux courts pour bielles femelles (Taille Std .1875" X .325")

233979 Court Std. (OEM 9101A)
233980 Court+.0002" (OEM 9102A)
233981 Court+.0004" (OEM 9103A)
233982 Court+.0006" (OEM 9104A)
233983 Court+.0008" (OEM 9105A)
233984 Court+.0010" (OEM 9106A)
233985 Court +.0020"
233986 Court +.0030"



ROULEAUX DE BIELLE JIMS POUR SPORTSTER

Ces rouleaux sont faits aux USA en acier aviation de qualité 52100. Pour Sportster de 1954 au présent. Ces rouleaux sont usinés avec précision avec les plus faibles tolérances. Disponibles en taille standard sous côte ou sur côte. Vendus par 100.

Rouleaux longs pour bielle mâle (Taille Std .1875" X .480")

710266 Long -.0020" (OEM 9161)
710258 Long Std. (OEM 9150A)
710259 Long +.0002" (OEM 9152A)
710260 Long +.0004" (OEM 9154A)
710261 Long +.0006" (OEM 9156A)
710262 Long +.0008" (OEM 9158A)
710263 Long +.0010" (OEM 9160A)
710264 Long +.0020" (OEM 9417)
710265 +.0030" (OEM 9450AA)

Rouleaux courts pour bielle femelle (Taille Std .1875" X .294")

710257 Court -.0020" (OEM 9450A)
710249 Court Std. (OEM 9441A)
710250 Court+.0002" (OEM 9442A)
710251 Court+.0004" (OEM 9443A)
710252 Court+.0006" (OEM 9444A)
710253 Court+.0008" (OEM 9445A)
710254 Court+.0010" (OEM 9446A)
710255 Court +.0020" (OEM 9418)
710256 Short+.0030" (OEM 9441AA)
231411 Court +.0030"



ROULEAUX DE PRECISION JIMS

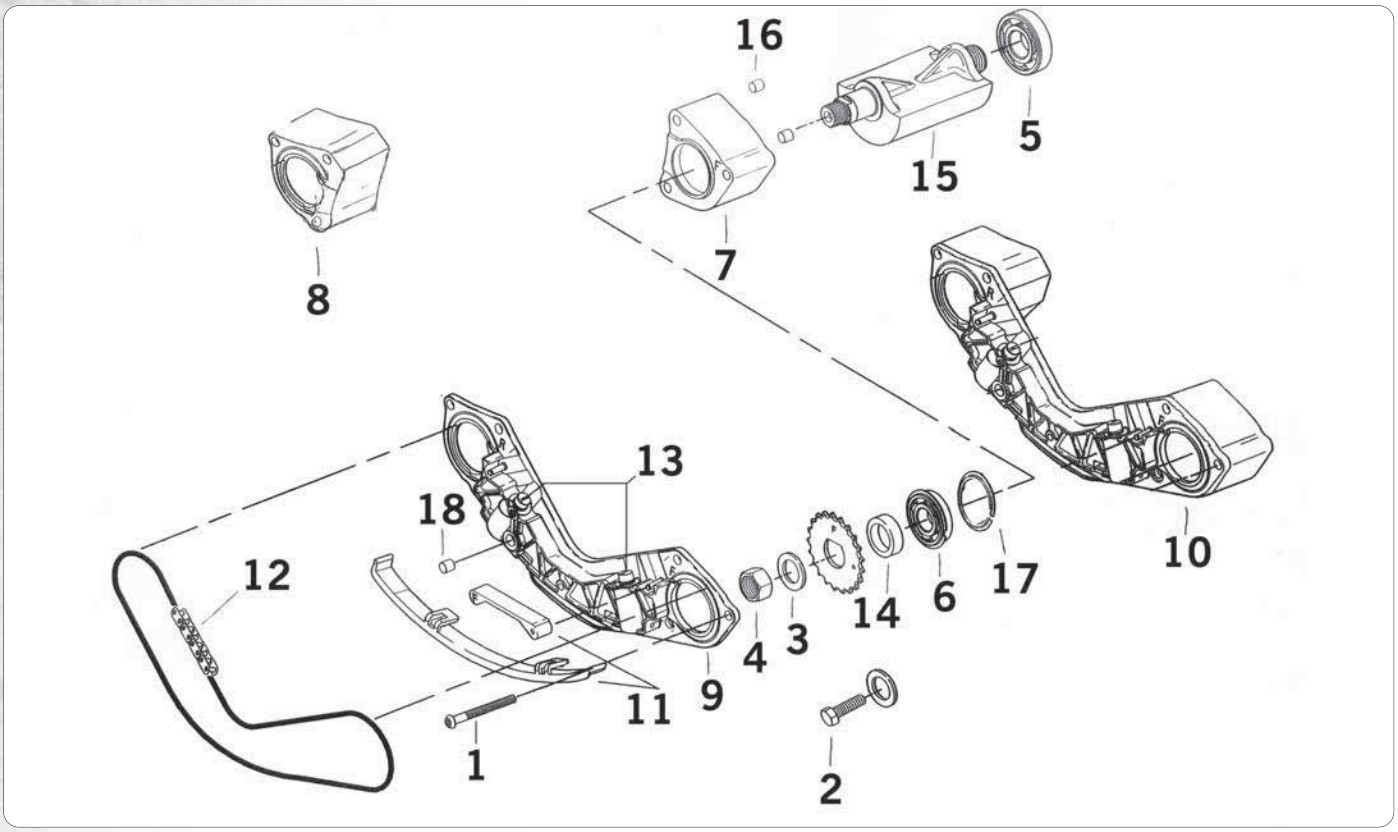
Ces rouleaux sont faits aux USA en acier aviation de qualité 52100. Ces rouleaux sont usinés avec précision avec les plus faibles tolérances. Disponibles en taille standard ou sur côte. Vendus par 100.

Pour Sportster de 1957-1976 (carter droit) & Big Twin de 1955-1957 (carter droit)
La taille Stock est .1875" x .800" (par 100)

710267 Std. (OEM 9421)
710268 +.0002" (OEM 9422)
710269 +.0004" (OEM 9423)
710270 +.0006" (OEM 9424)
710271 +.0008" (OEM 9425)
710272 +.0010" (OEM 9426)

Pour Big Twin pinion de 1958-1986 (carter droit) & 1930-1955 (carter gauche=transmission)
La taille Stock est .250" x .490"

723124 Std., les 24 (OEM 9220A)
710274 .0002", les 100 (OEM 9221A)
710275 .0004", les 100 (OEM 9222A)
710276 .0006", les 100 (OEM 9223A)
710277 .0008", les 100 (OEM 9224A)
710278 .0010", les 100 (OEM 9225A)
710279 .0020", les 100 (OEM 9220AA)



PIECES DE BALANCIERS POUR TWIN CAM B

Toutes les pièces nécessaire à l'entretient et la réparation des balanciers sur les 2000-2006 TC88B et 2007 au présent TC96B.

Pos.	ZPN	Description	OEM
1.	**740543**	Vis de support de balancier, les 6	956
2.	**740536**	Vis de balancier 2007-ap, les 2	3110
3.	**740539**	Rondelle 2000-2006, les 2	6852
	740547	Rondelle 2007-up, les 2	6456
4.	**740540**	Ecrou de pignon 2000-2006, les 2	7974
5.	**740541**	Roulement de balancier interne, 2000-2006	8989
6.	**740542**	Roulement de balancier externe, 2000-2006	8991
7.	**740496**	Support de balancier avant, 2000-2006	14716-00
8.	**740497**	Support de balancier arrière, 2000-2006	14717-00
9.	**740544**	Assemblage de support de balancier, 2000-2006	14728-00
10.	**740498**	Assemblage de support de balancier, 2007-ap	14728-07
11.	**740499**	Kit chaine de balancier bas, avant et arrière	14761-00
12.	**740520**	Kit chaine et pignon	14762-00
13.	**740521**	Tendeur de chaine, 2 requis	14764-00
14.	**740522**	Entretoise, 2000-2006,.130"	14780-00
	740523	Entretoise, 2000-2006,.140"	14781-00
	740524	Entretoise, 2000-2006,.150"	14782-00
	740525	Entretoise, 2000-2006,.160"	14783-00
	740526	Entretoise, 2000-2006,.170"	14784-00
	740545	Entretoise, 2000-2006,.180"	14785-00
	740529	Entretoise, 2000-2006,.190"	14786-00
	740531	Entretoise, 2000-2006,.200"	14787-00
	740532	Entretoise, 2000-2006,.210"	14788-00
	740527	Entretoise, 2007 au présent,.039", les 10	14784-07
	740528	Entretoise, 2007 au présent,.072", les 10	14785-07
	740530	Entretoise, 2007 au présent,.105", les 10	14786-07
15.	**740533**	Kit axe de balancier, avant, 2000-2006	14789-00
	740534	Kit axe de balancier, arrière, 2000-2006	14790-00
	740546	Kit axe de balancier, avant ou arrière, 2 requis, 2007-ap	14789-07
16.	**740535**	Pion de centrage, les 10	16583-00
17.	**740537**	Circlips de roulement 2007-ap, les 5	35240-07
18.	**740538**	Spy de support	45359-00



Pompe à huile	Avec reniflard rondelles de c.	
711471	-	Pour modèles de 1936-1972
-	**711474**	Pour modèles de 1948-1953
-	**711475**	Pour modèles de 1954-1969
-	**711476**	Pour modèles de 1970-1977
711472	-	Pour modèles de 1973-1991
-	**711477**	Pour modèles de 1978-1991
750604	-	Pour modèles de 1992-1999 et 1984 au présent S&S V-series moteurs
711473	**711478**	Pour modèles de 1992-1999 avec pignon et soie de distribution avant 1989

POMPE A HUILE S&S "BILLET" POUR BIG TWIN DE 1936 A1999

Nouvelle pompe a huile S&S usinée CNC dans un bloc d'alu et polie pour un super look. Comme la pompe classique elle achemine le surplus d'huile a l'alimentation au lieu d'utiliser le retour ce qui évite tout filtrage inutile mais elle permet aussi d'actualiser les anciens moteurs au système après 1981. Le système de lubrification sépare l'alimentation du haut et du bas moteur accroissant ainsi la pression aux poussoirs et au haut moteur. Une autre simple modification est l'amélioration du graissage du primaire sur les modeles 1965 a 1972. Le couvercle de pompe a huile est compatible avec les canalisations en acier ou les durits néoprène. Les pompes à huile S&S sont livrées complètes avec toutes pièces internes assemblées, les joints, les axes, les clavettes et clapet. Pour ceux qui veulent un ensemble complet a 101% nous avons la même avec pignon d'entrainement reniflars et rondelles de calage.

Note: Pour un maximum de flexibilité les pompes a huile S&S ont des sorties supplémentaires. Les Dynas et FIs avec réservoir d'huile sous la boite peuvent utiliser la sortie normale. Autrement dans certaines conditions l'air peut entrer dans la pompe et gener le fonctionnement de la pompe. AUCUNE sortie de graisseur de chaine primaire n'est prevue sur les pompes a huile S&S billet. La pompe billet prévue pour les modèles 1936-1976 est équipée d'une vis ajustable pour controler le débit d'huile primaire. La pompe 750604 est celle livrée d'origine sur tous le moteurs S&S V-series type Evolution et a un couvercle universel avec sorties haute et basse.



POMPE A HUILE DE SPORTSTER

Pompe à huile trochoide de remplacement. Pour 1991 au présent Sportster et Buell jusqu'à 2001.

744476 Pompe à huile pour Sportster (OEM 26204-91A, 26204-98)



POMPE A HUILE S&S HAUT VOLUME HAUTE PRESSION

La pompe à huile haut volume et haute pression (HVHP) est en alu usiné et offre de nouvelles performances car conçue à la base pour les moteurs S&S Super Sidewinder. Plus. Le moteur SSW+ comporte des gicleurs d'huile sous les pistons. Pour pouvoir alimenter ces gicleurs une nouvelle était nécessaire. Ces pompes à huile HVHP sont très similaires en apparence aux pompes standard de chez S&S mais les différences sont importantes. Les pompes S&S HVHP ont de nouveaux pignons avec moins de dents mais plus larges qui donnent plus de volume mais aussi plus de retour. Les pignons d.alimentation sont en effet 9% plus larges que les standard S&S. Ceux de retour sont eux 28% plus larges que l'origine ou standard S&S pour s'assurer du bon retour de l'huile dans le bac. Bien qu'ils soient plus large les pignons ne rendent pas la pompe à huile plus épaisse que l'origine et des arbres de longueur stock sont utilisés. Elles existent avec au choix un couvercle universel ou standard. Le couvercle universel donne plusieurs combinaisons possibles d'alimentation et de retour pour toutes les installations custom, le couvercle standard est comme l'origine sur les modèles 1992-1999. Les kits pompe à huile seule vont sur les 1984-1999 Evo Big Twin et S&S V-series et comprennent tous les pignons aller et retour, arbre d'entraînement, clavettes, circlips, bille d'arrêt, ressort de bille, clapet de décharge avec ressort, embouts, o-rings, vis et joints. Les kits pompe avec pignons comprennent tout ce qu'il y a avec la pompe seule plus les pignons d'entraînement de pompe ainsi que le reniflard S&S en acier avec rondelles. Pompe, reniflard et pignons iront pour 1984-1986 Evo Big Twin et moteurs S&S V-Series ainsi que les Evo Big Twins equippés de vilebrequin S&S et comprennent toutes les pièces du kit pompe seul avec en pluse l'entrainement de pompe sur le vilebrequin with the addition of oil pump drive shaft gear, l'entrainement de pompe sur l'arbre et reniflard acier S&S avec rondelle.

Kits pompe à huile S&S haut volume haute pression avec couvercle universel

750054 Kit pompe seule
750055 Kit pompe avec pignons et reniflard

Kits pompe à huile S&S haut volume haute pression avec couvercle standard

750056 Kit pompe seule
750057 Kit pompe avec pignons et reniflard

Joints et kits reconstruction

750150 Kit joints avec clavettes et circlips
750148 Kit reconstruction avec joints, spys, O-rings, clavettes, circlips, ressort de bille et de clapet



POMPE A HUILE JIMS "FLOW PRO 1" POUR BIG TWINS

JIMS a créé cette nouvelle pompe à huile "Flow Pro 1" usinée pour accroitre le volume de retour. Elles sont en usinées en aluminium 6061-T651 pour les carters et les pignons sont appairés. Toutes les pièces sont usinées CNC aux tolérances exactes. Jims annonce un accroissement de 18% du volume aller et 20% retour. Chaque "Flow Pro 1" utilise des pignons appairés individuellements pour maximiser le volume brassé. Ces pompes de précision surpassent tous les autres types de pompes à engrenages existant et sont utilisées par les meilleurs.

Pour Shovelhead et Evolution Big Twins 1973-1991

720495 Pompe à huile avec couvercle ancien style
720496 Pompe à huile avec couvercle nouveau style

Pour Evolution Big Twins de 1992-1999

720493 Pompe à huile avec couvercle ancien style
720494 Pompe à huile avec couvercle nouveau style

Kits de joints de remplacement

234917 Pour 1973-1991 Shovelhead et Evolution Big Twins
750033 Pour 1992-1999 Evolution Big Twin



POMPE A HUILE ZODIAC EN ALUMINIUM POUR BIG TWINS DE 1936 A 1999

Cette pompe du style après 1981 est une Zodiac pour Big Twins à très bon prix. Ces pompes sont en alu coulé puis usinées CNC avec des tolérances précises. Leur finition est polie miroir. Les pompes à huile Zodiac acheminent le surplus d'huile dans le passage principal au lieu de le filtrer inutilement et permettent d'actualiser les anciens moteurs au graissage du type 1981 et après. Le système de lubrification sépare le haut du bas moteur et augmente la pression d'huile aux poussoirs et au haut moteur. Une autre simple modification optionnelle améliore le graissage de chaîne des modèles 1965-1972. Le couvercle de pompe est compatible avec les conduites d'huile en acier ou Néoprène. Les ensembles de pompe à huile Zodiac sont complets avec toutes les pièces internes assemblées, les joints, arbre d'entraînement avec clavettes et circlips, visserie, bille et by-pass.

Note: Pour le maximum de flexibilité, les pompes à huile Zodiac ont un orifice optionnel de lubrification de chaîne. Dynas, FL récents ainsi que d'autres modèles avec le bac à huile sous la boîte devront garder les emplacements d'origine de lubrification. Autrement, sous certaines conditions, de l'air pourrait venir à circuler dans la pompe causant des défauts de lubrification. Il n'y a pas d'emplacement pour la lubrification de chaîne secondaire. La pompe pour les modèles 1936-1976 Big Twins est équipée d'une vis pointeau réglable pour la lubrification de primaire.

301493 Pour 1936-1972 Big Twins
301495 Pour 1973-1991 Big Twins
301497 Pour 1992-1999 Evolution Big Twins

Kits de joints de remplacement

234917 Pour ZPN30193 en ZPN301495
750033 Pour ZPN301497



CORPS DE POMPE A HUILE BILLET DELKRON POUR BIG TWINS

Ce corps de pompe super solide usine CNC en alu 6061-T6 aviation a une rigide et resisitance extreme. Rigide pour pouvoir maintenir des tolerances minimales et donc un alimentation en huile fiable. Livree complete avec axe de pignon libre et spy d'arbre. Utilise les pieces internes stock ou aftermarket. Ces corps de pompe Delkron peuvent etre utilises avec couvercle stock ou Delkron.

231498 Remplacement direct pour modeles 1980-1991, les modeles de 1968 à debut 1980 devront etre percees dans le carter (OEM 26222-84)
231484 Pour Big Twin de 1992-1999 (OEM 26050-92 & 26053-92)



COUVERCLE DE POMPE A HUILE

Ces couvercles de chrome d'exposition fonctionneront avec les pompe d'aluminium de 1974-1982 (OEM 26242-84).

231985 Couvercle de pompe, chrome pour entraînement par courroie



COUVERCLE DE POMPE ALUMINIUM BILLET DELKRON POUR BIG TWIN

Usines dans de l'aluminium aviation par la longevite. Le retour de la soupape de decharge va a l'alimentation pour nr pas surcharger le retour. Livre complet avec deux types de visserie, UNC ou UNF pour anciens ou recents carters moteurs et une vis pour condamner la lubrification de chaine si on utilise une courroie primaire. Peut etre utilise avec pompe stock mais la Delkron est recommandee.

232230 Pour Big Twin de 1968-1991 et pompe Delkron jusqu'a 1991 (OEM 26234-73A)
231483 Pour Big Twin de 1992-1999 et pompe Delkron de 1992-1999 (OEM 26267-92 & 26270-92)



POMPE A HUILE S&S "PLUS QU'UNE POME A HUILE" POUR TWIN CAM "A"

La pompe à huile S&S est plus qu'une pompe à huile. Elle remplace aussi bon nombre des composants d'origine qui se trouvent derrière le couvercle de cames des Twin Cam "A". La nouvelle pompe à huile S&S Twin Cam incorpore une version modifiée des cames entrainées par pignons de S&S et utilise ces pignons pour entrainer la pompe à huile et refouler l'huile du carter de came. La pompe à huile S&S comprend un système fonctionnel, elle est aussi un support massif usiné pour supporter les extérieurs des cames. La pompe à huile est aussi compatible avec les carters S&S ou stock Twin Cam, elle peut donc être utilisée dans des moteurs de toute cylindrée type Twin Cam. Les cames ne sont pas comprises et doivent être commandées séparément. Il existe un gamme complète de cames conçues pour être utilisées avec cette pompe à huile S&S Twin Cam. Les cames sont livrées avec les pignons montés mais existent aussi sans pignons. Regardez dans le tableau pour plus de renseignements sur les cames. Contrairement à celle d'origine la pompe S&S assure la régulation après le filtre à huile. Le résultat est que la pression est plus constante avec la pompe à huile S&S et ceci quelque soit la température. Ainsi au ralenti à chaud la pompe S&S maintiendra plus de pression. En ayant plus de volume brassé la pome S&S Twin Cam maintient la pression d'huile en toutes circonstances, et a la capacité à pomper l'huile des carters. Ceci réduit les problèmes de perte de puissance et la surchauffe dûs au trop plein d'huile dans les carters mais aussi les surpressions nuisibles aux joints. Pour encore réduire ce phénomène il est conseillé d'utiliser d'installer ces pompes à huile avec des reniflards S&S rotatifs à clapet pour Twin Cams. Tout ce que vous avez à commander est le kit pomle à huile, reniflard rotatif et des ressorts de soupapes suivante les arbres à came que vous utiliserez et le jeu de cames spécifiques. Les cames sont livrées avec pignons installés.

Voir la section arbres à came pour plus d'informations sur les recommandations des cames

Note: Le système de pompe à huile S&S n'est pas compatible avec les moteurs injection et carbu de 1999-2001 qui sont équippés d'origine d'un capteur de position de came. Peut être utilisé si vous avez un allumage ou une injection aftermarket qui fonctionne sans ce capteur.

Kit pompe à huile S&S pour cames à pignons S&S Gear et moteur Twin Cam

750348 Pour moteur 1999-2006, sauf Dyna 2006
750350 Kit de joints de remplacement de pompe

Cames S&S à pignons

750351 510GP
750352 570GP
750353 585GP
750354 625GP
750355 640GP

Reniflards S&S rotatifs à clapet

750050 Pour moteurs 1999-2002 Twin Cam "A"
750051 Pour moteurs 2003 au présent Twin Cam "A"
752106 Rondelle ressort spéciale pour utiliser avec les pompes à huile S&S



KIT VIS DE POMPE A HUILE POUR BIG TWIN

Disponible en zingué ou en chromé. Ces kits contiennent les vis et les rondelles. Réutiliser l'ancienne visserie est devenu inutile et idiot car la pompe à huile est vitale et doit être securisée correctement. Pour Big Twins de 1978-1991, Softail de 1992-1999, Dyna et FLT de 1992-1998 ainsi que Sportster de 1977 au présent.

Pour Big Twins de 1978-1991

231597 Finition chromée
231598 Finition zinguée

Pour Softail de 1992-1999, Dyna et FLT 1992-1998

741786 Finition chromée

Pour Sportster de 1977-1990

741787 Finition chromée

Pour Sportster de 1991 au présent

741788 Finition chromée



SUPPORT DE CAMES USINES POUR TWIN CAM

Cette plaque support est usinée en aluminium 6061-T6 avec une épaisseur de .645" (16mm) et améliorera la distribution du Twin Cam. Ce support éliminera toute flexion sous les hautes charges dues aux hautes levées de cames et aux ressorts de soupape durs. Les tolérances sont très précises entre l'alignement de votre came et du pignon. Tous les passages d'huile sont optimisés pour améliorer la lubrification. Ces nouvelles plaques utilisent des embouts NPT pour boucher les trous de passage d'huile au lieu des billes d'origine. Ce support de came utilise des roulements du type 2000 à 2006. Les derniers modèles ont des bagues bronze avec lubrification sur 360° dans la bague sur la came. Les 2 modèles de supports de cames comprennent un clapet de décharge de pression d'huile, bague de pignon d'entraînement, joints Viton O-rings, visserie et instructions d'installation. Pour une utilisation avec distribution par pignons le kit ZPN234565 doit être commandé séparément pour remplacer les tendeurs hydrauliques.

239319 Pour 1999à 2005 Dyna, 1999 à 2006 Touring et 2000 à 2006 Softail. Remplace OEM 25267-99B.

234564 NOUVEAU Pour 2006 au présent Dyna, 2007 au présent Touring et 2007 au présent Softail. Remplace OEM 25355-06A

234565 NOUVEAU Kit de blocage pour distribution par pignons



SUPPORT DE CAMES FEULING POUR TWIN CAM

Le support de cames Feuling pour moteurs Twin Cam augmente le volume d'huile et son brassage en élargissant les passages critiques. Ce support de came est usiné et va avec très bien avec la pompe à huile Feuling ou TPD, ce qui permet au moteur Twin Cam de profiter au mieux des performances de la pompe à huile Feuling ou TPD. Ce support de came est fait aluminium 7075 et a une finition anodisée dure pour améliorer sa rigidité et sa dureté. Cette anodisation dure accroit la résistance du support et permet d'éliminer l'utilisation de bague bronze. Un autre avantage est d'accroitre le flux d'huile aux pignons et au maneton mais aussi un jeu optimal avec les roulements de came. Un autre avantage majeur est que le volume supérieur brassé permet de réduire la température du moteur. Le calibrage du clapet de décharge évite d'avoir à étirer le ressort ou d'utiliser des rondelles de compression. En association avec une pompe à huile Feuling ou TPD le gain est de 3 chevaux et 4 ft/lbs de couple. Ces supports de came remplacent directement ceux d'origine, comprend la plaque de maintient de roulements de cames, conçue pour aller avec les pompes à huile haut débit comme la Feuling et la TPD.

Pour 1999-2006 Twin Cam except 2006 Dyna

741577 Pour utilisation avec une pompe à huile Feuling ou TPD et chaines

741380 Pour utilisation avec une pompe à huile Feuling ou TPD et pignons

741715 Kit de conversion pour utiliser ZPN741380 avec des chaines

Pour 2006 Dyna et tous les 2007 au présent Twin Cam

741716 Pour utilisation avec une pompe à huile Feuling et chaines

741719 Pour utilisation avec une pompe à huile Feuling et pignons

741718 Kit de conversion pour utiliser ZPN741716 avec des pignons



POMPES A HUILE TWIN CAM

Ces pompes à huile sont conçues comme une pompe de remplacement pour Twin Cam et sont parfaites pour les moteurs stock. Avec son design amélioré et son diamètre de 53mm elles surpassent la pompe d'origine mais à un bien meilleur prix. Pour la haute performance ou les moteurs Big Bore, nous vous conseillons la Feuling HP+ ou TPD super pompes.

732950 Pour 1999 à 2005 Dyna, 1999 à 2006 Touring et 2000 à 2006 Softail (OEM 26035-99B)

732951 Pour 2006 au présent Dyna, 2007 au présent Softail et 2007 au présent Touring (OEM 26037-06)

FEULING MOTOR COMPANY



POMPE A HUILE TPD HAUTES PERFORMANCES POUR TWIN CAM

Les moteurs Twin Cam ont une petite pompe à huile coulée de type trochoide qui utilise des rondelles ressort (Belleville style) pour plaquer les engrenages sur le support de pompe et le corps de pompe. La charge latérale de ces rondelles peut causer une usure excessive prématurée. Les moteurs Twin Cam équippés connaissent les problèmes suivants:

- Pression d'huile basse
- Huile dans le filtre à air
- Bruits et claquements
- Température excessive
- Usure moteur prématurée
- Tension de ressort affaiblie
- Baisse de puissance
- Trop d'huile dans les carters
- Bouchon d'huile qui saute
- Fuites d'huile
- Fumée
- Mauvaise lubrification
- Casse moteur

Le moteur TC-88 utilise un système de carter sec. Pour fonctionner correctement le système requiert UN BON EQUILIBRE ce qui suppose que le retour d'huile doit être capable de pomper toute l'huile et à tous les régimes. Un défaut de retour d'huile fait fonctionner le moteur en "carter humide" et au lieu de retourner au bac à huile, le niveau d'huile monte dans les carters en causant une perte de puissance et une détérioration de l'huile. Ceci conduit aussi l'huile à sortir du moteur par ou elle le peut : reniflard, filtre à air contaminé, fuite d'huile, manque d'alimentation d'huile moteur, claquements de poussoirs et potentiellement casse moteur. Les moteurs Twin Cam ont des gicleurs d'huile de piston pour les refroidir et les lubrifier. Ces gicleurs ont une soupape qui s'ouvre à environ 25-28 PSI. Sans cette pression, l'huile fournit d'abord les poussoirs et le haut moteur. Les ressorts de soupape du Twin Cam ont besoin d'huile sans quoi ils perdent leur élasticité et leur tension provoquant alors bruit de dis ribution et flottements de soupape ce qui peut causer une casse moteur. Une mauvaise lubrification du haut moteur cause une usure prématurée des culbuteurs. Les plots usinés sur le vilebrequin de Twin Cam donnent la position du vilebrequin à l'allumage. Ces plots forment un joli beurre de cacahouète quand il y a trop d'huile dans les carters et envoient le tout dans le filtre à air! TPD (Ton Pels developpement) a conçu une nouvelle pompe haute performances usinée pour remplacer celle des moteurs TC-88 et TC- 88B, elle donne 40% de plus à l'aller et 60% de plus au retour que celle d'origine sur les moteurs 88 CI Twin Cam. Harley a amélioré la pompe à huile sur les 2006 et sur tous les 2007 et après Twin Cam mais la pompe à huile TPD fournit toujours 20% de volume en alimentation et 30% de retour supplémentaires. Les pignons sont plus larges, les matériaux meilleurs et les tolérances plus serrées, il n'y a donc pas besoin de ressort interne. Ceci permet au moteur Twin Cam de donner le maximum de puissance, fiabilité et longévité. Si le retour de pompe à huile est insuffisant, le fait de rouler longtemps à vitesse élevée et/ou haut régime rempli le carter moteur et abaisse le niveau d'huile dans le réservoir. Avec un niveau bas on serait tenté de remettre de l'huile mais ce serait exacerber le problème. L'usine H-D a reconnu l'existence du problème et a émise la note TECH TIP #54 "TC-88 Oil Pump Alignment". Le problème réel est l'usure anormale et la dimension de la pompe. La possibilité pour que le moteur se décharge du trop-plein d'huile sur le frein arrière ou le pneu est réelle!

741225 Pour modèles 1999-2006 (sauf 2006 FXD)

741601 Pour 2006 FXD et tous les 2007 au présent Twin Cam



CREPINE DE POMPE A HUILE PINGEL POUR TWIN CAM

Ces crépines de pompe à huile de Twin Cam sont conçues pour protéger la pompe à huile et la trappe d'arbre à came des débris des tendeurs de chaine et autres particules qui pourrait venir du moteur Twin Cam. Elles sont parfaites à monter à l'occasion de toute intervention sur la distribution. Ces crépines sont faciles à installer et à nettoyer. Si la crépine se bouche l'huile ne manquera pas au moteur. Au pire elle sortira dans le filtre à air. Ceci vous avertira que quelque chose s'est passé dans le moteur et qu'il est temps de s'occuper de la distribution. Ces crépines ne causent pas de restrictions. Il a même été noté que la grille désaère plus l'huile. Ainsi on note une baisse de la température d'huile de 5 à 10 degrés. Pour tous les moteurs Twin Cam de 1999 au présent.

744247 Crépine de pompe à huile Pingel pour Twin Cam



POMPE A HUILE FEULING POUR TWIN CAM

Les pompes à huile Feuling Haute efficacité pour Twin Cams ont :

- Corps usiné en aluminium 6061 avec haut volume
- Accroit la pression d'huile
- Réduit la température d'huile et moteur
- Plus de projections d'huile dans le filtre à air
- 40% de volume en plus pour la pression
- Elimine le refoulement et les carters pleins
- 60% de volume en plus sur le retour d'huile
- Plus de puissance et couple à la roue arrière
- Remplace directement l'origine
- Pour moteurs Twin Cam A et B
- Design Feuling avec tolérances et matériaux de pointe
- Rotors 2" haut débit
- Fonctionne avec la chaine de distribution d'origine ou les kits conversion de distribution par pignons aftermarket
- Va parfaitement avec les poussoirs Feuling HP+ ZPN741170

741171 Pour 1999-2006 Twin Cam, sauf 2006 Dyna

741709 Pour 2006 Dyna et tous les 2007 au présent Twin Cam



BYPASS D'HUILE ZIPPERS POUR TWIN CAM

Conçu et développé pour Zippers par l'équipe Axtell. Il s'agit d'une "aiguille et siège" qui s'insère à la place de la soupape de décharge de pression d'origine dans la plaque de came et est usiné avec précision. Avec la configuration du système d'origine, lorsque la pression d'huile devient excessive, elle passe du côté haute pression de la pompe au côté basse pression ce qui la fait passer en "boucle" dans les engrenages du rotor d'alimentation. Cela provoque l'introduction d'air dans l'huile sous pression ce qui rend l'huile spongieuse et mousseuse résultant en une pression d'huile plus faible et un volume réduit. Lorsque cela se produit le système de lubrification est touché, la chaleur du moteur et le bruit augmentent, les graisseurs de piston sont fermés plus tôt que prévu, les soupapes et haut moteur ont une vie qui est raccourcie. Le bypass Zippers redirige l'huile directement dans le carter de distribution et le côté de refoulement de la pompe qui retourne l'excédent d'huile vers le réservoir d' huile et élimine les effets négatifs tels que décrits ci-dessus. Pour plaques de cames de Twin Cam et Screamin 'Eagle de 1999 au présent.

723240 Axtell Bypass pour plaques de cames TC



PIGNON D'ENTRAÎNEMENT DE POMPE JIMS

Produire des pignons de qualité est la routine chez Jims. Chacun de ces pignons reçoit la même attention que le reste de la production. Fabriqué en acier aviation avec un traitement thermique pour résister à l'usure, pour Big Twin de 1954-1989. Egalement pour 1954-1972 Big Twin quand installé en jonction avec le pignon 24 dents de référence ZPN231551 et l'entretoise ZPN741899. Ceci accroit la vitesse de rotation de la pompe de 25% par rapport à l'origine.

741900 Pignon de pompe à huile Jims (OEM 26349-84)

741899 Entretoise de pignon Jims



BOUCHON NPT DE 1/8" ET 1/4" A TETE ALLEN

Lorsque vous passez à un embrayage à sec, ou lorsque vous installez un entraînement par courroie sur votre BT, vous devrez bloquer la tête du système de graissage de chaîne. Vous pouvez le faire en enlevant la monture et ensuite installant ce bouchon. Le bouchon peut aussi être utilisé pour boucher tous les trous filetés NPT de 1/8". Le 1/4" NPT est pour les carters moteur.

234897 Bouchon 1/8" NPT

236897 Bouchon 1/4" NPT



PIGNON DE POMPE A HUILE

Haute qualité pignon de pompe à huile pour 19731999 Big Twin, sauf Twin Cam. 24 Dents (OEM 2634573).

231551 Zodiac

234526 NOUVEAU S&S



PIGNONS DE POMPE A HUILE POUR BIG TWIN

Pignons de pompe à huile pour Big Twin simple arbre à came. Sans indication particulière cela signifie qu'il s'agit de pignons d'origine fabriqués par Harley.

239650 S&S, pour modèles de 1954-1989, moteurs S&S de 1954 au présent et tous les modèles équippés de pignons avant 1989 (OEM 26349-73, 26349-73A & 26349-84)

239654 Pour modèles de 1990-1991 (OEM 26354-90)

239651 Pour modèles de 1992-1999 (OEM 26354-92 & 26354-93)



ENGRENAGES DE POMPE A HUILE POUR BIG TWINS DE JIMS

Ces engrenages de pompe à huile de qualité supérieure faits aux EU sont usinés et ensuite meulés selon des tolérances précises pour assurer une accommodation parfaite et une longue vie. Ils conviendront aux pompes à huile de BT de 1968-1999.

237341 Engrenage d'attaque d'alimentation (OEM 26328-74)

237340 Engrenage de renvoi d'alimentation (OEM 26326-62A)

235775 Engrenage d'attaque de retour (OEM 26315-68A)

235774 Engrenage de renvoi de retour (OEM 26317-68A)



PIGNON D'ENTRAINEMENT DE POMPE A HUILE

Remplace le pignon à 5 cannelures des 1954-1972 Big Twins. Doit être utilisé avec un pignon de pompe à huile 25 dents.

231550 Pignon d'entrainement de pompe à huile (OEM 26349-54)



TIGE DE POMPE A HUILE POUR BIG TWIN

231439 Courte, pour 1936-1967 (OEM 26346-37)

231438 Longue, pour 1968-1999 (excepté Twin Cam) (OEM 25346-68 & 26346-70)

233477 Clavette (pignon et pompe), lot de 10 (OEM 26348-15 & 26347-15)



BAGUE DE RETENUE D'ARBRE DE POMPE A HUILE

Pour tous les Big Twin de 1941-1999 (excepté Twin Cam), lot de 10 (OEM 11002 & 26348-15).

231045 Bague de retenue d'arbre de pompe a huile



BAGUE DE RETENUE DE POMPE A HUILE

Clips de pompe à huile, pour unités de 1936-1999 (excepté Twin Cam) (OEM 26348-36).

231051 Bague de retenue de pompe a huile



CLAVETTES DE CLE

Clavettes pour pompes à huile de 1936 au présent (excepté Twin Cam), lot de 10 (OEM 26348-15).

231050 Clavettes



CLAVETTES EN FORME DE CLE EN T

Clé en T de rechange pour de pompe à huile sur tous les modèles de Big Twin de 1991-1999 (excepté Twin Cam) (OEM 11219), vendu en lots de 10.

231053 Clavettes



BAGUES DE POMPE A HUILE POUR SPORTSTER

Ces bagues de pompe à huile de haute qualité dépassent les spécifications OEM et sont pour pompes à huile Sportster de 1975-1990. Vendus par 5.

231876 Douille de couvercle (OEM 26431-76)

231877 Douille de carter (OEM 26489-75)



DOUILLE D'ARBRE D'ENTRAINEMENT DE POMPE A HUILE

Arbre bronze de haute qualité qui dépasse les spécifications OEM, pour moteurs Big Twin de 1936-1999 (excepté Twin Cam) (OEM 24641-36).

235865 Douille d'arbre d'entrainement de pompe a huile





BILLES ET RESSORTS DE POMPE A HUILE

Pour tous les pompes à huile Big Twin de 1941-1999 (excepté Twin Cam), billes et ressorts en lot de 10 pour le magasins.

231044 Billes de pompe, les 10 (OEM 8866, 8873)

235544 NOUVEAU Ressort de Billes de pompe, les 10 (OEM 26363-36, 26363-56 & 26262-80)

NOUVEAU



RONDELLES DE CALLAGE ZIPPER'S POUR POMPE A HUILE TWIN CAM

Les moteurs Twin Cam comprennent un passage de dérivation d'huile sous pression à l'intérieur de la plaque de support de came qui est commandée par un piston comprimé par un ressort. Ce passage permet à la pression d'huile en excès d'être détournés vers l'alimentation du circuit d'huile. En 1999-2006 l'inconsistance de longueur du ressort et de l'usinage peut provoquer prématurément une ouverture du passage et/ou ne pas complètement fermer le passage, ce qui entraîne une perte de pression d'huile et de volume à bas régime. Cette cale assure une bonne pré-charge et l'amélioration de pression d'huile et du volume. A utiliser avec les pompes à huile et plaques à came d'origine ou aftermarket.

Pour 1999-2005 Dyna, 1999-2006 Touring et 2000-2006 Softail

723246 Rondelles de callage Zipper's pour Twin Cam (Paq. 5)



RESSORT DE CLAPET DE DECHARGE DE POMPE A HUILE

Les moteurs HD fonctionnent à une très basse pression d'huile, tant durant les opérations en ralenti ou à haut TR/MIN. Ce ressort de clapet de décharge de pression de pompe à huile fait d'alliage d'acier de haute qualité augmente effectivement la pression d'huile de 2-3 psi et n'empiète pas sur les besoins critiques de lubrification du palier. Très utile pour la prolongation de la vie du moteur. Pour Big Twin de 1936-1999 (excpeté Twin Cam) (OEM 26207-83).

232688 Ressort de clapet de decharge



CLAPET DE DECHARGE DE POMPE

Pour les pompes à huile type origine de fin 1978 à 1999 des Big Twins simple arbre et la plupart des pompes S&S et aftermarket de 1936 à 1999. S'utilise aussi dans le support de came des 1999 au présent Twin Cam.

750742 Clapet de pompe à huile (OEM 26400-82)



OUVERCLE DE POMPE A HUILE CHROME POUR BIG TWINS

Ces couvercles de pompe à huile chromés sont conçus pour s'attacher sur les pompes à huiles de série en aluminium en quelques minutes seulement. Pour tous les modèles Big Twin de 1968 au présent avec ou sans montage pour la burette de graissage de chaîne principale (sauf le Sturgis Dyna Glide de 1991).

301102 Pour tous les modèles de 1968-1991 sans burette de graissage primaire

301887 Pour tous les modèles de 1992-1999 (excepte Twin Cam)



BOUCHONS DE POMPE A HUILE ET CARTER MOTEUR

Jeu complet de 3 bouchons (crépine de carter, et les 2 de la pompe à huile) pour Big Twin de 1981-1999 (OEM 26263-80).

741785 Jeu de bouchons



BOUCHON DE TAMIS D'HUILE

Bouchon d'écran d'huile fait aux USA pour les moteurs Big Twin de 1981-1999 (excepté Twin Cam) sur les pompes à huile et crépine. Disponible en version tête fendue ou tête hexagonale.

747150 Tête fendue

234896 S&S, tête fendue (OEM 26263-80)

231615 Tête hexagonale (OEM 26263-80)

233164 Vis Allen, jeu de 3, chromées

Colony



"RENIFLARD" JIMS AVEC GRAISSAGE MODIFIE

Jims propose maintenant ce reniflard qui est en acier pour Big Twins. Ce reniflard (breather valve) a un trou de lubrification allongé pour aider au pompage du carter. Fabriqué avec le meilleur acier aéronautique et usiné CNC avec les meilleurs standards. Conçu pour remplacer celui d'origine en plastique sur tous les moteurs Big Twin de 1977-1999 (sauf Twin Cam).

741898 Reniflard Jims



SOUPAPE DE RENIFLARD D'ACIER FAITE AUX ETATSUNIS

Ces soupapes de précision sont fabriquées par S&S et sont conçues pour remplacer les unités de série en plastique ou d'acier dans les moteurs Big Twin de 1977-1999 (excepté Twin Cam). Aussi disponible en sur-dimensionné de 0,030 si le trou de reniflard est usé et a besoin être rodé. Nous fournissons aussi les cales de 0,100" à 0,170" pour le bon jeu axial.

234920 Soupape de reniflard (OEM 25313-77A)
234929 Soupape de reniflard, surdimensionnée de 0,030"
234922 Cale d'appui d'engrenage 0,110"
234923 Cale d'appui d'engrenage 0,120"
234924 Cale d'appui d'engrenage 0,130"
234925 Cale d'appui d'engrenage 0,140"
234926 Cale d'appui d'engrenage 0,150"
234927 Cale d'appui d'engrenage 0,160"
234928 Cale d'appui d'engrenage 0,170"



ECRAN D'HUILE DE CARTER MOTEUR FAIT AUX ETATS-UNIS

234899 Ecran d'huile de carter moteur fait aux Etats-Unis. Pour tous les moteurs Big Twin de 1970-1999 (excepté Twin Cam) (OEM 24981-70).



RESSORTS D' ECRAN D'HUILE DE CARTER MOTEUR

235001 Ressort pour soutenir l'écran de graissage de poussoir, pour modèles Big Twin de 1970-1999 (excepté Twin Cam), vendu en lots de 10 (OEM 24982-70).



RENIFLARD DE CARTER ROTATIF S&S POUR TWIN CAM

Reniflard rotatif breveté par S&S qui aide réellement à résoudre les problèmes de retour d'huile sur les moteurs de Twin Cams. Ce reniflard consiste en un corps en aluminium usiné avec quatre reniflards en acier. Ce reniflard se glisse sur la soie de vilebrequin entre clips de retenue du roulement de vilebrequin et la pompe à huile. Les clapets des reniflards permettent à l'huile de sortir dur carter mais pas d'y retourner. Il existe deux versions, une pour les 1999-2002 Twin Cam "A" et l'autre pour les 2003 au présent Twin Cam "A". Ces reniflards n'existent pas pour les Twin Cam "B" des Softail.

750050 Pour moteurs 1999-2002 Twin Cam "A"
750051 Pour moteurs 2003 au présent Twin Cam "A"



RENIFLARDS A CLAPETS S&S POUR EVOLUTION BIG TWIN

C'est un reniflard de carter à clapets qui est breveté, fait par S&S il aide vraiment à résoudre les problèmes de surplus d'huile dans les moteurs Evolution Big Twin. Contrairement au reniflard rotatif qui est utilisé dans les moteurs Big Twin depuis les années 30, le modèle S&S n'est pas dépendant de la rotation du vilebrequin pour son activation. Ainsi l'ouverture et la fermeture ne sont pas déterminés par la position du vilebrequin. Au contraire, les clapets s'ouvrent quand il y a de la pression dans le carter. Les clapets se ferment quand la pression dans le carter de distribution est supérieure ou égale à celle dans le carter moteur. La différence dans le mode de fonctionnement est importante parce que le callage idéal du reniflard change suivant le régime moteur. En s'ouvrant "à la demande" les clapets compensent automatiquement le temps de réaction associé avec l'accélération de la masse de l'air qui sort des carters. C'est encore plus significatif à haut régime quand impartit à l'air pour sortir est le plus court. En plus cette ouverture "à la demande" permet de s'accomoder aux grands volume de compression perdus dans les carters. L'installation des reniflards à clapets stoppe le surplus d'huile à haut régime avec une mauvaise étanchéité des segments. Ce reniflard remplace le reniflard rotatif des moteurs Evolution Big Twin. L'installation est rapide et simple. Retirez celui d'origine et mettez le nouveau S&S. Pas d'alignement à faire ni de pièce en rotation. L'avantage est aussi de pouvoir le monter dans des carters qui ont subit des dommages mineurs dans le logement de renifard, il existe aussi une version plus grosse en +.030" pour les carters très endommagés ou déjà réalésés. Pour tous les moteurs 1993-1999 Evolution Big Twin.

750586 Diamètre standard
750587 Diamètre +.030"



CACHE-CULBUTEUR POUR PANHEAD

Jolis Caches-culbuteurs de rechange pour tous les Panhead de 1948-1965, vendus à l'unité (OEM 17500-48).

301112 Cache culbuteur Panhead, pièce



CACHES CULBUTEURS USINES POUR PANHEAD

Ils sont usinés CNC dans un bloc d'aluminium et chromés à la perfection. Leur construction solide réduit les bruits de distribution, refroidissent mieux le moteur et ils sont moins sujet aux fuites d'huile que ceux d'origine en acier emboutit. Disponibles en look d'origine lisse, rainuré, à facettes et à ailettes. Pour tous les 1948-1965 Panhead ainsi que la plupart des moteurs aftermarket style Panhead. Vendus par paires.

302210 Lisse
302211 Rainuré
302213 A facettes
302214 A ailettes



INTERCALAIRE POUR CACHES-CULBUTEURS

Bague D en aluminium épais avec finition polie. Pour tous les couvercles originaux de Panhead ainsi que after market. Vendue en paires, comprend les vis de montage Allen.

301242 Kit de bague intercalaire D avec vis (OEM 17509-54)



CACHE CULBUTEURS S.T.D. STYME IMPERIAL POUR PANHEAD

Ces caches sont moulés à partir d'aluminium par S.T.D. aux Etats-Unis et remplaceront les pièces en acier emboutit sur tous les 1936-1964 Big Twins Panhead. Ils sont en fonte d'aluminium et ont beaucoup d'avantages par rapport à l'acier emboutit car ils réduisent le bruit du train de soupapes, donnent plus de dégagement au ressorts de soupape pour une utilisation avec de grosse cames et dissiperont la chaleur beaucoup plus rapidement à cause du matériau utilisé et des ailettes de refroidissement, en plus ils sont moins sujets à des problèmes d'étanchéité. Ils sont disponibles en alu coulé avec une finition polie ou brute et sont vendus pièce.

735515 Finition brute, avant
735513 Finition polie, avant
735516 Finition brute, arrière
735514 Finition polie, arrière



CACHES-CULBUTEUR SHOVELHEAD

Kit de Caches-culbuteurs pour tous les moteurs Shovelhead de 1966-1984. Ces couvercles triple chromés sont prêts à installer et sont accompagnés de deux intercalaires à goujon pour les applications de 1966-1981 (goujon court) et pour ceux depuis 1982 (goujon long)
(OEM 17516-77B).

037000 Caches-culbuteur Shovelhead



CACHES CULBUTEURS USINES EN ALUMINIUM POUR EVOLUTION BIG TWIN

Le choix ultime pour le design et l'efficacité. Ces caches culbuteurs sont usinés en aluminium avec précision dans un bloc d'aluminium de qualité aviation. La version en aluminium coulé est moins chère et constitue une bonne alternative. En plus de donner un meilleur look aux moteurs Evolution Big Twin ils donnent plus de rigidité à l'ensemble. Disponible avec finition chromée ou polie. Le kit complet comprend les caches inférieurs, intermédiaires et supérieurs mais aussi tous les joints avec parapluie de reniflard et toute la visserie pour les cylindres avant et arrière. Pour tous les Evolution Big Twin de 1984-1999.

Kits en alu coulé

037025 Kit caches culbuteurs chromés
037026 Kit caches culbuteurs polis

Pièces de remplacement

750142 Kit joints



KITS CACHES-CULBUTEURS DEUX PARTIES POUR LES TWIN CAM

Ces caches-culbuteurs ont une construction aluminium en deux parties avec les supports de culbuteurs séparés qui donnent une grande rigidité et stabilité tout en facilitant l'installation. Ces kits sont aluminium coulé de haute qualité et usinés avec précision sur des machines CNC dernier cri. Disponibles en finition polie ainsi qu'en chromée. Ce kit très complet comprend les caches-culbuteurs inférieurs et supérieurs, les supports de culbuteurs, les joints et la visserie pour les cylindres avant et arrière. Pour tous les Twin Cams de 1999 au présent.

037017 Kit caches-culbuteurs chromés
037018 Kit caches-culbuteurs polis
302108 Kit de joints de remplacement



CACHES CULBUTEURS USINES S&S POUR SHOVELHEAD

Rien que pour le fait que ces caches culbuteurs S&S polis et usinés sont si beaux ils méritent de se retrouver sur votre moto. Pourtant ils ne sont pas que beaux, ils ont aussi plusieurs avantages. Ils sont usinés CNC en aluminium 6061-T6511 sur des machines modernes ce qui les rend extrêmement précis sur les tolérances et la stabilité. Les parties supérieures et inférieures de ces caches ont leur étanchéité assurée par des joints o-ring Viton pour une absence totale de fuites. Leur conception en deux parties permet leur démontage avec le moteur dans le cadre. Ces caches culbuteurs sont conçus pour pouvoir utiliser des levées jusqu'à.590 avec l'utilisation de culbuteurs à rouleaux S&S. Les axes de culbuteurs utilisés dans ces caches culbuteurs S&S Shovel sont à un prix économique dû à leur design de type Evolution. Tout le monde sait que les axes de culbuteurs de Shovelhead sont beaucoup plus chers et ce sera un économie pour le jour ou il faudra refaire le haut moteur. Vendus en deux jeux complets de caches culbuteurs avec O-rings, visserie, et 4 axes de culbuteurs. Utilisent des joints type origine entre les caches et la culasse.

Note: Ces pièces de remplacement ne sont que pour les caches culbuteurs S&S.

750297 Caches culbuteurs S&S Shovelhead polis

Pièces de remplacement

750299 Jeu de 4 axes de culbuteurs
750443 O-ring viton large pour axes de culbus, les 10
750444 O-ring viton petit pour axes de culbus, les 10
750445 O-ring viton pour vis de cache culbu avant, les 10
750446 O-ring viton pour vis de cache culbu arrière, les 10
750654 O-ring viton large pour cache cubuteur, les 10



CACHES-CULBUTEURS CHROMES POUR MOTEURS EVOLUTION

Kits de caches-culbuteurs de trois pièces chromés pour les moteurs Evolution. Ces caches-culbuteurs précisément coulés sous pression sont polis chromés et individuellement inspectés. Les kits sont disponibles pour les modèles de Sportster de 1991-2003 et les Big Twin de 1984-1999 et apportent les looks des Customs à prix abordable. Les cachesculbuteurs sont vendus en kit pour un cylindre (chaque moteur exige deux kits) et tous les joints d'étanchéiténécessaires sont inclus. Toutes les pièces sont séparément disponibles.

Pour Sportsters de 1991-2003

302076 Kit complet pour un cylindre
302077 Cache-culbuteur inférieur (OEM 17537-96)
302078 Intercalaire (OEM 17538-96)
302079 Cache-culbuteur supérieur (OEM 17551-96A)

Pour Evolution Big Twins de 1984 au début de 1992

301850 Kit complet pour un cylindre
301853 Cache-culbuteur inférrieur (OEM 17530-84A)

Pour Evolution Big Twins de la fin de 1992-1999

037001 Kit complet pour un cylindre
037002 Cache-culbuteur supérieur (OEM 17530-92)
037003 Intercalaire (OEM 17529-92)
037004 Cache-culbuteur supérieur (OEM 17528-92)





CACHES CULBUTEURS CHROMES POUR 2004 AU PRESENT SPORTSTER

Un joli chromage brillant pour ces caches culbuteurs qui illumineront le haut de votre moteur. Vendus en jeux de un interne plus un externe (donc il en faut 2 jeux pour un moteur). Pour 2004-2006 et 2007 au présent Sportster.

302180 Pour 2004-2006 XL
302195 Pour 2007 au présent XL



CACHES CULBUTEURS CYCLE KRAFT PANHEAD POUR TWIN CAM

Cycle Kraft rajoute le look vintage Panhead à votre moteur Twin Cam.Fabriqué au Japon Ken's factory en aluminium massif avec une finition polie ou noir anodisé avec coupes alu. Pour tous les 1999 au présent Twin Cams, vendus par paires.

747286 Poli
747285 Noir anodisé avec coupes alu



NOUVEAU

CACHES CULBUTEURS PM TWIN CAM

Des caches culbuteurs en aluminium usiné par Performance Machine et qui sont disponible en chromé, noir Contrast Cut avec des usinages en aluminium ou encore la fintion PM exclusive Black OPS en noir deux tons qui va parfaitement avec la finition du moteur Harley d'origine. Vendus par 2 et pour 1999 au présent Twin Cams.

752290 Chromé
752291 Contrast Cut
752293 Platinum Cut
752292 Black OPS



CACHES CULBUTEURS "ROLAND SANDS DESIGN" NOSTALGIA POUR TWIN CAM

Donnez du style à votre Twin Cam avec cette paire de caches culbuteurs "Nostalgia Design" dessinés par Roland Sands. Fabriqués en aluminium usiné avec une finition polie, contrast cut, anodisée noire ou chromée, toutes avec le logo RSD gravé au laser.Visserie incluse. Pour tous les Twin Cam de 1999 au présent. Vendus en set.

740642 Finition polie
740643 Finition chromée
740735 Finition anodisée noire



740911 Contrast Cut anodisée noire



KIT VISSERIE DE CACHE CULBUTEURS COLONY POUR EVOLUTION

Ce kit contient des vis grade 8 nécessaires au montage des caches culbuteurs inférieurs sur tous les moteurs Evolution. Pour Sportsters de 1986 au présent ainsi que 1984-1999 Evolution Big Twins.

741848 Kit de montage de caches culbuteurs



CACHES CULBUTEURS S&S POUR TWIN CAMS DE 1999 AU PRESENT

S&S fabrique deux types des caches culbuteurs pour moteurs Twin Cam, alu coulé et alu usiné. La version coulée est issue de fonderie ce qui la rend moins coûteuse. La version usinée est taillée dans un bloc d'aluminium à l'aide de machines CNC. Tous les caches culbuteurs S&S comprennent des joints Viton et o-rings pour un fonctionnement sans fuites, ils sont très simples à installer. Ces caches culbuteurs S&S sont livrés avec toutes les pièces nécessaires à l'installation. Des supports d'axe de culbuteurs sont livrés avec la version coulée tandis que la version usinée utilise les supports d'origine avec reniflards. L'Installation sur des moteurs avec des cylindres de longueur d'origine peut se faire sans démonter le moteur du cadre. Les jeux sont prévus pour permettre de monter jusqu'à.640" de levée de came ainsi que des ressorts et culbuteurs hautes performances. Les caches culbuteurs S&S acceptent des ressorts jusqu'à 1.660 de diamètre extérieur. Tout ceci doit vous rappeler qu'avec de grosses cames il vous faudra vérifier tous vos intervalles sur les culasses.

Caches culbuteurs usinés pour Twin Cam de 1999 au présent

721927 Finition chromée

Caches culbuteurs coulés pour Twin Cam de 1999 au présent

750023 Finition chromée
750516 Finition polie



RENIFLARDS MYSTFREE POUR TWIN CAM

Les possesseurs de Twin Cam se plaignent souvent des écoulements d'huile qui passent dans le système de reniflards d'origine. Ceci se termine parfois avec un futal crépit d'huile. Doherty Machine propose une solution à ce problème. Le reniflard d'origine a une simple chambre de séparation equippée d'un élément filtrant. Le système Mystfree opère avec un cylindre qui peut être vu comme une double chambre de séparation d'huile. Dans la première chambre la majorité de l'huile contenue est retournée à travers les trous d'origine vers le bas de la chambre. Toute l'huile qui pourrait rester et être introduite dans la seconde chambre est retournée et évacuée par le bas de la course du piston à travers deux petits trous d'aspiration situés dans le corps du Mystfree, cette huile retourne dans le cache culbuteur. Aucun résidu d'huile n'atteind le trou de sortie. L'installation requiert seulement le démontage des six vis qui sécurisent le cache culbuteur. Le Doherty Mystfree est livré avec tous les joints et la visserie nécessaires. Pour tout Twin Cam de 1999 au présent.

701380 Reniflard Mystfree pour moteurs Twin Cam



CACHE BOULON DE CULBUTEUR CHROME

Couvercles de joli chromage pour boulons de culasse de tous les moteurs Evolution de 1984-1999. Ils s'attachent à l'aide des douilles à vis, accompagné de toute clé nécessaire, vendu en paires.

301097 Cache boulon de culbuteur chrome



BOULONS D'AXE DE CULBUTEUR CHROMES

Ces boulons d'axes de culbuteur donneront le look du classique Knucklehead à votre moteur Sportster de 1971-1985 et votre Shovelhead de 1971-1984. L'Installation ou le démontage sont bien plus simple qu'avec ceux d'origine Harley, vendus par 4.

231614 Chrome plated rocker shaft end plugs (set 4)



KIT DE GOUJON DE CACHES CULBUTEURS

Chaque kit comprend 8 goujons longs (OEM 17506-66) et deux goujons courts (OEM 17508-66) et un goujon (OEM 16864-48) pour le support moteur, pour moteurs Shovelhead de 1966-1984.

236396 Kit goujons de caches culbuteurs



ECROUS DE CULBUTEURS AILETES POUR KNUCKLEHEADS

Un look très cool pour ces écrous de culbuteurs Kustom Tech, ils sont ailetés et sont vendus par paires, ils comprennent les joints O-rings. Fabriqués en laiton forgé et disponibles en satiné, poli, chromé ou satiné chromé. Pour tous les 1936-1947 Knucklehead.

751193 Laiton Poli
751194 Laiton Satiné
751195 Laiton Chromé
751196 Laiton Satiné et chromé



ECROUS DE CULBUTEURS RAINURES POUR KNUCKLEHEADS

Un look très cool pour ces écrous de culbuteurs Kustom Tech, ils sont rainurés et sont vendus par paires, ils comprennent les joints O-rings. Fabriqués en laiton forgé et disponibles en satiné, poli, chromé ou satiné chromé. Pour tous les 1936-1947 Knucklehead.

751197 Laiton Poli
751198 Laiton Satiné
751199 Laiton Chromé
751241 Laiton Satiné et chromé



CLEFS EMBOUTS D'AXES DE CULBUTEURS

De jolies reproductions des originaux avec une finition chromée. Pour tous les Sportster et Shovelhead. Existe en tête tournevis ou Allen.

741793 Tête tournevis de 1957-1970
741794 Tête Allen, de 1971-1984



ECROUS D'AXES DE CULBUTEURS

Ecrous chromés borgnes avec leurs rondelles, ils remplaceront ceux d'origine avec la tête rouge sur tous les Shovelhead de 1966-1984 et Sportster de 1957-1985.

741791 Ecrous d'axes de culbuteurs



KIT BOULONS DE CACHES CULBUTEURS

Des boulons chromés avec leurs rondelles pour le soucis du détail, pour tous les Shovelhead de 1966-1983.

741792 Boulons de cache culbuteurs



CULBUTEURS POUR SPORTSTER

Culbuteurs de rechange pour Sportster de 1957-1985. Satisfait aux spécifications OEM ou les dépasse carrément.

232580 Echappement avant (OEM 17394-57A)
232581 Echappement arrière (OEM 17395-57A)
232582 Admission avant (OEM 17396-57A)
232583 Admission arrière (OEM 17397-57A)



BAGUES DE CULBUTEURS

Ces bagues pour culbuteur faites aux Etats-Unis sont usinées de barre de bronze solide de haute qualité et conviennent aux modèles de Big Twin de 1966-1999, Twin Cam de 1999 au présent et les modèles Sportster de 1957 au présent (OEM 17428-57).

235814 Les 8, USA par Jims
231676 Les 8, import



GRAISSEURS POUR PANHEAD

Reproductions des burettes de graissages (OEM 18100-49 et 18102-49) jeu de 2.

032446 Urette de graisseurs pour panhead





KITS GOUJONS ET BOULONS DE CULBUTEURS

A. Goujons de haute qualité. Pour Panheads de 1948-1965, ils sont vendus en ensembles complets de 8 goujons pour 1 culasse (OEM 17647-48)

741789 Finition parkerisée

B. Ecrous Nylstop de qualité aéronautique. Pour Panheads de 1948-1965 vendus par paquets 8 écroue pour faire une culasse (OEM 7727)

741790 Finition cadmiée



ECROUS DE GOUJON DE CULBUTEUR

Ecrous de goujon auto-bloquants, utilisés sur tous les moteurs Panhead (OEM 7727) jeu de 25.

292179 Ecrous de goujon de culbuteur



CANALISATION DE GRAISSAGE DE CULBUTEUR

Canalisations de graissage de culbuteur pour les Sportster et les Shovelhead. Chaque kit comprend les garnitures et les joints.

120111 Pour Shovelhead de 1966-1984 (OEM 62783-66A & 62785-66A)

120110 Pour Sportster de 1957-1985, sauf modèles magnéto de 1957-1969 (OEM 17324-57A)



CONDUITES D'HUILE DE CACHE CULBUTEURS EN INOX

Conduites d'huile custom en inox qui remplacent avantageusement celles d'origine en acier.

231978 Pour Sportster de 1957-1985, sauf 1957-1969 avec magnéto (OEM 17324-57A)



AXE DE CULBUTEUR POUR LES MODELES SHOVELHEAD

Axe d'acier avec rectification, pour tous les Big Twin Shovehead moteurs de 1966-1984(OEM 17611-66B).

231986 Axe de culbuteur



CULBUTEURS POUR SHOVELHEAD

Culbuteurs de rechange pour les moteurs Shovelhead de 1966-1984. Satisfait aux spécifications OEM ou les dépasse carrément.

231982 Culbuteur, arrière ech./avant adm (OEM 17360-66)

231983 Culbuteur, arrièreadm./avant ech (OEM 17375-66)



CULBUTEURS A ROULEAUX TPD HAUTES PERFORMANCES

Nos culbuteurs hautes performances ont toutes les cratctéristiques des autres kits similaires mais à un meilleur prix. Les culbuteurs à rouleaux sont un must pour mes moteurs hautes performances. Ils sont aussi à considérer quand vous refaites un moteur même d'origine vu qu'ils préservent l'ensemble guide/soupape. La roulette qui est en bout de culbuteur réduit énormément les frictions avec les queues de soupapes. Les culbuteurs TPD sont moulés avec précision dans un acier de haute qualité, les bagues bronze sont déjà installées. S'utilise avec des axes de culbuteurs d'origine ou type origine. Vendus par jeu de 4. Pour 1984-1999 Evolution Big Twin, 1986 au présent Sportster et 1999 au présent Twin Cam.

032440 Jeu de culbuteurs



CULBUTEURS POUR SHOVELHEAD

Ces culbuteurs à rouleaux S&S pour Shovelheads ont les caractéristiques de ceux des S&S Evolution et Twin Cam. Tous les culbuteurs S&S sont unsinés dans de l'acier forgé 4140 et traités thermiquement pour la solidité. Le procédé de forge élimine les points de faiblesse et donne les culbuteurs les plus solides possible. Ces culbuteurs S&S Shovelhead ont aussi des bagues exclusives qui font.750 de long. Ces bagues S&S ont une surface augmentée de 50% par rapport à celles d'origine qui font.500. La dernière innovation type Evolution est un passage d'huile de la tige dans le corps du culbuteur qui permet une lubrification du haut moteur à travers les tiges quand ils sont utilisés en jonction avec des embases de poussoirs et tiges S&S. La lubrification peut aussi se faire par le système Shovelhead d'origine. Ces culbuteurs S&S pour Shovelhead ont un ratio de 1.5:1, l'usinge haute précision CNC assure la constance de ratio. Notre expérience nous a montré que le ratio actuel des culbuteurs stock et aftermarket Shovelhead varie dans de grandes proportions. Certains ont moins que le ratio d'origine de 1.43:1 et d'autres plus. La roulette réduit l'usure de la queue de soupape mais aussi des guides surtout avec des hautes levées. Les culbuteurs à rouleaux S&S Shovelhead sont compatibles avec les caches culbuteurs S&S usinés. Un travail de dégagement peut être nécessaire avec certains caches culbuteurs type origine.

750298 Culbuteurs, jeu de 4



CULBUTEUR DE SERIE DE RECHANGE POUR MODELES EVOLUTION

Ces culbuteurs sont fabriqués selon des tolérances précises pour satisfaire ou dépasser les spécifications OEM. Pour modèles de Big Twin Evolution de 1984-1999, Twin Cam de 1999 au présent et les modèles de Sportster de 1986 au présent.

236236 Admission avant, échappement arrière (OEM 17360-83)
236237 Echappement avant, admission arrière (OEM 17375-83)



CULBUTEURS A ROULEAUX CRANE AVEC BAGUES

Ces nouveaux culbuteurs constituent un choix moins cher que les autres Roller Rockers de Crane puisqu'ils fonctionnent avec des bagues en bronze au lieu des roulements à aiguilles qui sont plus chers. Le point de contact étant sur rouleaux il diminue la friction nuisible à la puissance. Indispensable pour les moteurs à performance et arbre à cames à grande levée. Ces culbuteurs réduisent l'usure du guide de soupape. Disponible pour les moteurs Evolution Big Twin et Evolution Sportster. Pour ceux qui en veulent plus il existe version avec culbuteurs de rapport 1.75 ce qui donne 8% de levée supplémentaire. Vendu en jeux de 4.

730062 Pour Evolution Big Twin de 1984-1999, Twin Cam de 1999 au présent et Evolution Sportster de 1986 au présent, ratio 1.75



CULBUTEURS A ROULEAUX FORGES S&S

Forgés à partir d'acier 8620 traité thermiquement, puis grenaillés pour plus de résistance et protection de la fatigue, ces culbuteurs à rouleaux ont été conçus pour éliminer les zones de stress trouvées dans certains autres culbuteurs. La plupart des culbuteurs sont équipées avec des bagues 1/2" ou des aiguilles, mais ceux-ci utilisent des bagues 50% plus longues en 3/4" longues en bronze. Le résultat final revendiqué par S&S est que ce sont les plus beaux culbuteurs qui soient. Il est fortement recommandé d'installer ces culbuteurs à rouleaux avec de nouveaux axes. L'utilisation de tiges réglables est un must. Pour 1984-1999 Evo Big Twin, 1986 au présent Sportster et 1999 au présent Twin Cam. Vendu par lot de 4.

760068 Jeu de culbuteurs S&S à rouleaux



BAGUES POUR CULBUTEURS

Bagues Jims usinées en bronze pour réparer les culbuteurs qui utilisent Torrington roulements à rouleaux. Egalement pour Crane culbuteurs avec environ 0,785" de diamètre intérieur. Emballé et vendu par lots de 8.

235870 Baques pour culbuteurs, les 8



CALE D'APPUI DE CULBUTEUR

Pour éliminer le jeu axial culbuteurs Shovelhead pour un jeu plus régulier, vendu en jeux de 10.

233504 + .005
233505 + .007
233506 + .010
233507 + .020



CULBUTEURS A ROULEAUX JIMS RATIO 1.43 POUR SHOVELHEAD

Cette nouveauté est usinée avec précision et se monte sur tout Big Twin shovelhead de 1966-1984. Ils ont été sévèrement testés et fabriqués aux USA en acier 4340 au Chrome-moly et traités thermiquement (OEM 17360-66A et 17375-66A).

233479 Culbuteurs a rouleaux ratio 1.43



PIECES DE REMPLACEMENT POUR CULBUTEURS A ROULEAUX CRANE

Pièces de remplacement pour les culbuteurs à rouleaux Crane plus fabriqués pour les Evolution Big Twin de 1984-1999 et tous les modèles du Sportster Evolution de 1986 au présent. En 1995 Crane a réalisé une modification dimensionnelle aux roulement à aiguilles et aux axes. Ces bras de culbuteur sont identifiés par le symbole de "X" dans le code de manufacture sur le corps du bras de culbuteur. Ces culbuteurs utilisent des axes de bras de culbuteurs différents qui ne vont pas sur les modèles avant 1995.

231259 Axes de culbuteur de type X pour les modèles Evolution (lot de 2)
231263 Kit d'anneau torique (jeu de 8)



AXE DE CULBUTEUR POUR LES MODELES EVOLUTION

Axe d'acier avec à la rectification et le durcissement de précision fait aux EU qui est une reproduction de la pièce OEM. Pour tous les Big Twin de 1984-1999, Twin Cam de 1999 au présent et Sportster de 1986 au présent (OEM 17611-83).

234748 Axe du culbuteur



CULBUTEURS JIMS POUR EVOLUTION SUR ROULEMENTS

CesCes culbuteurs sont hautes performances pour Big Twins de 1984-1999, Twin Cam de 1999 au présent et Sportster de 1986 au présent avec un ratio de 1.7:1 ou stock de 1.625 (remplace alors OEM 17360-83 et 17375-83). Ils sont fabriqués aux USA Ceux avec le ratio 1.7 sont conçus pour fonctionner avec une distribution adaptée pour une très grande levée de soupape désirée.

Les axes de culbuteur ne sont pas compris.

235869 Jeu de culbuteurs Jims 1.625 (les 4)
233227 Jeu de culbuteurs Jims 1.7 (les 4)
235815 Axes de culbuteurs (pièce)

Pièces de remplacement

234867 Roulettes de culbuteurs (les 4)
234866 Axes de roulettes (les 4)
234864 Circlips de roulettes (les 8)
235870 Baques pour culbuteurs, les 8



AXE DE CULBUTEUR JIMS COURSE POUR MOTEUR EVOLUTION

Ces axes de culbuteurs sont faits pour la course seulement. Ils sont percés à leur extrémité et filetés pour monter un graisseur. Concus pour les bécanes de course avec haut moteur Evolution non lubrifié (Dragsters).

233384 Axes de culbuteur pour utilisation racing



RONDELLES DE CALLAGE POUR EVOLUTION

Etant donne les variétés de culbuteurs et cache culbuteurs différents disponibles sur le marche,le jeu latéral peut etre a faire. Le jeu doit être compris entre 0.08mm et 0.40mm. Ces rondelles sont disponibles en 0.30mm et 0.50mm d'épaisseur. Vendues en paquet de 10.

231198 Rondelles 0.30mm
231199 Rondelles 0.50mm



JEU D'ESPACEURS POUR AXE DE CULBUTEUR

Pour Big Twin et les Shovelhead de 1966-1984

231764 Jue d'espaceurs



RESSORTS DE SOUPAPE A GRANDE LEVEE ANDREWS POUR SHOVELHEAD

Kit de ressort à grande levée pour les moteurs de 74 et de 80 c.i. Pour toutes nos cames à performance. L'installation n'exige aucun usinage compliqué, jeu de quatre ressorts.

234734 Ressorts de soupape



NOUVEAU

KITS RESSORTS AV&V POUR PANHEAD & SHOVELHEAD

Exactement les même dimensions intérieures et extérieures que ceux fourni dans le kit AV&V performance. Idéal lorsque vous avez besoin de nouveaux ressorts et avez déjà des coupelles performance. Vendu en ensemble de 4 ressorts internes et 4 externes.

749071 Pour utilisation avec levée jusqu'à .470". Pression au siège de 155 lbs.
749072 Pour utilisation avec levée jusqu'à .530". Pression au siège de 155 lbs.
749073 Pour utilisation avec levée jusqu'à .625". Pression au siège de 175 lbs.



RESSORTS DE SOUPAPE ANDREWS

Ressorts de soupape À grande levée pour moteurs EV, utilisés avec coupelles de ressort de titane, accom-moderont facilement les cames de 0,550'. L'installation n'exige aucune usinage de têtes. Le kit comprend 4 ressorts internes et 4 externes. Pour tous Evolution Big Twin de 1984-1999, Twin Cam de 1999-2004 et Sportster de 1986-2004.

232637 Ressorts de soupape

ANDREWS



KIT DE RESSORT ET COUPELLES DE SOUPAPE POUR LE SHOVELHEAD

Ressorts de soupape de haute qualité faits de la plus haute qualité de fil de ressort et enroulé avec précision pour satisfaire aux plus hautes spécifications d'industrie. Disponible dans votre choix d'attache d'acier 4140 de chrome-moly ou de titane. Les attaches chrome-moly baissent le poids et augmentent la performance de l'assemblage de commande des soupapes.

231360 Kit de ressorts de soupape avec attaches d'acier
231359 Kit de ressorts de soupape avec attaches de titane
231347 Kit de ressorts de soupape seulement (OEM 18205-57)



COUPELLES D'APPUI DE RESSORT DE SOUPAPE CRANE POUR LES BIG TWINS DE 1948 A 1984

Nous offrons de coupelles d'appui pour vos besoins de performance. L'acier de chrome moly 4140 est utilisé pour un maximum de puissance et de durabilité dans nos coupelles d'appui d'acier. Ils comportent une finition distinctive noire pour la protection contre corrosion (OEM 18221-36).

231341 Coupelles d'acier, jeu de 4



COUPELLES DE SOUPAPE INFERIEURES AV&V POUR SHOVELHEAD

Jeu de 4 coupelles inférieures pour fin 1981-1984 Shovelheads. Peuvent s'utiliser avec les modèles antérieurs si le siège de ressort est usiné au bon diamètre.

749054 Jeu de 4 coupelles inférieures de ressorts (OEM 18222-81)



CALES D'APPUI DE RESSORT DE SOUPAPE

Cales de ressort de soupape qui permettent l'obtention facile de pression égale dans toutes les soupapes de votre moteur. Le kit comprend douze cales: quatre de 0,015, quatre de 0,030 et quatre de 0,060. Ceci vous permet assurer une pression égale entre les ressorts ou pour augmenter la pression selon vos besoins. Pour Evolution Big Twin de 1984-1999, Twin Cam 1999-2004 et Sportster 1986-2003.

232672 Cales d'appui de ressort de soupape



KIT DE RESSORT DE SOUPAPE POUR LES MOTEURS EVOLUTION

Pour Evolution Big Twin de 1984-1999, Twin Cam 1999-2004 et les Evolution Sportster 1986-2003. Les ressorts sont faits d'acier de ressort de haute qualité et dépassent les spécifications (OEM 18201-83 et 18202-83).

231765 Kits de ressort de soupape



CLAVETTES DE SOUPAPE EVOLUTION PAR KIBBLEWHITE PRECISION MACHINING

Clavettes de rechange de série pour tous les moteurs Evolution Big Twin de 1984-1999, Twin Cam 1999-2004 et Evolution Sportster 1986-2003. Les clavettes sont usinés à CNC en paires et ensuite trempés, vendu en jeux de 4 paires (OEM 18229-83).

234893 Jeu de clavettes de soupape

CRANE Cams



KIT DE RESSORT DE SOUPAPE POUR GROSSES CAMES PAR KIBBLEWHITE PRECISION MACHINING

Ces ressorts de soupape racing sont accompagnés de coupelles supérieures/inférieures et de clavettes. Conception spéciale pour utilisation avec les cames à grande levée. Les kits sont disponibles pour les Pans et les Shovel de 1948-1984 et les Evo de 1984-1999, Twin Cam de 1999-2004 et les modèles de Sports de 1986-2003.

234285 Pour Pan/SH, ens. de 4 (Elévation max. 0,520)

234286 Pour Evolution Big Twins de 1984-1999, Twin Cam de 1999-2004 et Evolution Sportsters de 1986-2003, pression de 170-180 lb, les 4 (levée max. 0,580")



KIT DE RESSORT DE SOUPAPE POUR GROSSES CAMES PAR KIBBLEWHITE PRECISION MACHINING

Ces ressorts de soupape de course sont accompagnés de collets supérieurs 7075-T6 solides anodisés, de clavettes d'appui usinés et des directions d'installation complètes. Les kits comprennent aussi des collets inférieurs. Conception spéciale pour utilisation avec les cames à grande levée.Les kits sont disponibles pour les Panhead et les Shovelhead de 1948-1984. Pression de 160 lb et levée de plus de.580.

234287 Kit de ressort de soupape



RONDELLES DE CALAGE DE RESSORTS DE SOUPAPES KIBBLEWHITE PPRECISION MACHINING

Ces rondelles devraient toujours être présentes pour ceux qui refont les culasses ou qui les démontent. Il est en effet essentiel d'ajuster la hauteur des ressorts ou de la corriger si nécessaire. Nous proposons différentes tailles et épaisseurs, les quantités sont variables comme.

Qté.	Description	Diam. ext.	Diam int.	Epaisseur	
745143	Rondelles de calage	0.760"	.578"	.015"	10
745142	Rondelles de calage	0.760"	.578"	.030"	10
745141	Rondelles de calage	0.760"	.580"	.060"	10
745145	Rondelles de calage	1.156"	.828"	.030"	10
745144	Rondelles de calage	1.218"	.875"	.060"	10
745138	Rondelles de calage	1.437"	.645"	.015"	10
745139	Rondelles de calage	1.437"	.645"	.030"	10
745140	Rondelles de calage	1.437"	.645"	.060"	10



RONDELLES DE CALLAGE AV&V

Rondelles en acier traité. Pour Evolution Big Twin, Evolution Sportster et Twin Cams avec queues de soupapes en 5/16" ainsi que pour les Evolution Sportster et Twin Cam avec queues de soupape en 7 mm.

ZPN	Utilization	Epaisseur	Diam ext.	Diam. int.
749055	Joint de quelle de soupape 5/16"	.015"	0.600"	1.480"
749056	Joint de quelle de soupape 5/16"	.030"	0.600"	1.480"
749228	Joint de quelle de soupape 7mm	.022"	1.010"	1.441"

AV&V ADVANCED VALVES & VALVETRAIN



KITS RESSORTS ET COUPELLES CRANE PERFORMANCE POUR EVOLUTION & TWIN CAM

Ces kits complets comprennent sièges de ressorts et clavettes. Ces kits ont des coupelles en acier 4140 chrome-moly et des ressorts de qualité en 175 lbs. Nous proposons également des kits avec coupelles titane pour moins de poids et plus de solidité. Ces kits se font en 155 lbs ou 175 lbs pour les ressorts et des ressorts spéciaux 175 lbs Thermo Cool. Ce traitement Thermo réduit la température et les frictions entre les spires tout en dispersant la chaleur rapidement. Il existe également un kit de ressorts Premium qui doit être utilisé en combinaison avec les sièges de ressorts, coupelles et clavettes ZPN236299 ou 232701. Le kit de ressorts Premium s'uilisera pour toute application très hautes performances ou course, ces ressorts en acier H-11 font 180-185 lbs de tarrage. Ils peuvent s'utiliser avec des levées de soupapes de plus de.650. Pour Evolution Big Twins de 1984-1999, Twin Cam de 1999-2004 et Evolution Sportsters de 1986-2003.

Kits complets avec coupelles, ressorts et clavettes

231348 Steel retainers with 175 lbs springs
231364 Steel retainers with 155 lbs springs
231349 Titanium retainers with 175 lbs springs

Kit ressorts racing

231396 Kit de ressorts racing Premium, 180-185 lbs

Kits sièges de ressorts, coupelles et clavettes

232701 Kit avec coupelles acier
232699 Kit avec coupelles titane



RESSORTS DE SOUPAPE V-THUNDER AVEC CLAVETTES ET COUPELLES

Ces ressorts sont fabriqués avec les meilleurs matériaux et les plus faibles tolérances. Ces kits sont complets avec les ressorts, coupelles et clavettes et vont sur tous les Big Twin de 1984-1999 et Twin Cam de 1999 au présent. Ce sont des ressorts double avec enroulement contraire, ceci évite les interférences des fréquences harmoniques. Les clavettes et coupelles sont en acier chrome-molybdène. Les coupelles supérieure existent aussi en Titane. Ces kits sont concus pour les moteurs hautes performances ou racing. Les ressorts font.080 d'épaisseur,.585 de diamétre intérieur et 1.500 d'extérieur.Toutes les pièces sont traitées thermiquement. Toutes les pièces de ces kits sont disponibles séparément. Les clavettes existent pour Sportster de 1957 au présent et Big Twin de 1948 au présent.

Les kits complets pour Sportster 1986-2003, Big Twin de 1984-1999 et Twin Cam 1999-2004

239737 Coupelles chrome-moly et levée maxi de .600
239738 Coupelles titane et levée maxi de .600

Super clavettes pour les modeles Sportster

239578 Taille installée de +,050 de 1957-1985

Super clavettes pour les modeles Big Twin

239577 Avec noyage de jeu Big-Twins de 1948-1984
239580 Avec noyage de jeu Big Twin de 1984 au présent

Clavettes de soupapes V-Thunder pour 1984-2004 Big Twin (vendus pièce)

239583 Attache disponible en unité chromemoly dia. de 1,437-1,500
239584 Attache disponible en unité chromemoly dia. de 1,500-1,550

ZPN	utilisation	Hauteur instal. pression	Hauteur min pression	Touche
239737	Street/perf.	1.850"/160lbs	1.250"/440lbs	1.200"
239738	Street/perf.	1.850"/160lbs	1.250"/440lbs	1.200"



KITS RESSORTS DE SOUPAPES KIBBLEWHITE HIGH PERFORMANCE CONIQUES

En profitant des derniers développements dans la chimie de fil ressort de soupape et des techniques de fabrication, Kibblewhite Precision Machining Inc, (KPMI) a développé des ressorts "Beehive" style conique performants pour les applications sur Harley-Davidson. En couplant ces développements avec la conception stricte KPMI, la simulation et des protocoles d'analyse, ils ont été capables de surmonter les contraintes de torsion unique de ressorts en fil ovales qui, auparavant étaient sévèrement limité leurs paramètres de fonctionnement. Cela a été essentiel, car il y a près de 100 références disponibles d'arbre à cames pour ces applications. Les ressorts sont progressivement enroulés avec un fil Kobe en chrome silicium qui est traité thermiquement et grenaillé. KPMI utilise des tolérances FEA strictes avec des clavettes en acier trempé de style Posi-Loc d'assurer un montage correct de hauteur et de résister à la traction. Ces Kits comprennent également les rondelles de base en acier pour contrôler les mouvements latéraux. Ces kits sont parfaits pour les moteurs d'origine ou avec des performances modérées et réduisent la masse totale du train de soupapes pour une meilleure longévité.

Pour 1986-2003 Sportster, 1984-1999 Evolution Big Twin et 1999-2004 Twin Cam

756031 Kit complet pour utilisation avec une levée de soupape jusqu'à .600". Comprend: ressorts chrome silicone, coupelles et rondelles de ressorts acier. Pour clavettes d'origine

Pièces individuelles:

756033 Jeu de 4 coupelles acier seules
756036 Jeu de 4 ressorts seuls
756039 Jeu de 4 rondelles inférieures seules

Pour 1986-2003 Sportster, 1984-1999 Evolution Big Twin et 1999-2004 Twin Cam

756030 Kit complet pour utilization avec levée jusqu'à .630'', comprend resorts chrome silicone, coupelles acier, clavettes et rondelles en acier. Pour clavettes stock

Pour 1986-2003 Sportster, 1984-1999 Evolution Big Twin et 1999-2004 Twin Cam

756032 Jeu de 4 coupelles acier seules
756036 Jeu de 4 ressorts seuls
756038 Jeu de 4 rondelles inférieures seules

Pour Sportster 2004 au présent et Twin Cam 2005 au présent

756040 Kit complet pour utilization avec levée jusqu'à .600'', comprend resorts chrome silicone, coupelles acier, rondelles en acier, pour clavettes stock

Pièces individuelles:

756042 Jeu de 4 coupelles acier seules
756044 Jeu de 4 ressorts seuls
756046 Jeu de 4 rondelles inférieures seules
756048 Jeu de 4 joints de queue de soupapes

Pour Sportster 2004 au présent et Twin Cam 2005 au présent

756041 Kit complet pour utilization avec levée jusqu'à .630'', comprend resorts chrome silicone, coupelles acier, rondelles en acier, pour clavettes stock

Pièces individuelles:

756043 Jeu de 4 coupelles acier seules
756045 Jeu de 4 ressorts seuls
756047 Jeu de 4 rondelles inférieures seules
756049 Jeu de 4 joints de queue de soupapes



KITS DE RESSORTS DE SOUPAPE PAR KIBBLEWHITE PRECISION MACHINING POUR CAMES A HAUTE LEVÉE

Ces kits de ressort de soupape sont conçus pour toute une gamme d'applications. Ils peuvent être utilisés avec un Street Cruiser légèrement préparé, un Strip Burner hautement préparé et tout ce qui se situe entre les deux. Les ressorts peuvent être utilisés pour les cames allant jusqu'à 0,690" de levée, la pression de ressort peut être établie entre 180 à 230 livres. Ces kits de ressorts sont fabriqués par Kibblewhite Précision Machining, ils sont légers mais super robustes et donc parfaits pour les moteurs à hautes performances. Les kits comprennent 4 paires de clavettes acier 15 degrés (sauf pour les Twin Cam 2005 au présent qui utilisent celles d'origine), 4 ressorts de soupapes doubles, 4 coupelles inférieures anodisés dur (sauf pour Shovehead) et quatre coupelles en aluminium dur 7075-T6, ou en acier ou en titane. Les kits pour V-Rod comprennent 8 ressorts double racing, 8 coupelles inférieures et 8 supérieures en titane. En fonction des applications des calles sont fournies. Tous les composants se font en kits pour un moteur.

Pour V-Rod de 2002 au présent jusqu'à .550" de levée. S'utilise avec les chapeaux de came 750559. Livré avec coupelles supérieures titane et inférieure en acier

750555 Kit complet de ressorts légers et haute levée
750556 Coupelles titane seules, le jeu
750557 Ressorts de soupape Chrome Silicone seuls, le jeu

Pour Ironhead Sportster de 1970-1985. Pour utilisation jusqu'à .460" de levée. Pression au siège de 160 lb. Livré avec Coupelles aluminium 7075-T6 anodisées dur et coupelles inférieures

730016 Kit complet de ressorts légers et haute levée
730015 Coupelles aluminium anodisées dur seules, le jeu
730013 Clavettes de soupapes seulement, le kit
730012 Ressorts de soupape Chrome Silicone seuls, le jeu
730014 Coupelles inférieures aluminium seules, le jeu

Pour Panhead de 1948-1965. Pour utilisation jusqu'à .600" de levée. Pression au siège de 160 lb. Livré avec coupelles titane et coupelles inférieures acier

730004 Kit complet de ressorts légers et haute levée
730003 Coupelles titane seules, le jeu
730002 Clavettes de soupapes seulement, le kit
730001 Ressorts de soupape Chrome Silicone seuls, le jeu
730000 Coupelles inférieures acier seules, le jeu

Pour Shovelhead de 1966-1984. Pour utilisation jusqu'à .600" de levée. Pression au siège de 160 lb. Livré avec coupelles aluminium 7075T-6 ou coupelles titane. S'utilise avec les coupelles inférieures ZPN236136

234287 Kit complet de ressorts légers et haute levée avec coupelles aluminium
730023 Kit complet de ressorts légers et haute levée avec coupelles titane
234290 Coupelles aluminium anodisé seules, le jeu
236137 Jeu de coupelles, titane
234292 Clavettes de soupapes seulement, le kit
234285 Ressorts de soupape Chrome Silicone seuls, le jeu
236136 Coupelles inférieures acier seules style stock, le jeu (PAS dans le kit)

Pour Evolution Big Twin 1984-1999, Evolution Sportster 1986-2003 et Twin Cam 1999-2004. Pour utilisation jusqu'à .550" de levée Pression au siège de 150-160 lb. Livré avec coupelles 7075T-6 aluminium anodisé dur ou Coupelles titane

730028 Kit complet de ressorts légers et haute levée avec coupelles titane
730026 Kit complet de ressorts légers et haute levée avec coupelles acier traité
730027 Coupelles titane seules, le jeu
730025 Coupelles acier traité seules, le jeu
234294 Coupelles aluminium anodisées dur seules, le jeu
234293 Clavettes de soupapes seulement, le kit
234286 Ressorts de soupape Chrome Silicone seuls, le jeu
730024 Coupelles inférieures acier seules, le jeu

Pour Evolution Big Twin 1984-1999, Evolution Sportster 1986-2003 et Twin Cam 1999-2004. For use avec 600" to .655" de levée. Pression au siège de 185-195 lb. Livré avec coupelles aluminium 7075T-6 anodisé dur, coupelles acier ou coupelles titane

236462 Kit complet de ressorts légers et haute levée avec coupelles titane
236463 Kit complet de ressorts légers et haute levée avec coupelles aluminium
236464 Kit complet de ressorts légers et haute levée avec Coupelles acier traité
730022 Coupelles titane seules, le jeu
730020 Coupelles acier traité seules, le jeu
730021 Coupelles aluminium anodisées dur seules, le jeu
730019 Clavettes de soupapes seulement, le kit
730018 Ressorts de soupape Chrome Silicone seuls, le jeu

Pour Twin Cam 1999-2004. Pour utilisation jusqu'à .655" de levée. Pression au siège de 185-195 lb. Livré avec coupelles aluminium 7075T-6 anodisé dur, coupelles acier ou coupelles titane

236425 Kit complet de ressorts légers et haute levée avec coupelles titane
730042 Kit complet de ressorts légers et haute levée avec Coupelles acier traité
730011 Coupelles titane seules, le jeu
730006 Coupelles acier traité seules, le jeu
730010 Clavettes de soupapes seulement, le kit
730009 Ressorts de soupape Chrome Silicone seuls, le jeu
730008 Coupelles inférieures acier seules, le jeu

Pour Twin Cam 2005 au présent et 2004 au présent Sportster. Pour utilisation jusqu'à .600" de levée. Pression au siège de 160-170 lb. Livré avec coupelles aluminium 7075T-6 anodisé dur ou coupelles titane et joints Viton pour guides d'origine. S'utilise avec clavettes d'origine.

750405 Kit complet de ressorts légers et haute levée avec coupelles titane
750406 Kit complet de ressorts légers et haute levée avec Coupelles acier traité
750407 Coupelles titane seules, le jeu
750410 Coupelles acier traité seules, le jeu
750408 Ressorts de soupape Chrome Silicone seuls, le jeu
750409 Coupelles inférieures acier seules, le jeu
752146 Joints de queue de soupape Viton pour guides d'origine, le jeu

Pour Twin Cam 2005 au présent et 2004 au présent Sportster. Pour utilisation jusqu'à .655" de levée. Pression au siège de 190 lb. Livré avec coupelles aluminium anodisé dur ou coupelles titane et joints Viton pour guides d'origine. S'utilise avec clavettes d'origine.

752170 Kit complet de ressorts légers et haute levée avec coupelles titane
752171 Kit complet de ressorts légers et haute levée avec Coupelles acier traité
752172 Coupelles titane seules, le jeu
752173 Coupelles acier traité seules, le jeu
752174 Ressorts de soupape Chrome Silicone seuls pour coupelles Titane, le jeu
752175 Ressorts de soupape Chrome Silicone seuls pour coupelles acier, le jeu
752176 Coupelles inférieures acier seules pour coupelles Titane, le jeu
752177 Coupelles inférieures acier seules pour coupelles acier, le jeu
752178 Joints de queue de soupape Viton comme dans le kit 752170 pour guides d'origine, le jeu
752179 Joints de queue de soupape Viton comme dans le kit 752171 pour guides d'origine, le jeu



COUPELLES DE SOUPAPE ACIER ANDREWS

Coupelles en acier traité pour tous Evolution Big-Twin de 1984-1999, Twin-Cam 88 de 1999-2004 et Evolution Sportster de 1986-2003. Ils apporteront une levée supplémentaire de 0,050" que l'origine. Non seulement elles sont plus robustes mais aussi 10% plus légères et s'installeront avec les clavettes d'origine. Vendues par 4.

232591 Coupelles acier Andrews



CLAVETTES CRANE

Ces clavettes sont usinées avec précision et soigneusement traitées. Elles comportent près de deux fois la résistance de cisaillement des clavettes de série d'acier emboutis. Disponibles en deux différentes pression de ressort. Pour tous Big Twin Evolution de 1984-1999, Twin Cam 1999-2004 et Evolution Sportster 1986-2003, vendu en jeux de 8.

232664 Pour ressorts de 155 lbs
232665 Pour ressorts de 175 lbs



NOUVEAU

KITS RESSORT SDE SOUPAPES AV&V

Kits ressorts de soupapes AV&V's extreme qui contiennent des ressorts de soupape fabriqués à partir de fil ultra à haute teneur en silicium Kobe puis micro grenaillé et nitruré. Les kits sont livrés avec des coupelles et des clavettes comme indiqué ci-dessous.

Pour 2002 au présent V-Rod
Kits conçus pour cames Hautes Performances avec levée jusqu'à .580" et comprennent des coupelles Chromoly AV&V's et d'exclusives clavettes Posi-Clamp qui n'ont qu'une seule gorge mais qui enserrent la soupape au dessus et au dessous pour une résistance de plus 55% pa rapport à l'origine. Procure une pression au siège de 83 pounds à 1.500" et 280 pounds avec une levée de 0.900". S'utilise avec les coupelles d'origine.

749070 Kit pour soupapes stock triple gorge
749049 Clavettes de remplacement, les 8 paires
749069 Kit pour soupapes AV&V's simple gorge
749050 Clavettes de remplacement, les 8 paires

Pour 1948-1965 Panhead et 1966-1984 Shovelhead
Ces kits ne se montent pas directement. Verifiez toujours que vous avez un minimum de jeu .060" avant que les spires ne se touchent à pleine levée. Les culasses de 1948-1980 doivent être usinées pour accepter les coupelles AV&V's. Vous pourrez aussi avoir à usiner les sièges de ressorts avec un outil approprié pour obtenir le bon diamètre et/ou la bonne profondeur. Pour réference, les 1980-1984 Shovelheads ont les queues de soupapes qui sortent de 1.630" et un espacement du ressort d'à peu près 1.375". Tous les kits doivent être installés avec les coupelles inférieures stock.

749057 Pour utilisation avec jusqu'à .470" de levée. Pression au siège 155 lbs.
749058 Pour utilisation avec jusqu'à .530" de levée. Pression au siège 155 lbs.
749059 Pour utilisation avec jusqu'à .625" de levée. Pression au siège 175 lbs.
749048 Clavettes de remplacement, les 4 paires

Pour 1984-1999 Evolution Big Twin, 1986-2003 Evolution Sportster et 1999-2004 Twin Cam
Kits pour utlisation avec levée jusqu'à .600", coupelles en 1.375" pour donner plus de place dans les caches culbuteurs. Pression au siège de 155 lbs. Livré complet avec les coupelles de 1.375" pour donner plus de place ainsi que les coupelles inférieures et les clavettes.

749062 Kit avec coupelles chromoly
749063 Kit avec coupelles titane
749046 Clavettes de remplacement, les 4 paires

Kits pour utilisation avec levée jusqu'à .600", coupelles en 1.375" pour donner plus de place dans les caches culbuteurs.Pression au siège de 185 lbs. Livré complet avec les coupelles de 1.375" pour donner plus de place ainsi que les coupelles inférieures et les clavettes.

749066 Kit avec coupelles chromoly
749067 Kit avec coupelles titane
749046 Clavettes de remplacement, les 4 paires

Kits pour utilisation avec levée de .640'' jusqu'à .675". Pression au siège de 185 lbs. Livré complet avec les coupelles de 1.375" pour donner plus de place ainsi que les coupelles inférieures et les clavettes.

749068 Kit avec coupelles titane
749046 Clavettes de remplacement, les 4 paires

Kits Beehive pour levée jusqu'à .600". Pression au siège de 165 lbs. Livré avec des clavettes usinées ultra résistantes à 9 degrés. Les spires ne seront jointives qu'à une levée de 1.200'' ce qui est bien plus qu'avec un kit de ressorts conventionnels.

749060 Kit avec coupelles chromoly
749047 Clavettes de remplacement, les 4 paires

Kits Beehive pour levée de 600'' jusqu'à .650". Pression au siège de 180 lbs. Livré avec des clavettes usinées ultra résistantes à 9 degrés. Les spires ne seront jointives qu'à une levée de 1.150'' ce qui est bien plus qu'avec un kit de ressorts conventionnels.

749064 Kit Beehive avec coupelles chromoly
749047 Clavettes de remplacement, les 4 paires

Pour 2004 au présent Evolution Sportster et 2005 au présent Twin Cam avec soupapes de 7 mm
Kits Beehive pour levée jusqu'à .600". Pression au siège de 165 lbs. Livré avec des clavettes usinées ultra résistantes à 9 degrés. Les spires ne seront jointives qu'à une levée de 1.200'' ce qui est bien plus qu'avec un kit de ressorts conventionnels. Utilise les joints d'origine

749061 Kit Beehive avec coupelles chromoly
749051 Clavettes de remplacement, les 4 paires

Kits Beehive pour levée jusqu'à .650". Pression au siège de 178 lbs. Livré avec des clavettes usinées ultra résistantes à 9 degrés. Les spires ne seront jointives qu'à une levée de 1.150'' ce qui est bien plus qu'avec un kit de ressorts conventionnels. Ce kit doit être utilisé avec les joints AV&V ZPN749017

749065 Kit Beehive avec coupelles chromoly
749052 Clavettes de remplacement, les 4 paires



COUPELLES EN ALUMINIUM AVEC LEGERS CLAVETTES EN ACIER

Coupelles de précision fabriqués d'alliage d'aluminium 7075-T6 et comportent une finition solide anodisée pour usage prolongé, les clavettes de 15 degrés sont trempé après l'usinage.

234290 Jeu d'attaches, pour modèles de BT (sauf EV) de 1941-1984. La kit d'attaches permet une course de plus de 0,060" à 0,070" que les soutiens de série. Aussi utilisable avec les ressorts de soupape (ZPN234285) et les clavettes (ZPN234292) à grande levée

234292 Jeu de clavettes de soupape, pour BT (sauf EV) de 1941-1984

234291 Jeu de clavettes de soupape, pour BT (sauf EV) avec soupapes de tige mince

234293 Jeu de clavettes de soupape, pour tous EVO Big Twin de 1984-1999, Twin Cam de 1999 au présent et Sportster de 1986 au présent. Aussi utilisable avec les clavettes de Précision Machining (ZPN234294)

234295 Jeu de clavettes de soupape, Pour tous Evolution Big Twin de 1984-1999, Twin Cam de 1999 au présent et Sportster de 1986 au présent. Cet ensemble permet une course de plus +0,100 relativement aux clavettes de séries. Aussi utilisable avec la kit de ress



COUPELLES TITANE POUR SHOVELHEAD

Precision Machining a concu ces coupelles avec 0.70" de jeu en plus. Peuvent être utilisées avec des ressorts stock ou Precision Machining ZPN234285 et clavettes ZPN234292, pour Shovelhead 74" et 80".

236137 Jeu de coupelles, titane



COUPELLES INFERIEURES DE RESSORTS DE SOUPAPES POUR SHOVELHEAD

Precision Machining a concu ces coupelles inférieures pour être utilisées avec des guides de.562 de diamètre et ont un décrochement pour laisser plus de place au joint. Pour tout moteur Shovelhead de 74 CI. Vendus par 4.

236136 Jeu de 4 coupelles de resort de soupapes



CLAVETTES ET COUPELLES AV&V HAUTES PERFORMANCES

D'un design plus solide que l'origine, conçues pour s'utiliser avec les ressorts d'origine coniques et soupapes d'origine à trois gorges ou les AV&V simple gorge. Le kit consiste en 4 coupelles et 4 paires de clavettes AV&V exclusives POSI-CLAMP qui bien qu'elles n'utilisent qu'une seule gorge attrappent la soupape au dessus et au dessous des 3 gorges pour une force supérieure de 55% par rapport à l'origine. Pour 2002 at près Buell à air, 2004 au présent Sportster et 2005 au présent Twin Cam.

749053 Kit coupelles de soupapes



SOUPAPES DE REMPLACEMENT STOCK POUR BIG TWIN

Soupapes de remplacement de haute qualité pour Big Twin. Egales ou supérieures à celles d'origine. Les diamètres de tulipe et de queue sont standard.

Shovelhead de 1966-1984

032204 Admission (OEM 18074-66 & 18075-80)

232382 Echappement (OEM 18082-57A & 18086-80)

Evolution Big Twins 1984-1999

232395 Admission (OEM 18074-83A)

232396 Echappement (OEM 18082-83)

Twin Cam 1999-2004

232395 Admission (OEM 18074-83A)

232396 Echappement (OEM 18082-83)



ENTRETOISES DE RESSORT DE SOUPAPE ROWE
Ces entretoises Rowe vont permettront d'égaliser précisément ou d'augmenter la pression de vos ressorts de soupapes facilement à la précontrainte désirée. Elles sont vendues par 4.

Pour 1958-1985 Ironhead Sportster. Ces entretoises font .578" de diamètre intérieur et .760" d'extérieur.
721076 .060 d'épaisseur
721077 .030 d'épaisseur

Pour 1986-2003 EVO Sportster. Ces entretoises font .625" de diamètre intérieur et 1.250" d'extérieur.
721070 .060 d'épaisseur
721071 .030 d'épaisseur

Pour 1948-1965 Panhead et 1965-1979 Shovelhead. Ces entretoises font .578" de diamètre intérieur et .760" d'extérieur.
721076 .060 d'épaisseur
721077 .030 d'épaisseur

Pour 1984 au présent EVO Big Twin, 1999-2004 Twin Cam Ces entretoises font .625" de diamètre intérieur et 1.250" d'extérieur.
721070 .060 d'épaisseur
721071 .030 d'épaisseur



SOUPAPES QUEUE FINE POUR TWIN CAM
Des soupapes légères en titane pour les applications hautes performances sur les Twin Cam. Ces soupapes ont des queus en diamètre de 7mm et doivent donc être installées avec les les guides et le kit ressort correspondant. Soupapes et guides sont vendus individuellement, les ressorts sont vendus en kit comprenant au choix des coupelles acier ou titane.

Soupapes de conversion queue fine pour Twin Cam de 1999-2004

	Type	*Diam tige*	*Diam tulipe*
750533	ech.	7.0mm	1.565" Queue fine, surdimensionnée

Guides de conversion 7mm pour Twin Cam de 1999-2004
Ces guides sont vendus pièce et sont livrés complets avec joints Viton

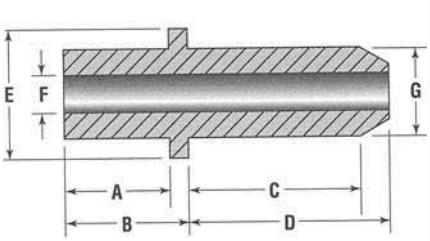
Admission	*Echappement*	*Taille*
750545	**750550**	Std. (.5620")

Admission: A=.650", B=.700", C=.800", D= 1.400", E=.615", F=.2745", G =.5620"
Echappement: =.555", B=.605", C= 1.150", D=1.275", E=.440", F=.2350", G=.3959"

750544 Paquet de 4 joints de queue



Kit ressorts de soupapes
750405 Titane, Twin Cam 2005 au présent
750406 Acier, Twin Cam 2005 au présent





SOUPAPES AV&V UTILISATION EXTREME
Ces superbes soupapes sont forgées d'une pièce à partir d'un alliage de course en acier inoxydable de qualité. Le procédé de nitruration liquide crée une soupape qui est plus lisse et plus solide. Les queues ont une micro finition pour une plus longue durée de vie et disposent d'un angle de 45 degrés en dessous de la rainure de verrouillage pour faciliter l'installation du joint. Toutes ces soupapes sont nitrurées de noir. Les soupapes pour 2005 au présent Twin Cams sont également disponibles dans une version chromée dur.

1958-1969 Ironhead Sportster

ZPN	*Type*	*Diam. Tige*	*Diam. Tulipe*	*OEM*
749220	adm.	.3110"	1.812"	18070-70
749219	éch.	.3392"	1.562"	18033-80

1970-1985 Ironhead Sportster

ZPN	*Type*	*Diam. Tige*	*Diam. Tulipe*	*OEM*
749221	adm.	.3110"	1.940"	18027-80
749219	éch.	.3392"	1.562"	18033-80

1986-2003 Evolution Sportster 883

ZPN	*Type*	*Diam. Tige*	*Diam. Tulipe*	*OEM*
749171	adm.	.3108"	1.590"	18031-86
749163	éch.	.3106"	1.355"	18030-86

1988-2003 Evolution Sportster 1200

ZPN	*Type*	*Diam. Tige*	*Diam. Tulipe*	*OEM*
749183	adm.	.3108"	1.720"	18023-87
749165	éch.	.3106"	1.485"	18024-87

2004 au présent Evolution Sportster 1200, 2002 au présent Buell XB9 & XB12

ZPN	*Type*	*Diam. Tige*	*Diam. Tulipe*	*OEM*
749187	adm.	.2757"	1.810"	18690-02
749169	éch.	.2755"	1.575"	18691-02

Big Twin 1948-1965 (Panhead)

ZPN	*Type*	*Diam. Tige*	*Diam. Tulipe*	*OEM*
749222	adm. & éch. 18071-48	.3765"	1.750"	

Big Twin 1965-1984 (Shovelhead)

ZPN	*Type*	*Diam. Tige*	*Diam. Tulipe*	*OEM*
749223	adm.	.3770"	1.940"	18074-66
749222	éch.	.3765"	1.750"	18082-57A

Evolution Big Twin 1984-1999

ZPN	*Type*	*Diam. Tige*	*Diam. Tulipe*	*OEM*
749225	adm.	.3108"	1.845"	18074-83A
749224	éch.	.3106"	1.615"	18082-83

Twin Cam 1999-2004

ZPN	*Type*	*Diam. Tige*	*Diam. Tulipe*	*OEM*
749225	adm.	.3108"	1.845"	18074-83A
749226	éch.	.3106"	1.570"	18085-99

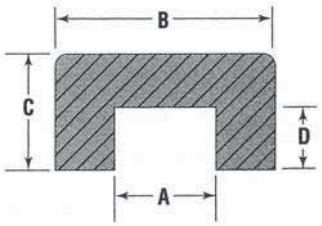
Twin Cam 2005 au présent

ZPN	*Type*	*Diam. Tige*	*Diam. Tulipe*	*OEM*
749185	adm.	.2757"	1.810"	18074-05
749167	éch.	.2755"	1.575"	18085-05

Twin Cam 2005 au présent, chromees dur

ZPN	*Type*	*Diam. Tige*	*Diam. Tulipe*	*OEM*
749186	adm.	.2757"	1.810"	18074-05
749168	éch.	.2755"	1.575"	18085-05





CHAPEAUX DE QUEUE DE SOUPAPES
Ces chapeaux doivent être utilisés sur toutes les queues de soupapes qui ont été coupées à la longueur désirée. Egalement utilisées dans toutes les applications racing. Ils éliminent le besoin de traitement thermique des queues de soupape.

	A.	B.	C.	D.	Qte.
745136	5/16"	.395"	.160"	.080"	1
745137	.2756"	.355"	.160"	.080"	1
730038	.260"	.345"	.120"	.080"	4
745149	.260"	.345"	.120"	.080"	1
745146	.2165"	.295"	.090"	.050"	1
730040	.1970"	.280"	.090"	.050"	4
745147	.1970"	.280"	.090"	.050"	1
730041	.1965"	.275"	.230"	.150"	8
745148	.1965"	.275"	.230"	.150"	1



SOUPAPES AV&V HAUT DEBIT

Les soupapes AV&V de style Tulipées offrent le plus haut niveau de débit sur le marché. Elles sont forgées à partir d'un acier inoxydable de qualité course. Chaque soupape a un embout trempé à l'Echtrémité de la tige pour éviter une usure prématurée pour les applications avec hauet levée. Les soupapes avec une queue de 5/16" (0,3106" à 0.3125") disposent également d'un angle de 45 degrés en dessous de la gorge pour faciliter l'installation du joint. Elles sont traitées thermiquement par un procédé spécial et la tige a une micro finition pour une plus longue durée de vie.

Pour moteurs Evolution Big Twin & Twin Cam avec queues de soupapes en 5/16"

ZPN	*Type*	*Tulipe*	*Longueur*	*Tige*	*Finition*	*Note*
749166	éch	1.570"	4.520"	.3106"	Noir	-
749174	éch	1.610"	4.510"	.3106"	Noir	-
749175	éch	1.610"	4.565"	.3106"	Noir	Pour culasses S&S
749176	éch	1.650"	4.510"	.3106"	Noir	Soupapes plus grosses pour culasses Jims 120 & SE 110
749178	éch	1.700"	4.470"	.3106"	Chromé	Pour culasses Merch
749179	éch	1.700"	4.535"	.3106"	Noir	Embout.250" qui peut être raccourcit
749181	éch	1.700"	4.635"	.3106"	Noir	Pour culasses Ultima
749225	adm	1.845"	4.458"	.3108"	Noir	Remplacement stock, pour culasses d'origine
749194	adm	1.900"	4.440"	.3108"	Noir	-
749197	adm	1.900"	4.415"	.3108"	Noir	.025" plus courte
749198	adm	1.940"	4.440"	.3108"	Noir	-
749200	adm	1.990"	4.440"	.3108"	Noir	-
749202	adm	2.020"	4.440"	.3108"	Noir	Pour culasses Merch
749201	adm	2.020"	4.490"	.3108"	Noir	.050" lplus longue
749203	adm	2.020"	4.480"	.3108"	Noir	Pour culasses S&S
749204	adm	2.060"	4.510"	.3108"	Chromé	Soupapes plus grosses pour culasses S&S
749208	adm	2.100"	4.590	.3108	Noir	Pour culasses Ultima
749206	adm	2.100"	4.475"	.3108"	Noir	Soupapes plus grosses pour culasses Jims 120 & SE 110
749209	adm	2.150"	4.480"	.3108"	Chromé	Soupapes plus grosses pour culasses Jims 120 & 131

Pour moteurs Twin Cam avec queues de soupapes en 7mm. Triple gorge

ZPN	*Type*	*Tulipe*	*Longueur*	*Tige*	*Finition*	*Note*
749167	éch	1.575"	4.560"	.2755"	Noir	-
749168	éch	1.575"	4.560"	.2755"	Chromé	-
749172	éch	1.610"	4.555"	.2755"	Noir	.035" Surdimensionnée
749173	éch	1.610"	4.555"	.2755"	Chromé	.035" Surdimensionnée
749185	adm	1.810"	4.455"	.2757"	Noir	-
749186	adm	1.810"	4.455"	.2757"	Chromé	-
749190	adm	1.850"	4.455"	.2757"	Noir	.040" Surdimensionnée
749191	adm	1.850"	4.455"	.2757"	Chromé	.040" Surdimensionnée
749195	adm	1.900"	4.455"	.2757"	Noir	.090" Surdimensionnée
749196	adm	1.900"	4.455"	.2757"	Chromé	.090" Surdimensionnée
749199	adm	1.980"	4.455"	.2757"	Noir	.170" Surdimensionnée

Pour 1986-2003 Sportster 1200 & Buell avec queues de soupapes en 5/16"

ZPN	*Type*	*Tulipe*	*Longueur*	*Tige*	*Finition*	*Note*
749165	éch	1.485"	4.560"	.3106"	Noir	Remplacement stock, pour culasses d'origine
749170	éch	1.580''	4.575''	.3106''	Chromé	Pour culasses Buell
749183	adm	1.720"	4.480"	.3108"	Noir	Remplacement stock, pour culasses d'origine
749184	adm	1.770"	4.480"	.3108"	Noir	Surdimensionnée
749189	adm	1.812''	4.485''	.3108''	Chromé	Pour culasses Buell
749192	adm	1.851''	4.485''	.3108''	Chromé	Soupapes plus grosses pour culasses Buell

Pour 2004 au présent Sportster 1200 & Buell XB9/XB12 avec queues de soupapes en 7mm

ZPN	*Type*	*Tulipe*	*Longueur*	*Tige*	*Finition*	*Note*
749169	éch	1.575"	4.620"	7mm	Noir	Remplacement stock, Triple gorge
749187	adm	1.810"	4.480"	7mm	Noir	Remplacement stock, Triple gorge
749193	adm	1.851"	4.520"	7mm	Noir	Surdimensionnée, triple Triple gorge

Soupapes conversion valves pour 883 Sportsters avec kit 1200cc Big Bore installé

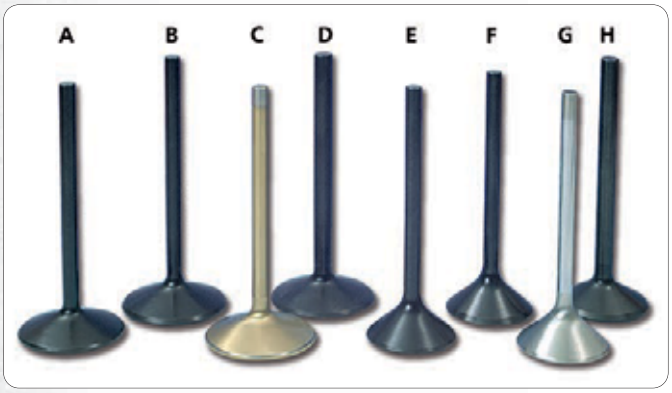
Les sièges doivent être usinés plus profond et leur diamètre intérieur agrandi pour accepter ces soupapes

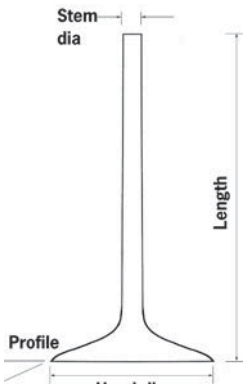
ZPN	*Type*	*Tulipe*	*Longueur*	*Tige*	*Finition*
749164	éch	1.480"	4.640"	.3106"	Noir
749182	adm	1.720"	4.560"	.3108"	Noir

Pour 2002 au présent V-Rod

Triple gorges pour accepter les clavettes d'origine. Simple gorge pour les ressorts AV&V's Hautes performances ZPN749069

ZPN	*Type*	*Tulipe*	*Longueur*	*Tige*	*Finition*	*Note*
749211	éch	34.4mm	116.9mm	.2346"	Chromé	Triple gorge
749214	éch	35.4mm	116.9mm	.2346"	Chromé	Triple gorge
749215	adm	40mm	116.28mm	.2351"	Chromé	Triple gorge
749218	adm	41mm	116.28mm	.2351"	Chromé	Triple gorge
749213	éch	35.4mm	116.9mm	.2346"	Chromé	Simple gorge
749217	adm	41mm	116.28mm	.2351"	Chromé	Simple gorge





SOUPAPES PRECISION MACHINING OVERSIZE AVEC QUEUE NON USINEE

Pour les préparateurs qui veulent l'ultime performance de leurs cullasses préparées et passées au Flow, Precision Machinig a dessiné ces soupapes surdimensionnées avec queues plus longues. Ces soupapes performance sont disponibles en différents matériaux. Les soupapes d'échappement ont un angle breveté de 44 degrés en tulipe qui ameliore l'ecoulement et la vitesse des gaz. Les queues de soupapes doivent être usinées et raccourcies suivant vos besoins. Ces soupapes sont un must pour tout magasin performant.

Note: Ce ne sont pas des soupapes de remplacement stock, elles demandent un usinage professionel.

		Type	Diam. Tête	Diam. Queue	Profile	Longueur
A	**236445**	ad Black Diamond	2.000"	.3107"	23°	4.780"
B	**236446**	ad Black Diamond	2.100"	.3107"	23°	4.780"
C	**236447**	ad Tensilite Titanium	2.125"	.3107"	23°	4.780"
D	**236448**	ad Black Diamond	2.125"	.3765"	23°	5.000"
E	**236449**	éch Black Diamond	1.715"	.3096"	44°	4.780"
F	**236450**	éch Black Diamond	1.750"	.3096"	44°	4.780"
G	**236451**	éch Special Inconel	1.750"	.3096"	44°	4.780"
H	**236452**	éch Black Diamond	1.850"	.3747"	29°	5.000"



SOUPAPES EN INOX HAUTES PERFORMANCES "BLACK DIAMOND" PAR PRECISION MACHINING

Les soupapes Black Diamond de Précision Machining sont faites en acier inoxydable de super qualité et usinées avec un profil qui offre d'excellentes caractéristiques de circulation. Ces soupapes légères sont ensuite imprégnées par le biais d'un procédé très spécial à 0,002" de profondeur pour améliorer les propriétés d'usure et pour baisser la friction. Ce procédé apporte une résistance à la corrosion et à l'usure supérieure à ce qui existe actuellement. La plupart des soupapes sont disponibles soit en dimension d'origine ou mince et à plus grand diamètre de tulipe pour les constructeurs de moteurs à hautes performances.

Pour 1932-1973 45CI Solo & Servicar

ZPN	*Type*	*Diam Tige*	*Diam Tulipe*	*OEM*
756058	adm & éch	.3395"	1.625"	18070-32, 18080-32

Pour 2002 au présent V-Rod

ZPN	*Type*	*Diam Tige*	*Diam Tulipe*	*OEM*
750530	adm	.2348"	1.575"	18664-01K
750531	éch	.2344"	1.360"	18663-01K

Pour 1970-1985 Sportster "fonte"

ZPN	*Type*	*Diam Tige*	*Diam Tulipe*	*OEM*
232388	adm	.309"	1.935"	18070-70
232389	éch	.3384"	1.570"	18033-80
232390	adm	.309"	2.000"	Surdimensionnée
232391	éch	.3384"	1.630"	Surdimensionnée

Pour 1986-2003 Evolution Sportster 883

ZPN	*Type*	*Diam Tige*	*Diam Tulipe*	*OEM*
232402	adm	.3100"	1.585"	18031-86
232404	éch	.3095"	1.350"	18030-86

Conversion pour passage 1986-2003 883 à 1200 Sportsters

ZPN	*Type*	*Diam Tige*	*Diam Tulipe*
234200	adm	.310"	1.715"
234201	éch	.3096"	1.480"

Conversion pour passage 2004 au présent 883 à 1200 Sportsters

ZPN	*Type*	*Diam Tige*	*Diam Tulipe*
752248	adm	.2755"	1.715"
752249	éch	.2755"	1.480"

Pour 1986 Evolution Sportster 1100

ZPN	*Type*	*Diam Tige*	*Diam Tulipe*	*OEM*
232392	adm	.310"	1.840"	18023-86
232393	éch	.3096"	1.615"	18024-86
232394	adm	.310"	1.940"	Surdimensionnée

Pour 1988-2003 Evolution Sportster 1200

ZPN	*Type*	*Diam Tige*	*Diam Tulipe*	*OEM*
239302	adm	.310"	1.710"	18023-87
239303	éch	.3095"	1.475"	18024-87

Pour Big Twin 1930-1936 (VL Flathead)

ZPN	*Type*	*Diam Tige*	*Diam Tulipe*	*OEM*
756061	adm & éch	.3715"	1.930"	-
756062	adm & éch	.3715"	2.050"	Surdimensionnée

Pour Big Twin 1937-1948 (UL Flathead)

ZPN	*Type*	*Diam Tige*	*Diam Tulipe*	*OEM*
756059	adm & éch	.3715"	1.930"	18072-37, 18082-37
756060	adm & éch	.3715"	2.050"	Surdimensionnée

Pour Big Twin 1936-1947 (Knucklehead)

ZPN	*Type*	*Diam Tige*	*Diam Tulipe*	*OEM*
239300	adm	.3765"	1.750"	18071-36
239301	éch	.3745"	1.750"	18081-36

Pour Big Twin 1948-1965 (Panhead)

ZPN	*Type*	*Diam Tige*	*Diam Tulipe*	*OEM*
232381	adm	.3765"	1.750"	18071-48
232382	éch	.3747"	1.750"	18082-57

Pour Big Twin 1965-1984 (Shovelhead)

ZPN	*Type*	*Diam Tige*	*Diam Tulipe*	*OEM*
232383	adm	.3765"	1.950"	18074-66
232384	adm	.3765"	2.000"	Surdimensionnée
232380	éch	.3760"	1.780"	Surdimensionnée
232385	éch	.3747"	1.812"	Surdimensionnée

Note: Les tiges minces ont besoin de clavettes spéciales (ZPN234291).

Pour Evolution Big Twin 1984-1999

ZPN	*Type*	*Diam Tige*	*Diam Tulipe*	*OEM*
232395	adm	.310"	1.840"	18074-83A
232396	éch	.3096"	1.615"	18082-83
232397	adm	.310"	1.940"	Surdimensionnée

Pour tout moteur Big Twin Evolution de 1984-1999

234890	Soupape High Flow racing admission. 1.900", tulipe 28°
234891	Soupape High Flow racing échappement.1.615", tulipe 29°

Pour Twin Cam de 1999-2004

ZPN	*Type*	*Diam Tige*	*Diam Tulipe*	*OEM*
239427	adm	.3106.	1.840.	18074-83A
239429	éch	.3101"	1.565"	18085-99
239428	adm	.3106"	1.900"	Surdimensionnée

Pour Twin Cam de 2005 au présent

ZPN	*Type*	*Diam Tige*	*Diam Tulipe*	*OEM*
750432	adm	.2754"	1.805"	18074-05
750433	adm	.2754"	1.900"	Surdimensionnée
750434	éch	.2755"	1.575"	18085-05
750435	éch	.2755"	1.630"	Surdimensionnée





SOUPAPES D'ECHAPPEMENT SPECIALES POUR CULASSES "BRANCH" ET "STD"

Soupapes "High-Flow" racing fabriquées dans un alliage spécial par Precision Machining en remplacement pour les culasses Branch et STD pour les Evolution Big Twins mais également utilisable sur des culasses OEM préparées.

Pour les culasses Branch la queue de soupape est 0.60" plus courte que l'origine pour pouvoir la reculer dans la culasse et pouvoir donner plus d'espace entre soupape et piston au PMH avec de grosses cames. Pour les culasses STD: soupapes spéciales surdimensionnées avec un haut écoulement aérodynamique, disponible en deux tailles.

237183 Soupape d'échappement Black Diamond pour culasses Branch Queue .3096" Tête 1.615" Tulipe 23° Longueur 4.380"

232460 Soupape d'échappement Black Diamond pour culasses STD. Queue .3095" Tête 1.650" Tulipe 24° Longueur 4.480"

234895 Soupape d'échappement Black Diamond STD. Queue .3095" Tête 1.750" Tulipe 24° Longueur 4.480"

SOUPAPES AVEC QUEUES FINES POUR 883 EVOLUTION SPORTSTERS

Ces ensembles soupapes/guides avec queues fines réduisent le poids en mouvement et favorisent les hauts régimes. Ces soupapes Precision Machining's sont les fameuses Black Diamond avec une queue de 7mm de diamètre. Les guides assortis sont livrés avec joints. Toutes les pièces sont vendues séparément il vous faut donc deux de chaque à chaque fois pour un 883 Sportster complet.

Kit ressort de soupapes

236151 Kit ressorts racing allégés

Joints de queue de soupape

236152 Joints de queue fins, les 4

	Type	Diam. Tête	Diam. Queue	Profile	Longueur
236138	adm	1.585"	.2745"	23°	4.550"
236139	éch	1.350"	.2745"	27°	4.635"

Guides pour queues fines

Chaque guide est livré avec son joint.

Admission	*Échappement*	*Taille*
236140	**236146**	Std. (0.562")
236141	**236147**	+.001"
236142	**236155**	+.002"
236143	**236148**	+.004"
236144	**236149**	+.006"
236145	**236150**	+.010"



SOUPAPES AV&V NON FINIES SURDIMENSIONNEES

Ces soupapes à haut débit sont parfaites pour les constructeurs de moteurs qui veulent vraiment aller plus loin et tirer les derniers chevaux d'un moteur. Les tiges sont non finies et les gorges doivent doivent être usinées par un professionnel. Les embouts de queues doivent être utilisés avec des chapeaux car les embouts sont non traités. Finition chrome dur pour une plus longue durée de vie.

ZPN	Type	Diam. Tulipe	Longueur	Diam. Tige
749212	éch.	35.4mm	5"	.2346"
749216	adm.	41mm	5"	.2351"
749177	éch.	1.650"	5.7"	.3106"
749180	éch.	1.700"	5.7"	.3106"
749207	adm.	2.100"	5.7"	.3108"
749210	adm.	2.200"	5.7"	.3108"



GUIDES DE SOUPAPES BRONZES C630 PAR KIBBLEWHITE PRECISION MACHINING

Les guides de soupapes de Kibblewhite Précision Machining sont faits avec des matériaux de plus haute qualité disponible. Chaque pièce est vérifiée lors de chaque opération d'usinage. Le diamètre externe est usiné avec précision entre deux centres pour assurer la concentricité. Chaque pièce est clairement identifiée pour faciliter l'entreposage. Pour chaque type de moteur il y a un guide surdimensionné de "Type Réparation" disponible. Le diamètre d'alésage interne est 0,001" plus petit que le diamètre de la tige de soupape et doit être alésé pour donner une accommodation parfaite et pour durer longtemps. Le C630 est un mélange de cuivre, le nickel et d'aluminium. La haute teneur en cuivre donne d'excellentes qualités thermiques, le nickel est robuste et résistant à l'usure et l'aluminium apporte des caractéristiques de durcissement. Cet alliage de bronze permet de réduire les jeux créant ainsi une meilleure étanchéité soupape et siège ainsi qu'un meilleur contrôle du jeu. Les qualités d'expansion de C630 est particulièrement compatible avec les culasses en aluminium. Ces guides superbes constituent le meilleur rapport qualité prix.

Guides C630 Bronze pour Ironhead Sportster de 1957 à début 1983

Adm.: A=.470", B=.545", C=.700", D=1.225", E=.745", F=.3085", G=.5650"
Ech.: A=.470", B=.545", C=.600", D=1.225", E=.745", F=.3375", G=.5650"

Adm.	*Ech.*	
724205	**724213**	Std. (0.5650")
724206	-	+.001"
724207	**724215**	+.002"
724212	**724220**	+.010"

Guides C630 Bronze pour Evolution Sportster de 1986-2003

A =.375", B =.375", C = 1.700", D = 2.025", E = ---, F =.3090", G =.5620"

Adm./Ech.	
232352	Std. (0.5620")
232426	+.001"
232353	+.002"
232427	+.003"
232354	+.004"
232428	+.005"
232356	+.010"

Guides C630 Bronze pour Big Twin de 1948-1979 (Panhead & Shovelhead)

Adm.: A =.450", B =.540", C =.755", D = 1.370", E =.745", F =.3745", G =.5650"
Ech.: A =.450", B =.540", C =.855", D = 1.315", E =.745", F =.3745", G =.5650"

Adm.	*Ech.*	
232310	**232328**	Std. (0.5650")
232321	**232329**	+.001"
232322	**232330**	+.002"
232323	**232331**	+.003"
232324	**232332**	+.004"
232326	**232334**	+.006"
232418	**232420**	+.008"
232327	**232335**	+.010"
232419	-	+.025"

Guides C630 Bronze pour Big Twin de 1979-1984 (Shovelhead)

Adm.: A =.450", B =.540", C =.755", D = 1.315", E =.745", F =.3755", G =.6250"
Ech.: A =.450", B =.540", C =.775", D = 1.315", E =.745", F =.3737", G =.6250"

Adm.	*Ech.*	
232336	**232344**	Std. (0.6250")
232337	**232345**	+.001"
232338	**232346**	+.002"
232339	-	+.003"
232340	**232348**	+.004"
232341	**232349**	+.005"
232342	**232350**	+.006"
232343	-	+.010"

Guides C630 Bronze pour queues fines. Big Twin de 1948-1979 (Panhead & Shovelhead)

Adm.: A =.450", B =.540", C =.755", D = 1.370", E =.745", F =.3095", G =.5650"
Ech.: A =.450", B =.540", C =.855", D = 1.315", E =.745", F =.3375", G =.5650"

Adm.	*Ech.*	
232357	**232361**	Std. (0.5650")
232358	**232362**	+.002"
232359	**232363**	+.004"
232360	**232364**	+.010"

Guides C630 Bronze pour queues fines. Big Twin de 1979-1984 (Shovelhead)

Adm.: A =.450", B =.540", C =.775", D = 1.370", E =.745", F =.3095", G =.6250"
Ech.: A =.450", B =.540", C =.775", D = 1.315", E =.745", F =.3380", G =.6250"

Adm.	*Ech.*	
232411	**232415**	+.002"
232412	**232416**	+.004"
232413	**232417**	+.010"

Guides C630 Bronze pour Evolution Big Twin de 1984-1999 et Twin Cam de 1999-2004

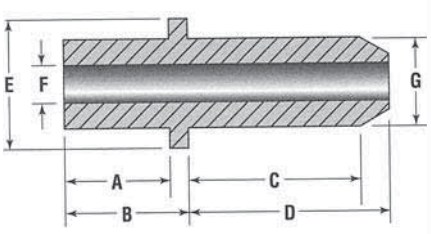
A =.375", B =.375", C = 1.700", D = 2.025", E = ---, F =.3090", G =.5620"

Adm./Ech.	
232352	Std. (0.5620")
232426	+.001"
232353	+.002"
232427	+.003"
232354	+.004"
232428	+.005"
232356	+.010"

Guides C630 Bronze pour Evolution Sporster de 2004 au présent et Twin Cam de 2005 au présent

A=.690", B=.740", C=.800" (Adm.) 1.030" (Ech), D= 1.280", E=.615, F=.2750", G=.5620"

Adm.	*Ech.*	
752180	**752184**	Std. (0.5620")
752181	**752185**	+.001"
752182	**752186**	+.002"
752183	**752187**	+.010"





GUIDES DE SOUPAPES MANGANESE BRONZE PAR KIBBLEWHITE PRECISION MACHINING

Ces guides de soupapes de ont été conçus avec le prix en tête pour celui qui refait son moteur. Mais attendez-vous aux mêmes tolérances rigoureuses KPMI avec cependant une tenue réduite/capacité d'usure par rapport aux "C630" en nickel aluminium bronze. Les guides manganèse sont moins durs et plus facilement alésés, puis peuvent être délicatement fini avec nos pierres à aléser. Maintenant avec une perceuse électrique, vous pouvez fraiser et rectifier des guides de soupape en manganèse en moins de temps et en l'absence d'équipement de rodage cher qui est requis avec le Nickel Bronze.

Guides de soupapes Manganese Bronze pour Big Twin 1948-1979 (Panhead & Shovelhead)

Adm.: A= .450", B= .540", C= .755", D= 1.370", E= .745", F= .3745", G= .5650"
Ech.: A= .450", B= .540", C= .855", D= 1.315", E= .745", F= .3745", G= .5650"

Adm.	*Ech.*	
756334	**756342**	Std. (0.5650")
756335	**756343**	+.001"
756336	**756344**	+.002"
756337	**756345**	+.003"
756338	**756346**	+.004"
756339	**756347**	+.006"
756340	**756348**	+.008"
756341	**756349**	+.010"
756330	**756331**	+.025"

Guides de soupapes Manganese Bronze pour Big Twin 1979-1984 (Shovelhead)

Adm: A= .450", B= .550", C= .755", D= 1.305", E= .745", F= .3745", G= .6250"
Ech: A= .450", B= .550", C= .755", D= 1.305", E= .745", F= .3735", G= .6250"

Adm.	*Ech.*	
756350	**756355**	Std. (0.6250")
756351	**756356**	+.001"
756352	**756357**	+.002"
756353	**756358**	+.004"
756354	**756359**	+.006"
756332	**756333**	+.025"

Guides de soupapes Manganese Bronze pour Evolution Sportster 1986-2003, Evolution Big Twin 1984-1999 et Twin Cam 1999-2004

A=.650", B=.700", C= 0.800", D= 1.400", E= 0.615", F=.3096", G=.5620"

Adm.	*Ech.*	
756360	**756366**	Std. (0.5620")
756361	**756367**	+.001"
756362	**756368**	+.002"
756363	**756369**	+.003"
756364	**756370**	+.004"
756365	**756371**	+.010"

Guides de soupapes Manganese Bronze pour Evolution Sportster 2004 au présent et Twin Cam 2005 au présent

S'utilisent avec joints de queue de soupape style origine ou ZPN752197 pour les hautes levées
A= .690", B= .740", C= .800" (in) 1.030" (ex), D= 1.280", E= .615, F= .2750", G= .5620"

Adm.	*Ech.*	
756372	**756376**	Std. (0.5620")
756373	**756377**	+.001"
756374	**756378**	+.002"
756375	**756379**	+.010"

Alésoir de guide, seuelement pour ces guides Manganese Bronze

756380	.2770"
756381	.3100"
756382	.3110"
756383	.3770"
756384	.3780"



GUIDES ROWE "TRU-BORE" EN FONTE POUR QUEUES DE SOUPAPES FINES

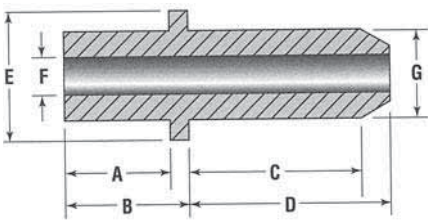
Les guides Rowe "Tru-Bore" en fonte sont fabriqués avec la meilleure fonte traitée. Le diamètre extérieur est parfaitement usiné et concentrique et l'alésage au centième. La fonte a un bon pouvoir auto-lubrifiant et est facile à usiner. Vendus pièce.

Guide Rowe "Tru-Bore" pour Panhead de 1948-1965 et Shovelhead Big Twin de 1966-1979

Admission	*Échappement*	
-	**720920**	Std. (.5655")
720917	**720921**	+.002"
720918	-	+.004"

Guide Rowe "Tru-Bore" pour Shovelhead Big Twin de 1979-1984

Admission	*Échappement*	
-	**720912**	Std. (.6245")
720909	**720913**	+.002"
720910	**720914**	+.004"
-	**720915**	+.006"





GUIDES DE SOUPAPES AMPCO POUR V-ROD

Des guides pour tous les V-Rod de 2002 au présent. Made in the USA par Kibblewhite Precision Machining. Etant donné que le matériau AMPCO a des caractéristiques des matériaux d'origine, il existe une version différenciée pour l'admission et l'échappement.

Admission

A=.590", B=.640", C= 1.060", D= 1.260, E=.440", F=.2350", G=.3959"

Echappement

A=.555", B=.605", C= 1.150", D=1.275", E=.440", F=.2350", G=.3959"

Admission	*Echappement*	
750534	**750539**	Std. (.3959")
750535	**750540**	+.001"
750536	**750541**	+.002"
750537	**750542**	+.004"
750538	**750543**	+.010"



GUIDES DE SOUPAPES AMPCO 45 AVEC JOINTS DE QUEUE DE SOUPAPE

Ces guides spéciaux sont conçus pour accepter des levées de soupape jusqu.à.600". Ces guides ont une gorge usinée à l'intérieur qui permet de retenir un joint viton déjà installé qui ne peut pas partir.

Pour Evolution Sportster de 1986-2003, Evolutiom Big Twin de 1984 au présent et Twin Cam de 1999-2004

Adm.

A=.650", B=.700" C=.800", D= 1.400", E=.615", F=.3085", G=.5620"

Ech.

A =.650", B =.700", C = 1.150", D = 1.450", E =.615", F =.3085", G =.5620"

Adm.	*Ech.*	
236130	**236156**	Std. (.5620")
236131	**236157**	+.001"
236132	**236158**	+.002"
236133	**236159**	+.004"
236134	**236160**	+.006"
236135	**236161**	+.010"
730043		Joints de remplacement, les 4

Pour Sportster de 2004 au présent et Twin Cam de 2005 au présent

Adm.

A=.725", B=.775", C=.800", D=.1.280", E=.615", F=.275", G=.5620"

Ech.

A=.725", B=.775", C= 1.030", D=.1.280", E=.615", F=.275", G=.5620"

Adm.	*Ech.*	
-	**750416**	Std. (.5620")
750414	**750419**	+.004"
750415	**750420**	+.010"
750663		Joints de remplacement, les 4



GUIDES EPAULES AMPCO-45

Ces guides Precision Machining ont un épaulement pour les monter avec précision dans la culasse. L'épaulement n'interfère pas avec la coupelle de ressort et permet jusqu'à.600" de levée de soupape. Pour être plus précis Precision Machining différencie les dimensions des guides d'admission et d'échappement.

Guides AMPCO 45 Bronze pour Evolution Sportster de 1986-2003 Evolution Big Twin de 1984-1999 et Twin Cam de 1999-2004

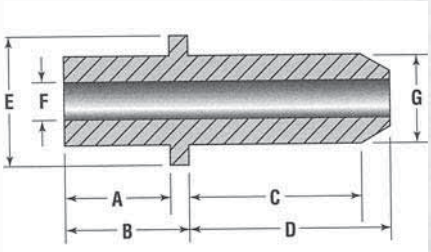
Admission:

A =.650", B =.700", C =.800", D = 1.400", E =.615", F =.3085", G =.5620"

Echappement:

A =.650", B =.700", C = 1.150", D = 1.450", E =.615", F =.3085", G =.5620"

Admission	*Echappement*	
234269	**234277**	Std. (0.5620")
234270	**234278**	+.001"
234271	**234279**	+.002"
234272	**234280**	+.003"
234273	**234281**	+.004"
234274	**234282**	+.005"
-	**234283**	+.006"
234276	**234284**	+.010"





GUIDES ROWE AMPCO-45 NICKEL BRONZE

Les guides Rowe Ampco-45 sont fabriqués aux Etats-Unis avec du nickelbronze et sont usinés avec précision, ils sont également estampillés avec la taille, le modèle et le nom Rowe USA Le Nickel bronze a d'excellentes qualités auto-lubrificatrices et subit très peu de dilatations. Ces guides requièrent un jeu d'alésage compris entre 1/2" et 1 centième (.0005"-.0010"). Vendus pièce.

Pour Panhead et Shovelhead Big Twin de 1948-1979

Admission	*Echappement*	*Taille*
720957	-	+.004"
720958	-	+.005"

Pour Shovelhead Big Twin de 1979-1984

Admission	*Echappement*	*Taille*
-	**720943**	+.001"
720934	-	+.003"
720935	**720946**	+.004"
720936	**720947**	+.005"
720937	**720948**	+.006"

Pour Evolution Sportster 1986-2003, Evolution Big Twin de 1984-1999 et 1999-2004 Twin Cam

Adm./Ech.	*Taille*
720928	+.004"
720929	+.006"
720930	+.012"

Pour Ironhead Sportster de 1957-1983

Admission	*Echappement*	*Taille*
720998	-	+.003"

Pour XR 750 & XR 1000

Admission	*Echappement*	*Taille*
720983	**720989**	Std. (.5643")
720984	**720990**	+.001"
720985	**720991**	+.002"
720986	**720992**	+.004"
720987	**720993**	+.006"
720988	**720994**	+.010"

Pour Sportster fin 1983-1985

Admission	*Echappement*	*Taille*
720975	-	Std. (.5645")
720976	**720980**	+.001"
720977	-	+.002"
720978	**720982**	+.003"

Pour V-Rod 2001 au présent

Adm./Ech.	*Taille*
722522	Std. (.3950")
722523	+.001"
722524	+.002"
722525	+.004"
722526	+.006"
722527	+.008"
722528	+.010"



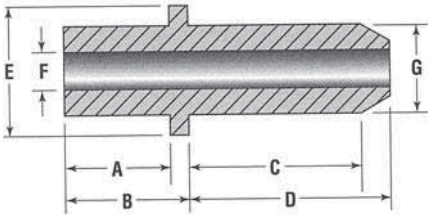
GUIDES FONTE AVEC JOINT INTEGRE

Ces guides spéciaux accepteront des levées jusqu'à.600". Ces guides sont fournis avec leur joints une pièce en Viton qui sont sécurisé dans une gorge usinée du guide. Performance Machining les annonces comme impossible à se défaire.

Pour Twin Cam de 2005 au présent

Echappement
A=.725", B=.775", C= 1.030", D=.1.280", E=.615", F=.275", G=.5620"
Echappement

750426	Std. (.5620")
750430	+.010"
750663	Joints de remplacement, les 4





GUIDES DE SOUPAPE ROWE "PRO" EN FONTE

Les guides Rowe "Pro" en fonte sont fabriqués avec la meilleure fonte traitée. Le diamètre extérieur est parfaitement usiné et concentrique et l'alésage au centième. La fonte a un bon pouvoir auto-lubrifiant et est facile à usiner, vendus pièce.

Guide Rowe "Pro" pour Flathead Big Twin de 1937-1948

Admission/Éch	
720812	Std. (.5950")
720813	+.001"

Guide Rowe "Pro" pour Knucklehead Big Twin1936-1948

Admission	*Échappement*	
720796	-	+.001"
-	**720803**	+.002"
720798	-	+.003"

Guide Rowe "Pro" avec grosse tête pour Panhead 1948-1965 et Shovelhead Big Twin 1966-1979

Ces guides ont leur sommet qui va de.562" à.625" pour permettre le montage des joints de queue de soupape ZPN231380.

Admission	*Échappement*	
720762	-	+.005"

Guide Rowe "Pro" pour Shovelhead Big Twin de 1979-1984 pour hautes levées

Ces guides sont raccourcis de.040" en haut pour permettre le montage de grosses cames.

Admission	*Échappement*	
720717	-	Std. (.6245")
720718	-	+.001"
720719	-	+.002"
720721	**720731**	+.004"
720722	**720732**	+.005"
720723	**720733**	+.006"
720724	**720734**	+.008"
-	**720736**	+.012"

Guides Rowe "Pro" pour Evolution Sportster de 1986-2003, Evolution Big Twin de 1984-1999 et Twin Cam de 1999-2004

Admission	*Échappement*	
-	**720668**	+.001"
720659	-	+.002"
720660	-	+.003"
720661	-	+.004"
720662	-	+.005"
720663	-	+.006"

Guides Rowe "Pro" grosse tête pour Evolution Sportster de 1986-2003, Evolution Big Twin de1984-1999 et Twin Cam de 1999-2004

Ces guides ont leur sommet qui va de.420" à.531" pour permettre le montage des joints de queue de soupape ZPN236153. Ils sont aussi.200" plus courts pour pouvoir utiliser de grosses cames.

Admission	*Échappement*	
720680	**720690**	+.003"
720682	-	+.005"
720683	-	+.006"
-	**720694**	+.008"
720686	-	+.012"

Guides Rowe "Pro" pour Sporster Ironhead de 1957 à début 1979

Admission	*Échappement*	
720786	-	+.001"
-	**720792**	+.002"
-	**720793**	+.003"



GUIDES FONTE EPAULES

Tout comme les guides AMPCO-45 de Precision Machining ces guides fonte ont un épaulement qui permet de les installer correctement dans la culasse. Cet épaulement n'interfère pas avec la coupelle de ressort. Ces guides acceptent 0.600" de levée.

Admission

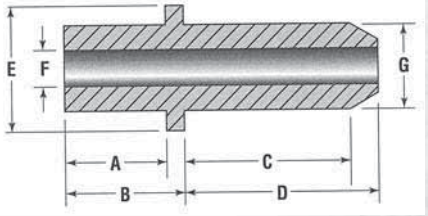
A =.650", B =.700", C =.800", D = 1.400", E =.615", F =.3085", G =.5620"

Echappement

A =.650", B =.700", C = 1.150", D = 1.450", E =.615", F =.3085", G =.5620"

Pour Evolution Sportster 1986-2003, Evolution Big Twin 1984-1999 et Twin Cam 1999-2004

Admission		*Echappement*
234870	**234880**	STD (0.5620")
234871	**234881**	+.001"
234872	**234882**	+.002"
234873	**234883**	+.003"
234874	**234884**	+.004"
234875	**234885**	+.005"
234877	-	+.007"
234878	-	+.008"
234879	**234889**	+.010"





GUIDES DE SOUPAPE ROWE "TRU-BORE" EN FONTE

Les guides Rowe "Tru-Bore" en fonte sont fabriqués avec la meilleure fonte traitée. Le diamètre extérieur est parfaitement usiné et concentrique et l'alésage au centième. La fonte a un bon pouvoir autolubrifiant et est facile à usiner, vendues pièce.

Guide Rowe "Tru-Bore" pour 2002 au présent V-Rod

Adm/Éch

722640 Std. (.3950")
722641 +.001"
722642 +.002"
722643 +.004"
722644 +.006"
722645 +.008"
722646 +.010"

Guide Rowe "Tru-Bore" pour Panhead de 1948-1965 et Shovelhead Big Twin de 1966-1979

Adm/Éch

720871 +.003"

Guide Rowe "Tru-Bore" avec grosse tête pour Panhead de 1948-1965 et Shovelhead Big Twin de 1966-1979

Adm/Éch

720879 +.001"
720883 +.005"

Guide Rowe "Tru-Bore" pour Shovelhead Big Twin de 1979-1984

Adm/Éch

720842 +.004"
720843 +.005"

Guide Rowe "Tru-Bore" pour Shovelhead Big Twin de 1979-1984 pour hautes levées

Ces guides sont raccourcis de.040" en haut pour permettre le montage de grosses cames.

Adm/Éch

720848 Std. (.6245")
720849 +.001"
720850 +.002"
720851 +.003"
720852 +.004"
720854 +.006"
720855 +.008"
720856 +.010"
720857 +.012"

Guide Rowe "Tru-Bore" pour Shovelhead Big Twin de 1979-1984 pour hautes levées

Ces guides ont la tête du guide réduite à.531" pour pouvoir utiliser les joints de queue de soupape ZPN236453 ou ZPN231361. Ils sont aussi.060" plus courts pour permettre le montage de grosses cames.

Adm/Éch

- Std. (.6245")
720859 +.001"
720861 +.003"
720862 +.004"
720863 +.005"
720864 +.006"
720865 +.008"
720866 +.010"
720867 +.012"

Guide Rowe "Tru-Bore" pour 1986-2003 Evolution Sportster, Evolution Big Twin de 1984-1999 et Twin Cam de 1999-2004

Adm/Éch

720817 Std. (.5620")
720822 +.006"

Guide Rowe "Tru-Bore" pour 2005 au présent Twin Cam

Adm/Éch

722655 +.004"
722656 +.006"
722657 +.012"

Guide Rowe "Tru-Bore" pour 1986-2003 Evolution Sportster, 1984-1999 Evolution Big Twin et 1999 thru 2004 Twin Cam

Ces guides sont plus gros en haut, ils passent de.420" to.531" pour permettre l'utilisation des joints ZPN236153. Ils sont également.200" plus court pour pouvoir utiliser des cames avec une haute levée.

Adm/Éch

720824 Std. (.5620")
720826 +.002"
720827 +.003"
720829 +.006"
720830 +.012"

Guide Rowe "Tru-Bore" Big Top type Zipper's pour 1986-2003 Evolution Sportster, 1984-1999 Evolution Big Twin et 1999 thru 2004 Twin Cam

Ces guides sont dessinés par Zipper's. Ces guides sont plus gros en haut, ils passent de.420" to.531" pour permettre l'utilisation des joints ZPN236153. Ils sont également.200" plus court en haut pour pouvoir utiliser des cames avec une haute levée et aussi.100" plus courts dans le conduit. Ils possèdent également un épaulement pour bien les placer dans la culasse.

Adm/Éch

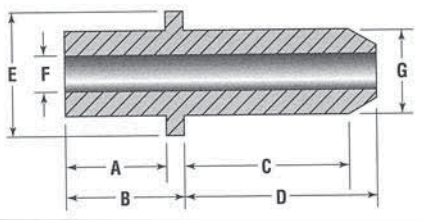
720831 Std. (.5620")
720833 +.002"
720834 +.003"
720835 +.004"
720837 +.012"

Guide Rowe "Tru-Bore" pour 1957 à début 1983 Sportster

Adm	*Éch*	
720900	**720905**	+.002"

Guide Rowe "Tru-Bore" pour fin 1983-1985 Ironhead Sportster Modelés

Adm	*Éch*	
720888	**720983**	Std. (.5620")
720889	-	+.001"
-	**720895**	+.002"
-	**720896**	+.003"
720892	-	+.004"





NOUVEAU

GUIDES AV&V EXTREME DUTY EN MANGANESE BRONZE

L'alliage de manganèse bronze vous permet d'ajuster le guide plus serré pour une meilleure dissipation de la chaleur, une vie plus longue et plus silencieuse du moteur. Ils sont tous usinés CNC et ont la particularité d'avoir un joint torique haute température en Viton pour empêcher l'infiltration d'huile entre le guide et la culasse, le nez effilé et arrondi pour faciliter l'installation et une meilleure circulation de l'air et une unique section d'accroche du joint pour une utilisation avec les joints style origine ou Viton. Leur diamètre intérieur inachevé est prêt à être facilement terminé avec les alésoirs carbure AV&V.

Pour 2002 au présent V-Rod. Admission & echappement pour joints type origine (5.9mm I.D.)

749159	Standard.3955"
749160	+.001"
749161	+.002"
749162	+.003"

Pour 1986-2003 Evo Sportster, 1984-1999 Evo Big Twin & 1999-2004 Twin Cam. Admission & échappement pour joints type stock (.309" I.D.)

749105	Standard.5625"
749106	+.001"
749107	+.002"
749108	+.003"
749109	+.004"
749110	+.025"

Version haute levée et haut début 1986-2003 Evo Sportster, 1984-1999 Evo Big Twin & 1999-2004 Twin Cam. Admission & échappement pour gros joints ZPN749020 (.309" I.D.)

Admission	*Echappement*	
749111	**749128**	Standard.5625"
749113	**749130**	+.001"
749116	**749133**	+.002"
749118	**749135**	+.003"
749120	**749137**	+.004"
749122	**749139**	+.005"
749123	**749140**	+.006"
749124	**749141**	+.010"
749126	**749143**	+.025"

Version haute levée et haut débit pour 1986-2003 Evolution Sportster, 1984-1999 Evolution Big Twin et 1999-2004 Twin Cam. Admission & échappement pour joints stock (.309" I.D.)

Admission	*Echappement*	
749112	**749129**	Standard.5625"
749115	**749132**	+.001"

Version haute levée et haut débit 2004 au présent Evolution Sportster et 2005 au présent Twin Cam. Egalement pour modèles quand vous convertissez aux soupapes en 7mm. Guides pour joints stock style 2004-ap (.273" I.D.)

Admission	*Echappement*	
749145	**749152**	Standard.5625"
749146	**749153**	+.001"
749147	**749154**	+.002"
749148	**749155**	+.003"
749149	**749156**	+.004"
749150	**749157**	+.010"
749151	**749158**	+.025"

Pour 1948-1965 Panhead & 1965 à debut 1979 Shovelhead. Guides pour admission & échappement (.375" I.D.)

749085	Standard.5660"
749086	+.001"
749087	+.002"
749088	+.003"
749089	+.004"
749090	+.005"
749091	+.006"
749092	+.010"
749093	+.015"
749094	+.025"

Pour fin 1979-1984 Shovelhead. Guides pour admission & échappement (.375" I.D.)

749095	Standard.6250"
749096	+.001"
749097	+.002"
749098	+.003"
749099	+.004"
749100	+.005"
749101	+.006"
749102	+.010"
749103	+.015"
749104	+.025"

Guides universels pour réparation, prêts à être usinés comme guides custom

749074	.740" x.308"
749075	.740" x.375"
749076	.740" x.273"

AV&V ADVANCED VALVES & VALVETRAIN



GUIDES FONTE PAR KIBBLEWHITE PRECISION MACHINING

Kibblewhite Precision Machining propose une ligne complète de Guides fonte de haute qualité pour la plupart des Harley-Davidson de 1948 au présent. Ces guides sont manufacturés avec des tolérances très précises dans la meilleure fonte qui existe actuellement. Vous ne pouvez pas avoir mieux!

Guides fonte pour 45CI Solo & Servicar 1930-1973

A= 1.200", B= 1.330", C= 1.310", D= 1.470", E=.855", F=.3395", G=.5647"

Adm./Ech.

756050 Std. (0.5647")
756051 +.001"
756052 +.002"
756053 +.003"

Guides fonte pour Ironhead Sportster 1957-1983

Adm. A=.470", B=.545", C=.700", D= 1.225", E=.745", F=.3085", G=.5650"
Ech. A=.470", B=.545", C=.600", D= 1.225", E=.745", F=.3375", G=.5650"

Adm.	*Ech.*	
234205	**234213**	Std. (0.565")
234206	**234214**	+.001"
234207	**234215**	+.002"
234210	**234218**	+.005"
234212	**234220**	+.010"

Guides fonte pour VL & UL Flathead 1930-1948

A= 1.120", B= 1.275", C= 1.630", D= 1.860", E=.935", F=.3715", G=.5952"

Adm./Ech.

756054 Std. (0.5952")
756055 +.001"
756056 +.002"
756057 +.010"

Guides fonte pour Panhead et Shovelhead Big Twin de 1948-1980

Adm. A=.450", B=.540", C=.755", D= 1.370", E=.745", F=.3745", G=.5650"
Ech. A=.450", B=.540", C=.855", D= 1.315", E=.745", F=.3745", G=.5650"

Adm.	*Ech.*	
234221	**234231**	Std. (0.5650")
234222	**234232**	+.001"
234223	**234233**	+.002"
234224	**234234**	+.003"
234225	**234235**	+.004"
234227	**234237**	+.006"
234228	**234238**	+.008"
234229	**234239**	+.010"
234230	-	+.025"

Guides fonte pour Shovelhead Big Twin de 1980-1984

Adm. A=.450", B=.540",C=.755", D= 1.315", E=.745", F=.3755", G=.6250"
Ech. A=.450", B=.540", C=.775", D= 1.315", E=.745", =.3737", G=.6250"

Adm.	Ech.	
234241	**234251**	Std. (0.6250")
234242	**234252**	+.001"
234243	**234253**	+.002"
234244	**234254**	+.003"
234245	**234255**	+.004"
234246	**234256**	+.005"
234247	**234257**	+.006"
234248	**234258**	+.008"
234249	**234259**	+.010"

Guides fonte pour Evolution Big Twin 1984-1999 et Twin Cam de 1999-2004

A=.375", B=.375", C= 1.700", D= 2.025", E = ---, F=.3090", G=.5620"

Adm./Ech.

234261 Std. (0.5620")
234262 +.001"
234263 +.002"
234264 +.003"
234265 +.004"
234268 +.010"

Pour Evolution Sportster 2004 au présent et Twin Cam 2005 au présent

A=.690", B=.740", C=.800" (adm) 1.030" (ech), D= 1.280", E=.615, F=.2750", G=.5620"

Adm.	*Ech.*	
752188	**752192**	Std. (0.5620")
752189	**752193**	+.001"
752190	**752194**	+.002"
752191	**752195**	+.010"



ALESOIR DE GUIDE AV&V SOLID CARBIDE

Fatigué de perdre du temps au montage et à l'alésage des guides de soupapes? Ces alésoirs AV&V sont utilisés par les meilleurs magasins spécialistes de la culasse dans l'industrie. Ils disposent d'un design unique et d'un long pilote pour un parfait alignement avec le guide de soupape pendant son alésage. Vous aléserez un guide de soupape à la dimension exacte sans ovalisation en 4 à 5 secondes seulement. Le Guide durera plus longtemps qu'avec la méthode de rodage, car il n'y a pas de traces après l'alésage. Et le meilleur de tout est que cet alésoir ira à la fois à l'échappement et l'admission si vous vous utilisez des soupapes et guides AV&V.
Note: Conçus pour une utilisation avec du matériel en bronze de manganèse, pas en fonte.

749033 6mm pour V-Rod
749035 7mm pour Sportster et Twin Cam (actually 7mm +.001" = .2766")
749036 .3110" pour Evolution Sportster, Big Twin et Twin Cam
749037 .3115" pour Evolution Sportster, Big Twin et Twin Cam
749038 .3120" pour tous les guides AV&V sur Evolution Sportster, Big Twin et Twin Cam
749041 .3777" pour Panhead et Shovelhead
749042 .3782" pour tous les guides AV&V sur Panhead et Shovelhead



NOUVEAU



GUIDES DE SOUPAPE AV&V EN FONTE

Guides de soupapes AV&V en fonte qui sont fabriqués à partir de matériaux G2, présentent une section d'étanchéité raccourcie et sont profilés pour circulation d'air optimale.

Pour tous les 1957-1983 KH et Ironhead Sportster. (Admission 0.309 "I.D.; échappement 0,339" I.D.)

Adm.	*Ech.*	
749077	**749081**	Standard.5645"
749078	**749082**	+.001"
749079	**749083**	+.002"
749080	**749084**	+.003"

749025	Joint de soupape adm.,.312" x.530", les 4
749026	Joint de soupape ech.,.341" x.531", les 4



JOINTS D'HUILE DE GUIDE DE SOUPAPE

Voici un joint d'huile que les Harley attendent depuis des années. Ce joint de Téflon séchera la chambre de combustion et arrêtera les problèmes de fumée, vendu en jeux de 4.

Note: Il pourrait être nécessaire d'usiner les guides de soupape pour assurer une installation adéquate.

Avec guide	Sans guide	
231378	**236378**	Sportster 1957-1985
231381	**236381**	Sportster 1986-2003
231379	**236379**	Pan et le Shovel de 1948 au début de 1979
231380	**236380**	Shovel de la fin de 1979-1984
231381	**236381**	1984-1999 Evo Big Twin & 1999-2004 Twin Cam



JOINTS DE QUEUE DE SOUPAPE CRANE TEFLON POUR BIG TWINS

Joints de queue de soupape pour les moteurs Big Twin de 1966-2004. Chaque kit contient 4 joints Teflon avec chemise d'instalation. Il existe aussi un kit spécial pour les Twin Cam de 1999-2004 avec guides grosse diamètre aftermarket. L'installation de ce kit requiert l'usinage du guide avec notre outils ZPN231387.531" de diamètre de coupe de guide.

Kits de remplacment stock

231361	Pour Shovelhead, de 1966-1984, guide de .531" queue de soupape 375"

Kit spécial

231397	Pour EVO 1984-1999 et Twin Cam de 1999-2004 avec gros guides aftermarket, guide de .531", queue de soupape 5/16"



JOINTS DE QUEUE DE SOUPAPE KIBBLEWHITE PRECISION MACHINING

Pour les préparateurs professionels nous avons ces joints top qualitéde Precision Machining.Ils sont en Teflon avec un ressort double de serrage sur la queue de soupape et un sertissage acier autour du guide. Disponibles en large choix de tailles. Verifiez la taille du guide et de la queue de soupape pour commander le paquet de 4.

	Diam. Guide	Diam. Queue
236461	.415"	.311"
236458	.500"	.311"
236153	.531"	.311"
236454	.562"	.374"
236459	.562"	.343"



JOINTS DE QUEUE DE SOUPAPE AV&V HAUTES PERFORMANCES

Ces joints sont fabriqués à partir d'un composé Viton spécial et peuvent résister à des températures supérieures à joints en Viton standard. Il est fortement recommandé d'installer ces joints avec les pilotes AV&V car ils permettent une installation plus facile et plus précise des joints de soupape d'origine ou Viton. Le joint de soupape est installé dans l'axe de guidage, ce qui empêche que les joints ne se desserrent.

Pour tous les V-Rod de 2002 au présent, les 4

749016 Joints de queue de soupape, 6mmx8.5mm (OEM 18687-01K)
749021 Installeur de joints

Pour 2004 au présent Sportster et 2005 au présent Twin Cam, style stock, en Viton et acier

749018 Joints de queue de soupape, 7mmx.562", les 4 (OEM 18094-02)
749022 Installeur de joints

Pour 2004 au présent Sportster et 2005 au présent Twin Cam avec des ressorts et coupelles plus larges. Installer avec l' Installeur de joints 749022

749017 Joints de queue de soupape
749022 Installeur de joints

Pour 1986-2003 Sportster, 1984-1999 Evolution Big Twin et 1999-2004 Twin Cam. Ces joints serrent plus le guide ce qui permet une isntallation sur les guides bronze ou en fonte

749019 Joints de queue de soupape 5/16"x.421", les 4 (OEM 18001-83B)
749023 Installeur de joints

Pour 1986-2003 Sportster, 1984-1999 Evolution Big Twin et 1999-2004 Twin Cam avec haut du guide gros diamètre pas stock

749020 Joints de queue de soupape 5/16"x.531", les 4
749023 Installeur de joints



JOINTS DE QUEUE DE SOUPAPE AV&V TYPE ORIGINE

Ces joints atteignent ou dépassent les spécifications du fabricant. Comme pour tout joint, une installation appropriée donnera les meilleurs résultats. Nous recommandons installeur AV&V pour installer ces joints car ils permettent une installation plus facile et plus précise. Le joint de queue de soupape est installé dans l'axe de guidage, ce qui empêche les joints de se desserrer.

Pour 1957-1985 Ironhead Sportster

749025 NOUVEAU Joints de queue de soupape d'admission, 312" x .530", les 4
749026 NOUVEAU Joints de queue de soupape d'échappement, 341" x .531", les 4
749023 NOUVEAU Installeur de joints

Pour 1986-2003 Sportster, 1984-1999 Evolution Big Twin et 1999-2004 Twin Cam.

749024 NOUVEAU Joints de queue de soupape, .312" x .421", les 4 (OEM 18001-83B)
749023 NOUVEAU Installeur de joints

Pour 1948-1979 Panhead et Shovelhead

749027 NOUVEAU Joints de queue de soupape, .375" x .562", les 4
749227 NOUVEAU Installeur de joints

Pour 1980-1984 Shovelhead

749028 NOUVEAU Joints de queue de soupape (OEM 18000-81)
749227 NOUVEAU Installeur de joints

Pour 1986 à 2003 Sportster, 1984 à 1999 Evolution Big Twin et 1999 à 2004 Twin Cam avec guides de soupapes aftermarket larges en haut

749025 Joints de queue de soupape, .312" x .531", les 4
749023 NOUVEAU Installeur de joints



JOINTS D'HUILE DE GUIDE DE SOUPAPE (JEUX DE MAGASINS)

Joints d'huile de première qualité dans des jeux de magasin de 50 pièces. Accompagnés d'outil d'installation et de chemise protecteur réutilisable pour une installation rapide et indétraquable. Les outils d'installation sont disponibles à part.

231382 XL de 1957-1985, admission
231383 XL de 1957-1985, échappement
231386 Sportster EVO 1986-2003, 1984-1999 EVO BT et 1999-2004 Twin Cam, adm/éch
231384 BT de 1948-1980, adm/éch
231385 BT de 1980-1984, adm/éch



KIBBLEWHITE PRECISION MACHINING JOINTS DE QUEUE DE SOUPAPE

Ceci est l'ultime joint de remplacement pour evolutions de 1984 au présent. Ce joint est renforce et comprend du viton. Vendu en paquet de 4.

Pour Shovelhead 1966-1984 (OEM 18000-81)
236154 Paquet de 4, (.562" x .375")

Pour Evolution Big Twins de 1984-1999, Twin Cam de 1999-2004 et Evolution Sportsters de 1986 au-2003 (OEM 18001-83B)
237182 Paquet de 4 (.420" x .310")



JOINTS DE QUEUE DE SOUPAPE KIBBLEWHITE PRECISION MACHINING POUR 2005 AU PRESENT TWIN CAM

Le joint de soupape ultime pour les derniers Twin Cams. Pour guides d'origine ou after market. Corps en acier avec joints Viton résistants à la haute température. Vendus pièce.

750663 Joints de queue de soupape Viton pour guides d'origine

NOUVEAU



JPOINTS DE QUEUE DE SOUPAPE KIBBLEWHITE

Joints Viton style stock style ou extra-courts pour utiliser avec des cames à haute levée et/ou des ressorts performance. Pour 2004 au présent Sportster et 2005 au présent Twin Cam avec queues de soupapes stock 7 mm et guides stock en.562" de diamètre.

752196 Style stock, .957" de long, les 4 (OEM 18094-02)
752197 Pour haute levée quand celui d'origine ne peutr être utilisé, .505'' de long



PATE A RODER A BASE HUILE

"Clover" est la marque utilisee depuis des annees par tous les professionels Harley-Davidson qui refont des moteurs. Elle donne un etat de surface plus lisse que les autres pates. Nous recommandons son usage avec tous les rodoirs Jims, egalement parfaite pour les rodages de soupape.

721561 Gros grain en 320 (finition a 45 microns)



LUBRIFIANT D'ASSEMBLAGE SPECTRO

Ce lubrifiant d'assemblage Spectro est recommandé pour la protection d'un moteur réassemblé ou réparé. C'est un lubrifiant lourd enrichi en polymères anti-frictions. Ce lubrifiant d'assemblage Spectro s'applique sur les segments, lobes de came, pignons, roulements et pistons, il protège complètement le moteur pendant le démarrage. Il est compatible avec tous les produits à base de pétrole. Il a aussi des propriétés anti corrosion pour les stockages prolongés de moteurs ou de boite de vitesse.

741348 Lubrifiant d'assemblage Spectro, bouteilles de 4 oz
741335 Jeu de magasin de 12 bouteilles



TIGES DE CULBUTEURS ANDREWS EZ A INSTALLATION RAPIDE

Ces tiges EZ vous feront gagner beaucoup de temps car pour les monter ou démonter vous n'aurez pas à enlever réservoir et caches culbuteurs juste le filtre à air. Un must quand vous installerez des cames Andrews. Elles sont disponibles en alu 6061T6 ou en Chrome-moly 4130 et sont, vendues par 4. Se montent sur tous Big Twins Evolution de 1984-1999.

232670 Tiges réglables Aluminium
232671 Tiges réglables Chrome-moly



TIGES AMELIOREES JIMS POUR POUSSOIRS POWERGLIDE

Kit de tiges améliorées pour Shovelhead utilisant les poussoirs Powerglide ZPN235725 ou 235726. Le kit comprend 4 nouveaux sièges de tiges 3/8 qui réduisent de 5/8 la longueur des poussoirs ainsi que 4 tiges Prolite avec instructions. Leur filetage est 24 filets par pouce avec embouts en 3/8. Pour utilisation stock ou perfo.

233394 Kit d'amélioration Jims pour poussoirs Powerglide Shovelhead



TIGES DE CULBUTEUR JIMS POUR SHOVELHEAD

Ces tiges de culbuteur sont en aluminium de qualité aéronautique avec des embouts en acier traité. Elles sont légères et très résistantes. Elles remplace les origines en acier (OEM 17904-66) et conservent les poussoirs hydrauliques. Elles se montent sur tout Big Twin de 1966-1984 et ont un filetage de 32 au pouce avec embouts culbuteur 3/8 et poussoir 1/4, jeu de 4.

233396 Tiges de culbuteur Jims aluminium



KIT TIGES DE CULBUTEUR POUR SPORSTER FONTE

Fabriqué aux USA par Andrews à partir d'acier chrome-molybdène pour être utilisées avec les poussoirs réglables d'origine. Ces tige chrome-molybdène à prix sympathique sont plus solides que celles en aluminium d'origine et iront sur tous les Sportster de 1957-1980 Ironhead. Vendu par lots de quatre.

234517 Kit tiges de culbuteurs chrome-moly Andrews pour Sporster 1957-1980



SIEGE DE SOUPAPE AV&V

Les sièges de soupape AV&V sont fabriquées à partir d'un matériau d'alliages forts et sont faciles à usiner avec coupe ou la pierre. Ils sont arrondis pour faciliter l'installation, résister aux traitements sévères et dissiper la chaleur mieux que la plupart des autres sièges de soupapes avec ou sans plomb. Ils durcissent en cours d'utilisation pendant le fonctionnement du moteur. Disponibles pour un nombre limité de modèles en installation directe sinon à choisir la taille de l'un des tableaux ci-dessous. Vendue en piece.

Pour 1966 à 1984 Shovelhead (aucun usinage nécessaire)

749013 Admission
749006 Echappement

Pour 1957 à 1985 Ironhead Sportster

749010 Admission
749002 Echappement

Classé par diamètre externe

ZPN	*Diam. Ext.*	*Diam. Int.*	*Hauteur*
749000	1.630"	1.180"	.385"
749001	1.757"	1.410"	.430"
749002	1.757"	1.371"	.315"
749003	1.820"	1.375"	.450"
749004	1.880"	1.435"	.410"
749005	1.882"	1.530"	.410"
749006	1.944"	1.570"	.400"
749007	1.945"	1.375"	.440"
749008	2.008"	1.610"	.440"
749009	2.040"	1.700"	.425"
749010	2.068"	1.750"	.315"
749011	2.070"	1.610"	.460"
749012	2.132"	1.800"	.460"
749013	2.135"	1.750"	.400"
749014	2.163"	1.750"	.455"
749015	2.257"	1.550"	.500"

Classé par diamètre interne

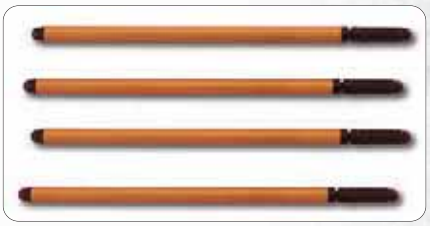
ZPN	*Diam. Ext.*	*Diam. Int.*	*Hauteur*
749000	*1.180"*	*1.630"*	*.385"*
749002	*1.371"*	*1.757"*	*.315"*
749003	*1.375"*	*1.820"*	*.450"*
749007	*1.375"*	*1.945"*	*.440"*
749001	*1.410"*	*1.757"*	*.430"*
749004	*1.435"*	*1.880"*	*.410"*
749005	*1.530"*	*1.882"*	*.410"*
749015	*1.550"*	*2.257"*	*.500"*
749006	*1.570"*	*1.944"*	*.400"*
749008	*1.610"*	*2.008"*	*.440"*
749011	*1.610"*	*2.070"*	*.460"*
749009	*1.700"*	*2.040"*	*.425"*
749010	*1.750"*	*2.068"*	*.315"*
749013	*1.750"*	*2.135"*	*.400"*
749014	*1.750"*	*2.163"*	*.455"*
749012	*1.800"*	*2.132"*	*.460"*



KIT TIGES DE CULBUTEUR ANDREWS EZ-INSTALL POUR TWIN CAM

Ces tiges de culbuteur andrews pour Twin Cam sont disponibles en aluminium anodisé ou en chrome moly. Elles conviennent parfaitement aux arbres à came Andrews Twin Cam. Elles s'installent sans démonter ni le réservoir ni les caches culbuteurs, vendues en jeux de 4.

700738 Tiges EZ-install aluminium
700739 Tiges EZ-install chrome moly



KITS DE TIGES POUR LE SPORTSTER DE 1986 AU PRESENT

Les tiges d'aluminium légers d'Andrews apporteront moins de poids de commande des soupapes tandis que ceux en acier moly sont plus rigides pour plus de performance. Les tiges aluminium tout comme celles acier pour les modèles de 1986-1990 sont complètement réglables. Pour les modèles depuis 1991 nous avons des tiges non réglables ou réglables, vendues en jeux de 4.

Pour modèles de 1986-1990

232639 Aluminium (réglable)
232640 Acier Chrome-moly (réglable)

Pour modèles de 1991 au présent

232641 Aluminium (non réglable)
232532 Aluminium (réglable)
232642 Acier Chrome-moly (non réglable)
232533 Acier Chrome-moly (réglable)



KIT TIGES ANDREWS TWIN CAM

Ces tiges de culbuteur Andrews réglables pour Twin Cam models sont en aluminium anodisé ou en chrome-molybdène. Elles s'installent comme celles d'origine mais elles sont réglables. Vendues par jeu de 4.

232520 Anodisées en aluminium
232521 Chrome molybdène



TIGES ANDREWS POUR LES BIG TWIN DE 1984-1999

Les nouveaux poussoir hydrauliques utilisées sur les moteurs EV sont capables de plus de 6000 TR/MIN avec les ressorts de série et aucun flotement de soupape. L'utilisation de poussoir solide n'est pas conseillé pour la plupart des applications. Toutefois, les tiges d'aluminium léger d'Andrews apportera moins de poids de commande des soupapes alors que les tiges moly chromés sont plus rigides pour plus de performance. Les tiges d'aluminium tout comme ceux de moly-chromé sont complètement réglables. Pour Evolution Big Twin de 1984-1999.

232635 Jeu de tiges Aluminium (4 pcs)
232636 Jeu de tiges Chrome-moly (4 pcs)



KIT DE TIGES REGLABLES SOLIDE POUR SHOVELHEAD

Remplace les unités de réglage hydrauliques et tiges OEM. Ces tiges d'aluminium léger mais robuste et faits aux EU sont faits d'aluminium durable 6061-T6 de qualité aviation. Les surface d'usure d'acier sont durcis trempées à 60 Rockwell pour une usure et une durabilité maximales. Tout les kits sont faits pour s'accommoder aux longueurs des courses de série. Pour moteurs SH de 1966-1984.

032377 Kit de tiges reglables



KIT DES TIGES REGLABLES POUR LES POUSSOIRS HYDRAULIQUES

Tiges d'aluminium légers fabriqués aux EU, faits d'aluminium 6061-T6 de qualité avion durable et robuste pour utilisation avec les poussoirs hydrauliques de série. Les surfaces d'acier ont une dureté Rockwell de 60 dans pour une usure et une durabilité maximales. Pour moteurs SH de 1966-1984. Remplace les tiges OEM (OEM 17904-66).

233412 Kit des tiges reglables



KITS DES TIGES POUR LES MOTEUR EVOLUTION

Ces kits des tiges fabriqués aux EU sont en aluminium de qualité aviation et ont des surfaces trempées pour une usure et une durabilité maximales. Disponible pour les moteurs ESP, jeu de 4.

233413 Kit des tiges réglable pour convenir tous les Evolution Big Twins (OEM 17900-84)
233414 Kit des tiges réglable pour convenir tous les Evolution Sportster (OEM 17901 86)



TIGES DE CULBUTEUR POUR BIG TWIN EVOLUTION JIMS PRO-LITE

Ces tiges de culbuteur ont une rigidité supérieure et sont les plus légères du marché (env. 73 grammes) et sont fabriquées avec un aluminium de qualité aviation traité avec des embouts en acier traité. Aucun démontage du haut moteur ni de la came n'est requis. Les tiges ont un filetage de 24 filet par pouce avec des embouts de 3/8 de diamètre. Pour Big Twin Evolution de 1984-1999 et Twin Cam de 1999 au présent, jeu de 4.

233395 Pour Big Twin Evolution
711288 Pour Twin Cam



TIGES DE CULBUTEUR REGLABLES CRANE

Les tiges réglables Crane permettent de régler précisément chaque tige pour chaque poussoir et leur donner l'exacte longueur pour prévenir tout "pompage". ces tiges réglables Crane sont en tube d'acier de qualité aéronautique. Pour les Evolution Big Twins & Twin Cam il existe aussi des kits tiges extra légères en aluminium de qualité aviation. Les deux versions acier et alu sont plus solides que l'origine. La flexion des tiges peut conduire à un "flottement" des soupapes et créer des résonnances harmoniques destructrices.Chaque jeu de tiges réglables Crane contient deux tiges d'admission et deux tiges d'échappement's réglables pour une géométrie de la distribution optimale et la meilleure rigidité possible.

231319 Tiges de remplacement pour les kits de conversion Crane ZPN231343, 231344, 231345 (acier)

231318 Pour 1984-1999 Evolution Big Twins avec poussoirs d'origine (acier)

231317 Pour 1984-1999 Evolution Big Twins avec longue course (chrome moly)

234834 Pour 1999 au présent Twin Cam (chrome moly)

231316 Pour 1986-1990 Evolution Sportsters (chrome moly)

231312 Pour 1991 au présent Evolution Sportsters avec caches tiges démontables aftermarket (acier)



TIGES REGLABLES TIME SAVER DE CRANE

Ces tiges réglables nouvelles de Crane sont de vrais outils qui vous font gagner du temps. Ils enlèvent le besoin de démonter le moteur juste pour remplacer les tiges. Ils accélèrent aussi l'installation des cames à performance et des culbuteurs ou les autres taches d'entretien ou de réparation. Ils sont faits d'alliage d'acier 4130 de moly chromé sans soudure réglable à 9,500 (241mm) jusqu'à 11,500 (292mm). Le bout de réglage est très large-9mm (0,354) ce qui est environ 40% plus large. Les tiges Time Saver réglables de Crane permettent l'enlèvement rapide des blocs de poussoir, ce qui vous fait jusqu'à 75% de moins de temps et de travail, jeu de 4.

234749 Pour Big Twin Evo réglable de 9,5 (241mm) à 11,5 (292mm) les 4

234833 Pour Twin Cam réglable de 8,75 (222mm) à 10,75 (273mm) les 4



TIGES V-THUNDER

Tiges V-Thunder concus pour utilisation sur les moteurs à hautes performances et de course. Ils sont faits de paroi de.049, d'acier chrome-moly et usinés avec précision selon des tolérances precises. Ils apportent ce qu'il y a de mieux en matiere de fiablité et de performance. La portion reglable de la tige comporte de l'acier 4140 resistant au bout durci par induction pour les applications de remplacement extremes. Disponible pour les moteurs Shovelhead de 1966-1984 et les Evolution Big Twins de 1984-1999, les deux versions en longueur de série ou plus long de 0,250 pour les applications Stroker. Aussi disponible dans une version Fast Times pour les Evolution Big Twins qui comporte un systeme de reglage astucieux qui vous permet une installation facile en eliminant le besoin de demonter les cahe-culbuteurs, vendu en lots de 4.

Pour moteurs Big Twin Shovelhead de 1966-1984

239587 Jeu de tiges, longueur de série

Pour Evolution Big Twin de 1984-1999

239589 Jeu de tiges, longueur de série



RIVERA TIGES DE CULBUTEUR HAUTES PERFORMANCES TAPER-LITE

Les moteurs Harley préparés montent plus vite et plus haut en régime c'est pourquoi ils ont besoin d'une distribution renforcée. Ces tiges ne sont pas que les plus solides et plus légères :elles s'enlèvent sans démonter la distribution. Leur design profilé unique leur confère une rigidité incomparable pour une machine de route ou de course. Elles sont faites en acier 4130 avec ajusteurs et embouts traités. Le filetage est de 3/8 x 40 pour un réglage précis, vendues par 4.

Pour Sportster Evolution de 1986-1990

231511 Pour utiliser avec des poussoirs hydrauliques ou mécaniques

Pour Sportster Evolution de 1991 au présent et 1994-2002 Buell

Note: L'instalation de ces tiges sur les Sportsters boite 5 exige l'utilisation de caches tiges démontables qui sont disponibles séparément.

700513 Pour utiliser avec des poussoirs hydrauliques ou mécaniques

Kit caches tiges de culbuteurs amovibles

700514 Pour 1991-2003 Sporster et Buell

723245 NOUVEAU Pour 2004 au présent Sporster, XR 1200 et Buell à air

Pour Shovelhead de 1966-1984

231512 Pour utiliser avec des poussoirs hydrauliques

700515 Kit de conversion Solide, comprend tiges de culbuteur, bouchons de conversion de poussoirs

Pour Big Twin Evolution de 1984-1999

231509 Pour utiliser avec des poussoirs hydrauliques

231510 Kit tiges de 12" (304,8mm) de long pour poussoirs hydrauliques ou solides

Pour Twin Cam de 1999 au présent

700540 Kit tiges en aluminium



TIGES DE CULBUTEURS REGLABLES S&S QUICKEE POUR TWIN CAM

Tout ce dont vous avez besoin pour convertir un Twin Cam ou Twin Cam en tiges de culbuteurs réglables. Peuvent s'installer sans retirer les culasses. Le kit S&S Quickee s'accommodera de toutes les cylindrées mais vous aurez besoin de tendeurs de tiges plus longs pour les moteurs qui ont des cylindres plus longs que ceux d'origine. Les kits comprennent 4 tiges, caches tiges chromés, joints, O-rings et tendeurs de caches tiges.

752108 Kit de tiges S&S Quickee pour Twin Cam



KIT CACHE TIGE POUR PANHEAD

Remplace toutes les pièces OEM sur les modèles PH de 1948-1965, finition chromée.

036002 Kit cache tige pour panhead



KIT CACHE TIGE POUR SPORTSTER

Remplace toutes les pièces OEM sur les modèles SP de 1957-1985, finition chromée.

036001 Kit cache tige pour sportster



JEU DE RESSORT DE CACHE TIGES ET DE BOUCHON POUR LES OHV V-TWINS DE 1937 AU PRESENT

Ressort, rondelle chromés pour les cache tige. Pour tous les moteurs OHV Big Twin de 1937 au présent (y compris Twin Cam) (OEM 17947-36, 17945-36B et 6762B), vendu en jeux de 4.

032631 Ressort de cache tige, joints et rondelles



TENDEURS DE CACHES TIGES STOCK ET EXTRA LONG EN INOX

Disponibles pour moteur stock ou stroker des Big Twins et Sportsters. Ils sont vendus pièce et font 4 1/4" de long. Parce qu'il sont en inox ils ne rouilleront pas une fois que vous les aurez coupé à la bonne longueur. Ceux en longueur stock sont chromés et vendus par 4.

236067 Tendeurs de caches tiges inox USA Extra longs (pièce)
752252 Tendeurs de caches tiges chromés, les 4 (OEM 17950-66)



TENDEURS DE CACHES TIGES JIMS'

Ces tendeurs de caches Jims' s'utilisent lorsque vous utilisez des cylindres plus long que l'origine. Vendus par 4 et disponibles en quatre tailles.

711291 .275 plus long
711292 .225 plus long
711293 .200 plus long
711294 .155 plus long



CALOTTES DE POUSSOIR BAD TO THE BONES

Un autre succès sur! Ces calottes de ressort sont les plus récentes et les plus phénoménales dans notre ligne Skull-Mania. Elles conviennent tous les moteur de BT et de SP de 1936-1999, y compris les modèles EV et fonctionnent avec les cache tige OEM ou d'après-marché. Disponible en finition chromée ou dorée, vendu en jeux de 4.

036051 Calottes de ressort de poussoir, Chromées
036053 Calottes de ressort de poussoir, Dorées



KIT CACHE TIGE POUR SHOVELHEAD

Remplace toutes les pièces OEM sur les modèles Shovelhead de 1966-1984, finition chromée.

036050 Kit cache tige pour shovelhead



CACHES TIGES DE CULBUTEUR

Ces caches tiges sont livrés complet avec caches supérieurs et inférieurs, ressort et rondelle. Pour moteurs stock et strokers. S'utilise avec ZPN236067. Pour Evolution Big Twins de 1984 au présent ou Evolution Sportsters de 1986-1990. Vendus à par 4 pour un moteur.

236068 Caches tiges de culbuteur



CACHE TIGES POUR MODELES EVOLUTION

Cache tige inférieur pour Evolution Big Twin et Sportster, vendu à l'unité. Chromés (OEM 17938-83).

032629 Cache tiges



KIT CACHE TIGE POUR LES BIG TWIN

Kit cache tige interne de rechange pour les moteurs de Shovelhead de 1980-1984 et Evolution de 1984-1999 (OEM1793579B), vendu en jeux de 4.

032630 Kit chache tige pour les big twin



CACHES TIGES NESS FAT-RODS

Les plus gros qui existent! Très bon look pour les gros moteurs. Usinés en aluminium de 1 1/4" (32mm). Utilise les tubes et ressorts internes d'origine. Jeu de 4. Chromés.

A03552 Fat-Rods pour 1999 au présent Twin Cam



CACHES TIGES NESS USINES

Tubes usinés pour donner plus de style. Très bon look combinés avec carters moteur Ness Radius. Utilise les tubes et ressorts internes d'origine. Joints James compris. Jeu de 4.

A03548 Pour 1999 au présent Twin Cam

ARLEN NESS



CACHES TIGES DE CULBU-TEUR POUR BIG TWIN EVOLUTION ET TWIN CAM

Ils sont fabriqués en aluminium usiné et sont totalement lisses avec un système unique de maintient très pratique et rapide tout en ayant un look d'une pièce. L'étanchéité se fait par joints O-ring et ressorts comme l'origine. Disponibles en finition chromée ou polie, pour Big Twin Evolution de 1984-1999 et finition chromée pour Twin Cam de 1999 au présent.

Pour Big Twin Evolution de 1984-1999

233392 Finition polie
233393 Finition chromée

Pour Twin Cam de 1999 au présent

721527 Finition chromée



CACHES TIGES DE CULBUTEURS INFERIEURS

Ces caches tiges de culbuteurs sont de parfaites répliques de l'origine. Ces caches sont chromés et sont vendus par 4 avec leurs joints caoutchouc.

741797 Pour Knucklehead de 1940-1947
741798 Pour Panhead de 1948-1965, et Shovelhead de 1966 à début 1979, aussi pour fin 1979-1983 Shovelheads avec tubes supérieurs ZPN741809
741799 Pour Sportster de 1957-1985
741800 Pour Evolution Big Twin de 1984-1999
741801 Pour Twin Cam de 1999 au présent



CACHES TIGES DE CULBUTEURS SUPERIEURS

Kits de remplacement contenant 4 tendeurs supérieurs chromés, 4 coupelles chromées, 4 ressorts, 4 joints et 4 rondelles. Ce sont des répliques parfaites des pièces Harley fabriquées par Colony. Les caches tubes internes existent aussi séparément.

741802 Pour Knucklehead de 1936-1939 (2 de long)
741803 Pour Sportster de 1957-1985 and Panhead 1948-1965 (2 3/8 de long)
741804 Pour Sportster de 1986-1990 (2 13/16 de long)
741805 Pour 1940-1947 Knucklehead, et Shovelhead Stroker (3 1/2" de long)
741806 Pour Knucklehead 1940-1947, Shovelhead, Evolution Big Twin, et Evolution Sportster (3 5/16"de long)
741807 Pour Twin Cam de 1999 au présent (1-3/4" de long)
741808 Pour 1984-1999 Evolution Big Twins avec pieds de poussoirs S&S (3 de long)

Kits caches tiges internes

741809 Pour tout Big Twin de 1936 à début 1979 et Sportster 1957-1985
741810 Pour fin 1979-1984 Shovelhead et 1984-1999 Evolution Big Twins
741811 Pour 1999 au présent Twin Cam



CACHES TIGES DE CULBUTEUR USINES CYCLE KRAFT

Caches tiges de culbuteurs Cycle Kraft usinés CNC et disponible avec une finition polie ou noir anodisé avec coupes alu. Ils sont réglables en longueur pour aller sur les moteurs stock et stroker. Pour 1966-1984 Shovelhead, 1984-1999 Evolution Big Twin et 1999 au présent Twin Cam. Vendus par 4.

Pour 1966-1984 Shovelhead

747302 Poli
747301 Noir anodisé avec coupes alu

Pour 1984-1999 Evolution Big Twin

747300 Poli
747299 Noir anodisé avec coupes alu

Pour 1999 au présent Twin Cam

747298 Poli
747297 Noir anodisé avec coupes alu



CACHES TIGES SUMAX USINES

Bien que populaires pendant des années ils ne sont plus fabriqués mais nous proposons les kits O-rings.

O-rings de remplacement

701168 Pour Twin Cam
238508 Pour Evolution Big Twin
701167 Pour Sportster Evolution et Buell de 1991 au présent



RONDELLES DE CACHES TIGES
Fabriqué par James Gaskets. Vendu par paquet 20.

742494 Rondelle entre le cache tige et le pied de poussoir. Pour tous les Evolution Big Twin de 1984-1999. (OEM 6737)

742495 Rondelle du ressort de cache tige, pour tous les Big Twin et Sportster de 1941-1999. (OEM 6762)



VIS ET BOULONS DE POUSSOIRS JIMS
Pièces de remplacement OEM de haute qualité. Les vis avec évidement en 3/8 sont faites pour tout Big Twin OHV de 1936-1984 (sauf Evo) avec filetage 9/32-32 (OEM 18555-36).

Les vis avec évidement en 3/8" sont faites pour tout Big Twin OHV de 1936-1984 (sauf Evo) avec filetage 9/32"-32 (OEM 18555-36).

233416 Vis de poussoir avec évidement 3/8 (par 4)

Les vis avec évidement de 5/16" sont faites pour Sportster de 1957-1985 sauf Evolution, filetage 9/32"-32 (OEM 18554-57).

233434 Vis de poussoir avec évidement 5/16 (par 4)



Ces boulons de verouillage s'utilisent sur toute vis de réglage de poussoir en 9/32"-32 utilisées sur la plupart des Big Twins et Sportster de 1938-1985 sauf Evolution (OEM 18570-38).

233399 Boulons de poussoir (par 4)



KIT DE ROULETTES DE POUSSOIR
Kit roulettes pour modèles 1929-1984, les 4 (OEM 18534-29A) (Fabriqué au Japon)

231424 Kit de roulettes de poussoir



VIS ET GOUJON DE REGLAGE DE POUSSOIR

231473 Vis de poussoir, pour tous les BT OHV de 1936-1984 (sauf EV), jeu de 4 (OEM 18555-36)

233488 Vis de poussoir, pour tous les modèles SP de 1957-1985, jeu de 4 (OEM 18554-57)

231474 Boulons, pour tous les modèles BT de 1948-1984 (sauf EV) et tous les SP de 1957-1985, jeu de 10 (OEM 18570-38)



TIGES ROULETTE DE POUSSOIR JIMS
Ces roulettes de poussoir sont plus solides que l'origine avec roulements en 52100 et axe en chrome moly 4340, disponible pour tout modèle de 1929-1990.

233397 Pour tout modèle de 1929-1984 (OEM 18534-29A)



KIT DE ROULETTES DE POUSSOIR
Fabriquées aux Etats Unis par Crane Dynamics. Pour tout modèle.

232691 Pour tout modèle de 1929-1984 (OEM 18534-29A)

232674 Pour Big Twin de 1984-1999, Sportster de 1986-1990 et Buells de 1987-1990 (OEM 18534-84)



AXE DE ROULEAU DE POUSSOIR
Axe de rechange pour tous les rouleaux de poussoir sur les des Big Twin OHV de 1929 au présent et les modèles Sportster et K de 1952-1990. Les axe sont centrées pour le rivetage facile, vendue en lots de 10.

231054 Axe de rouleaux de poussoir



UNITE HYDRAULIQUE POUR LES BIG TWIN DE 1963 A 1984

Une reproduction exacte de l'unité hydraulique OEM Disponible en remplacement de l'unité de série et une version améliorée Crane (OEM 17920-53A), vendu à l'unité.

032337 Stock
232673 Crane



POUSSOIRS HYDRAULIQUES BIG AXLE POUR BIG TWINS DE 1953 A 1984

Fabriqués par Jims Machining avec de l'acier aviation. Ces poussoir sont traités et sont usinés avec moins de.0002 de faux-rond. Les Big Axle suporteront les cames les plus extrêmes. Ils sont disponibles en taille stock (.731) ou +.005 surdimensionné. Poussoirs et unités hydrauliques sont vendus séparéments

Poussoir hydraulique "Big Axle" (gros axe)

239854 Taille standard (OEM 18522-53)
239855 Surdimensionné (surcote) +0.005

Unité Hydraulique (OEM 17920-53A)

032337 Stock
232673 Crane



ASSEMBLAGES DE POUSSOIR

Poussoir pour les modèles de BT de 1948-1984.

231491 Solide, pour Big Twin de 1948-1952 équipés de poussoir solides. Peut aussi être utilisé pour 1953-1984 Big Twin pour convertir les poussoirs hydrauliques



POUSSOIRS HYDRAULIQUES TP DEVELOPMENTS FAT AXLE POUR BIG TWIN EVOLUTION DE 1984 A 1986 ET SPORTSTER EVOLUTION DE 1986 A 1990

Développés exclusivement pour Zodiac par TP Developments et fabriqués avec les meilleurs alliages qui existent. Ces poussoirs sont usinés avec précision et subissent un traitement thermique puis ils sont ajustés avec une finition de.0002. Ils sont appelés Fat Axle parce qu'ils ont un axe surdimensionné qui ne se déformera pas même avec des arbres à cames avec hautes levées. Ces poussoirs sont à un prix extrêmement compétitif et ils ont leur unité hydraulique comprise, ces poussoirs sont assurément le meilleur rapport qualité prix qui existe. Pour 1984-1999 Evolution Big Twin et 1986-1990 Evolution Sportster. Ces poussoirs ont le diamètre stock.8425 et sont vendus pièce.

741175 Poussoir hydraulique gros axe (OEM 18522-53A)



VIS DE POUSSOIR RENFORCEES JIMS

Ces vis de poussoirs sont faites en acier au chrome-moly 4340. Utilisez ces vis pour toute application course ou hautes performances. Ces vis sont percées au centre pour lubrifier le haut moteur des Evolutions (OEM 18555-36). Utilisez avec les boulons 235732 (9/32-32 filets), vendus par 4.

233415 Vis de poussoirs Jims traitées



POUSSOIRS HAUTES PERFORMANCES S&S POUR TWIN CAMS

S&S propose ses poussoirs hautes performances pour moteurs Twin Cam. Ces poussoirs ont les plus hauts standards spécifiés par les ingénieurs de chez S&S. Les poussoirs S&S style Twin Cam sont disponibles avec ou sans les limiteurs de course S&S HL2T pour les démarrages à froid et hauts régimes. Ces poussoirs sont un très bon choix pour tous ceux qui veulent les remplacer ou qui cherchent de hautes performances. Vendus par 4.

Note: Les poussoirs S&S Twin Cam avec kit HL2T requiert l'utilisation de tiges réglables.

750518 Poussoirs S&S Twin Cam sans kit HL2T
750519 Poussoirs S&S Twin Cam avec kit HL2T



POUSSOIRS HYDRAULIQUES HYDRA-SOLID TP DEVELOPMENTS FAT AXLE POUR BIG TWIN EVOLUTION DE 1984 A 1986 ET SPORTSTER EVOLUTION DE 1986 A 1990

Ces poussoirs Hydra-Solid ont les mêmes caractéristiques Race Proven de qualité que les poussoirs Fat Axle mais ces poussoirs Hydra-Solid vous donnent le meilleur des deux systèmes hydraulique et solide. puisqu'ils sont hydrauliques de zéro à 5.500 tr/min mais agissent comme des solides au-dessus de 5.500 tr/min ce qui peut donner de 3 à 6 chevaux en plus. Ces poussoirs Hydra-Solid sont recommandés avec des cames hautes Performances et doivent être utilisés avec des tiges de culbuteurs réglables. Ils sont appelés "Fat Axle" parce qu'ils ont un axe surdimensionné qui ne se déformera pas même avec des arbres à cames avec hautes levées. Ces poussoirs sont à un prix extrêmement compétitif et ils sont assurément le meilleur rapport qualité prix qui existe. pour 1984-1999 Evolution Big Twin et 1986-1990 Evolution Sportster. Ces poussoirs ont un diamètre stock de.8425 et sont vendus pièce.

741177 Poussoir Fat Axle Hydra-Solid



POUSSOIRS HYDRAULIQUES TP DEVELOPMENTS "FAT AXLE" POUR BIG TWIN EVOLUTION DE 1984 A 1986 ET SPORTSTER EVOLUTION DE 1986 A 1990

Développés exclusivement pour Zodiac par TP Developments et fabriqués avec les meilleurs alliages qui existent. Ces poussoirs sont usinés avec précision et subissent un traitement thermique puis ils sont ajustés avec une finition de.0002". Ils sont appelés "Fat Axle" parce qu'ils ont un axe surdimensionné qui ne se déformera pas même avec des arbres à cames avec hautes levées. Ces poussoirs sont à un prix extrêmement compétitif et ils ont leur unité hydraulique comprise, ces poussoirs sont assurément le meilleur rapport qualité prix qui existe. Pour 1984-1999 Evolution Big Twin et 1986-1990 Evolution Sportster. Ces poussoirs ont le diamètre stock.8425" et sont vendus pièce.

741176 Poussoir hydraulique gros axe (OEM 18523-86)



POUSSOIRS JIMS POWERGLIDE II

Ce sont les poussoirs gros axe "Powerglide" hydrauliques pour arbres à cames performance et stock. Vous avez gagné de la puissance en changeant vos arbres à came sur votre moteur Twin Cam ou Sportster. Pour bénéficier de la puissance maximale vous devez avoir un jeu nul à la soupape et surtout pas de désamorcage dans le poussoir hydraulique ce qui arrive avec les poussoirs d'origine (comparable au phénomène de pompage des amortisseurs). Ne pas ouvrir complètement la soupape comme l'arbre à came est sensé le faire résulte en une perte de puissance. Le Jims Powerglide II elimine l'effet d'amortisseur et se rapproche autant que possible d'un poussoir solide tout compensant le jeu du à la dilatation thermique. Ce résultat est obtenu en appairant les composant avec une précision de.0002". Pour cette raison les poussoirs "Powerglide" ont une bien meilleure finition que ceux d'origine. Les poussoirs Jims Powerglide se sentent comme chez eux dans les carters Harley. Les capacités de charge dynamique ont été augmentées de 30% par rapport à avant. La capacité de lubrification de l'unité hydraulique au haut moteur a été augmentée de 10%. Enfin la capacité de lubrication aux roulettes, cames et roulements a été augmentée de 100% pour améliorer le refroidissement.Pour Twin Cam de 1999 au présent ainsi que Sportster de 2000 au présent et Buell. Vendus pièce en dimension stock ou +.010".

Note: Les poussoirs en taille +.010" doivent être installés en utilisant l'alésoir ZPN751086.

750731 Poussoir Power Glide, standard .8420" de diamètre

751092 Pourssoir Power Glide, +.010"



POUSSOIRS SOLIDES AMERICAINS

Fabriques par Jims ces poussoirs sont fait d'acier aviation traites thermiquement usines avec precision a moins de.0002. Disponibles en taille standard ou en +.005" de diametre pour la version classique ou Big Axle. La version Big Axle (gros axe) a des aiguilles de plus gros diam et peuvent etre utilises avec des grosses cames.

A. Pour Sportster de 1957 a 1985, doit être installé avec des vis et écrous de poussoirs qui vont avec les tiges de culbuteurs (OEM 18508-52B)

235734 Big Axle standard (Diam ext .731)
235735 Big Axle +.005 oversize
233416 Vis de poussoir avec évidement 3/8 (par 4)
233434 Vis de poussoir avec évidement 5/16 (par 4)
233399 Boulons de poussoir (par 4)

B. Pour Sportster boite 4 de 1986 a 1990 tiges reglables obligatoires (OEM 18523-86)

235925 Big Axle standard (Diam ext .8425)
235926 Big Axle +.005 oversize

C. Pour Sportster de 1991-1999, tiges reglables obligatoires (OEM 18526-89)

235728 Taille standard (Diam ext .9035)
235729 +.005 oversize

D. Pour Big Twin de 1948-1984, doit être installé avec des vis et écrous de poussoirs qui vont avec les tiges de culbuteurs (OEM 18492-48)

235738 Big Axle standard (Diam ext .731)
235739 Big Axle +.005 oversize
233416 Vis de poussoir avec évidement 3/8 (par 4)
233434 Vis de poussoir avec évidement 5/16 (par 4)
233399 Boulons de poussoir (par 4)

E. Pour Big Twin de 1984-1999, tiges reglables obligatoires (OEM 18523-86)

235925 Big Axle standard (Diam ext .8425)
235926 Big Axle +.005 oversize



POUSSOIRS JIMS HYDROSOLID

Cet incroyable nouveau poussoir a définitivement repoussé les limites. De 0 à 5.500 tours/min il fonctionne comme un poussoir hydraulique mais après il devient un poussoir solide ce qui peut amener de 3 à 6 chevaux. Une autre particularité de ce poussoir Hydrosolid est sa conception anti désamorcage. Les poussoirs Hydrosolid se montent sur Big Twin models de 1984-1999, Twin Cam de 1999 au présent, Evolution Sportster et Buell de 1986 au présent. Pour les Twin Cam et Sporsters Buells de 2000 au présent il existe aussi un modèle spécial. Ce modèle fait 1/4" de plus de long pour les cames avec haute levée. Parce que l'espace est limité dans les carters de Twin Cam en réduisant le diamètre de la came il est possible d'aller jusqu'à.700 de levée. Ces poussoirs seront utilisés par les meilleurs préparateurs et les caches poussoirs devront être modifiés. Tous les poussoirs Hydrosolid sont vendus à la pièce.

Pour Sportster et Buell de 1991-1999

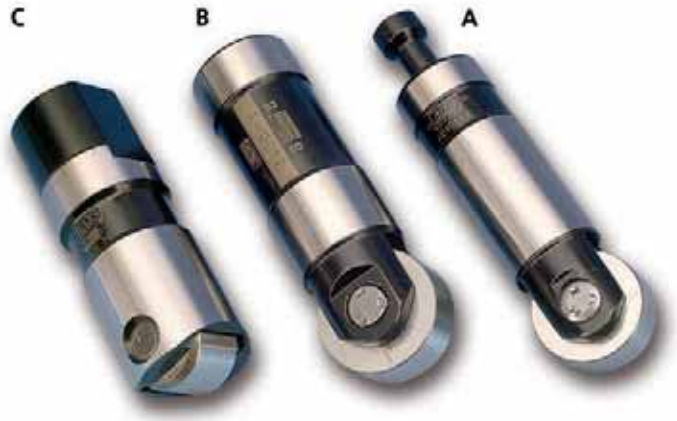
231477 Poussoirs hydrosolid diamètre standard

Pour Evolution Big Twin de 1984-1999, Sportster et Buell de 1986-1990

231459 Poussoirs hydrosolid diamètre standard
711295 +.002 surdimensionné
711296 +.005 surdimensionné

Pour Twin Cam de 1999 au présent, Sportster et Buell de 2000 au présent

231476 Poussoirs hydrosolid diamètre standard



POUSSOIRS HYDRAULIQUES JIMS POWER GLIDE

Fabriques aux Etats Unis pour Panhead Shovelhead et evolution de 1953 au présent. Fabriqués en acier aviation avec une précision de 0.0002" de faux rond. L'unité hydraulique bénéficie de cette même précision a 0.0002. Le siége de tige a une surface traitee. La soupape interne est trés plate et est aidée par un ressort pour un bon controle hydraulique. Les Big Axle (gros axe) sont recommandés pour les cames performance a grande levee. Ces poussoirs guarantissent un jeu nul et surtout aucun desamorcage. Ces poussoirs fonctionnent eliminent?l'effet d'amortisseur des autres poussoirs et sont ainsi capables des plus hauts regimes qu'une harley peut suporter. Vendus pièce.

A. Pour Panhead de 1953 a 1964 et Shovelhead de 1965 a 1984 (OEM 18522-53)

235725 Poussoirs Power Glide Big Axle (Diametre ext .731)

235726 Poussoirs Power glide Big Axle +.005

B. Pour Big Twin Evolution de 1984-1999 et Sportster de 1986-1990 (OEM 18523-86)

234851 Poussoirs Power Glide Big Axle (Diam ext .8425)

234850 Poussoirs Power Glide Big Axle +.005

C. Pour Sportster et Buell de 1991-1999 (OEM 18526-89)

235730 Poussoirs Power Glide (Diam ext .9035)

235731 Poussoirs Power Glide +.005



POUSSOIRS S&S PREMIUM POUR SPORTSTER & TWIN CAM

Les poussoirs Premium High Performance sont conçus pour les riders exigeants et les coureurs. Ils sont usinés à un niveau plus élevé pour fournir une fuite significativement plus faible abaisser le pompage, donner un fonctionnement silencieux et la stabilité à haut régime. Ils disposent également d'une faible masse, bille nitrure de silicium et un ressort plus léger, ce qui permet à ces poussoirs de fonctionner efficacement avec moins de pression d'huile. Cela signifie qu'ils pompent rapidement et restent silencieux du démarrage à la fin du run, même avec des températures élevés d'huile. Les tolérances d'usinage et une faible fuite permettent d'utiliser aussi des cames à grande levée et des ressorts de soupapes plus performants. L'extrémité supérieure fournit juste la bonne quantité d'huile sur les culbuteurs. Ceci permet d'éviter les fuites d'huile et trop d'huile, ainsi qu'une usure prématurée des culbuteurs et soupape. Ces poussoirs S&S haute performance sont livrés avec le kit de limiteur de course S&S HL2T installé. Avec la tolérance étroite et faible fuite, le principal avantage du limiteur de course est d'améliorer le démarrage des moteurs non équipés de cames S&S de Easy Start. Vendu uniquement par lot de quatre.

760425 Lot de 4 poussoirs S&S Premium pour 1999 au présent Twin Cam, 2000 au présent Sportster et 2000 au présent Buells à air



ASSEMBLAGES DE POUSSOIR ET TIGES POUR BIG TWINS DE 1966-1984

Crane fabrique maintenant leur propre assemblage de poussoir à rouleaux pour les BT de 1966-1984. Disponible pour vous la version hydraulique et la version mécanique, comportant des corps de poussoir d'acier usinés de précision et durcis par traitement. Le poussoir mécanique restreint l'entrée d'huile dans le corps du poussoir, ce qui a pour résultat moins de poids, la géométrie de commande des soupapes améliorée et moins d'usure du bloc de guide de poussoir. L'assemblage hydraulique de poussoir/des tiges de Crane est plus léger que l'unité de série de 23% tandis que le poussoir/tiges mécanique est plus léger que l'unité de série de 33%. Les tiges d'acier moly chromés de Crane sont inclus dans chaque ensemble des poussoirs pour assurer qu'un assemblage allié apportera la performance et la durabilité dont vous vous attendez des produits Crane.

231343 Kit de poussoir hydraulique
231344 Kit de poussoir solide



POUSSOIRS HYDRAULIQUES CRANE DE PRECISION

Ces poussoirs Crane sont usinés CNC avec une très grande précision en acier et recoivent un traitement thermique pour une résistance maximale à l'usure. Le clapet interne à bille de haute précision assure l'absence de jeu. Le siège du clapet a une conception auto-nettoyante qui le rend moins susceptible d'être bruyant après contamination par l'huile, de plus la bille en tournant évite toute usure localisée. Le plongeur est quand à lui sélectionné et appairé pour une tolérance d'un millionième d'inch donc plus de bruit! Les sièges de tiges de culbuteurs sont très résistants et ont un arrondi qui assure un parfait contrôle de l'huile. Concus d'une pièce pour la fiabilité et la résistance en toute condition. Le circlips de maintient assure son role même dans les pires conditions. Vendus pièce.

231374 Pour Evolution Big Twins de 1984-1999 et Evolution Sportsters de 1986-1990
231375 Pour Evolution Sportsters de 1991-1999



POUSSOIRS FEULING HP+ POUR TWIN CAM

Feuling Motor Company a optimisé les poussoirs HP+ pour fonctionner avec leur toute nouvelle pompe SuperPump. Cette combinaison testée permet au moteur Twin Cam de donner le maximum de puissance, fiabilité et longévité. Avec un niveau bas on serait tenté de remettre de l'huile mais ce serait exacerber le problème, le réel problème et la taille de la pompe et son usure anormale. La possibilité pour que le moteur se décharge du trop-plein d'huile sur le frein arrière ou le pneu est réelle!

Note: Pour un résultat optimum ces poussoirs doivent être utilisés avec une pompe à huile Fueling.

741170 Poussoirs Feuling HP+



EMBASES DE POUSSOIRS JIMS USINEES POUR EVOLUTION BIG BORE

Ces embases de poussoirs sont made in USA" et usinées en aluminium 7075 T651 et sont chromées. Elles ont des angles de caches tiges concus pour les carters Evolution Big Bore aftermarket comme le Merch ZPN720205 qui a l'arbre à came décalé de 1/4"-3/8.

Note: Sur les gros moteurs les carters doivent pouvoir respirer. Nous recommandons les culasses avec reniflards.

231482 Embases de poussoirs décalées



EMBASES DE POUSSOIRS JIMS AVEC GROS AXES POWER GLIDE

Ces embases de poussoirs pour Evolution ont été concues pour les cames les plus radicales. Fabriquées en alu 7075-T651 avec une résistance trois fois supérieure a l'origine. La précision d'usinage est de.002 et elles sont usinée pour être en alignement de came. Etudiées pour des levées d'environ.550 a la soupape ce qui fait environ.350 au poussoir ce qui laisse un jeu de.035 entre poussoir et embases. Si besoin est elles s'accomoderont parafitement des levées supérieures à.600 si le diamètre de came est réduit (notez qu'une simple modification permet de monter n'importe quelle cam. Ajoutez la précision et la qualite des poussoirs Jims Big Axle et vous avez le meilleur kit possible. Ces kits sont livrés complets avec embases avant et arrière 4 poussoirs Big Axle Power Glide les joints et les vis. Pour Big Twin Evolution de 1984-1999 avec carters type origine au choix en chromé ou poli mirroir. Il existe également une version spécialement concue pour les carters avec gros alésages (l'arbre à came est décalé de 1/4" à 3/8) comme les Merch 120 et 131 CI. Cette version ne se fait qu'en chromé.

Pour carters moteur type stock

235985 Kit Power Glide Big Axle poli
235986 Kit Power Glide Big Axle chromé

Pour carters moteurs spéciaux

231481 Kit Power Glide Big Axle chromé



KITS POUSSOIRS ET EMBASES JIMS POUR PAN ET SHOVELHEAD

Ces kits pour Panhaed et Shovelhead sont capables de suporter les plus hauts regimes et les plus hautes levees a plus de.700" en toute sécurité. L'utilisation de ce kit hydraulique donne aux panheads et Shovelheads les avantages de l'Evolution sans les désamorcages des vieux systèmes. Les embases de poussoirs sont faites en alu 7075-T651 avec une resistance de 83,000 psi ce qui est le triple de l'origine. Pour Panheads de 1953 a1964 et Shovelhead de 1965 a 1984. Nepas utiliser les vis 1/4"-24 sauf si elles sont fraisées. **Note:** Ces embases sont concues pour marcher avec des levees jusqu'a.550" Ceci correspond a.350" au poussoirs ce qui laisse un jeu de.035" aux poussoirs/embases. Pour des cames superieures les embases devront etre modifiees. Utilisez avec des longueurs de tige standard ou equivalent. Disponibleen deux versions: Power Glide et Big Axle cette derniere a des poussoirs a gros axe.

235988 Kit poussoirs Big Axle



GUIDE DE POUSSOIR DE JIM POUR LES MODELES SPORTSTER

Ces guides de poussoir sont usinés en aluminium de très haute qualité et comporte des rainures pour une lubrification meilleure. Pour Sportster de 1957-1985, vendu à l'unité (OEM 18607-57A).

235812 Guide de poussoir



GUIDE DE POUSSOIR DE COURSE DE JIMS BILLET POUR SPORTSTER

Cette pièce à haute perfor-mance est destinée aux applications spéciales uniquement! Elle ne comporte aucune rainure à huile ou d'alésage pour cache tiges. Conçue pour accommoder une portance levée 0,800 à la soupape soit d'environ 0,500 à la came. Peut etre utilisée sur les Sportster et les Delkron de 1957-1985 ou sur tout boitier de Big Twin à 4 cames.

239482 Guide de poussoir (jeu de 4)



KIT DE CACHES TIGES DEMONTABLES ZIPPER'S POUR SPORTSTER & BUELL BOITE 5

Pour régler les tiges de culbuteurs des Sportster et Buell boite 5 vitesses il est nécessaire de déculasser le moteur à chaque fois qu'il faut les régler. C'est une méthode longue et très compliquée de réglage quand des tiges réglables sont installées. Le kit de conversion Zipper's permet de donner l'accès aux tiges grâce à l'utilisation des caches tiges des modèles antérieurs. Les kits pour 1991-2003 boite 5 des Sportster et Buell contiennent deux embases de caches tiges siamoises usinées en aluminium pour les cylindres avant et arrière ainsi que des joints spéciaux qui remplacent l'origine. Les kits pour 2004 au présent Sporster, XR 1200 et les Buells à air utilisent les embases de caches tiges d'origine. Tousles kits comprennent des caches tiges de culbuteurs chromés.

700514 Pour 1991-2003 Sporster et Buell
723245 NOUVEAU Pour 2004 au présent Sporster, XR 1200 et Buell à air



EMBASES DE POUSSOIRS S&S POUR MOTEURS EVOLUTION SPORTSTER

Ces embases de poussoirs S&S sont pour moteurs style Evolution Sportster, elles sont usinées en aluminium et polie miroir. Ces embases de poussoir se montent sur tous les carters moteur du type Evolution Sportster de 1986-1990.

750027 Embases de poussoirs S&S (jeu de 4)



JEU D'EMBASES DE POUSSOIRS JIMS POUR BIG TWIN EVOLUTION

Fabriques aux etats Unis ces embases en aluminium 7075-T651 ont une resistance de 83,000 psi ce qui est le triple de celles d'origine. Pour Big Twin Evolution de 1984-1999. Disponible en poli mirroir ou chrome, vendu en jeu de deux (OEM 18540-83A & 18542-83A).

235813 Embases de poussoirs polies

235987 Embases de poussoirs chromees



EMBASES DE POUSSOIRS S&S POUR BIG TWINS

Ces embases de poussoirs pour Big Twin comprennent joints et vis. Embases pour carters moteur d'origine Big Twin y compris S&S Super Stock. Pour Big Twins Evolution de 1984-1999.

750026 Embases de poussoirs Big Twin



CACHES PIEDS DE POUSSOIRS JIMS POUR MOTEURS TWIN CAM A OU B

C'est l'accessoire ultime pour cacher les pieds de poussoirs. Ils sont usinés CNC en aluminium 6061-T6 et ont un procédé de chromage d'excellente qualité pour laquelle Jims est connu. Ces caches sont livrés avec joints et visserie chromée.

741891 Pour Twin Cam avec poussoirs d'origine



CACHES POUSSOIRS POUR MOTEUR STYLE TWIN CAM

La touche de finition parfaite pour moteurs Twin Cam d'origine ou S&S. Ces nouveaux caches poussoirs S&S Twin Cam sont usinés CNC dans un bloc d'alu et parfaitement polis. L'usinage CNC assure des dimensions parfaites tandis que l'alu usiné rajoute de la résistance sur une large plage de températures.

750517 Caches poussoirs S&S pour moteurs 1999 au présent type Twin Cam



EMBASES DE POUSSOIRS JIMS USINEES POUR DRAG

Ces embases de poussoirs sont faites pour la course, pas de cache tige de culbuteur ni de trou de lubrification. A utiliser avec les axes de culbuteur avec graisseurs (ZPN233384). Le kit contient les embases arrière et avant. Les angles et alésages de poussoirs sont faits pour AAC Evolution. Ces embases ne sont pas polies mais usinées. Pour Big Twin Evolution de 1984 au présent.

233444 Embases de poussoirs usinées, utilisation course



VIS D'EMBASE DE POUSSOIR 12 PANS

Vis d'embase 12 pans utilisees sur beaucoup de modeles car elles supportent mieux serrage et desserage que les conventionnelles hexagonales. Les kits contiennent 8 vis soit en 1/4" x 20 ou en 1/4" x 24, pour tous les Big Twins jusqu'au présent.

Vis d'embase de poussoir 7/8" de long par 1/4" x 20 (OEM 906 & 3770)

231606 Chrome

231607 Noir oxyde

Vis d'embase de poussoir 7/8" de long par 1/4" x 24 (OEM 3750 & 18660-53)

231608 Chrome

231609 Noir oxyde



BLOCS DE POUSSOIR POUR LES BIG TWINS

Blocs de poussoir avant et arrière pour les BT 1200 et 1340 de 1966-1984 (sauf les modèles EV). Ces blocs de poussoirs sont accompagnés de deux jeux de vis, x 20 pour les modèles de 1966 au début de 1976. Disponible en finition pulvérisée noire et en chrome superbe.

131180 Bloc de poussoir avant, noir (OEM 18600-66C)
131181 Bloc de poussoir arrière, noir (OEM 18610-66B)
131182 Bloc de poussoir avant et arrière, show chrome



BLOCS DE POUSSOIR POUR LES EVOLUTION BIG TWINS

Blocs de poussoir avant et arrière pour les modèles 1340 Evolution de 1984-1999. Ces blocs de poussoir d'aluminium coulé sous pression sont usinés pour excéder les spécifications OEM et sont accompagnés d'un jeu de vis de montage Allen. Ils sont disponibles avec une belle finition chromée ou d'enamel noir (OEM 18542-83A & 18540-83A).

233580 Bloc de poussoir chromé, jeu avant et arrière
233581 Bloc de poussoir noir, jeu avant et arrière



COUVERCLES DE BLOCS DE POUSSOIR COULES SOUS PRESSION POUR LES SHOVELHEAD

Ces couvercles conviennent parfaitement aux blocs de poussoir OEM. Le look de série est gardé mais avec une finition lisse chromée. Chaque couvercle comporte une entaille cachée à l'arrière qui permet de compléter l'installation sans sortir vos tige. Ils sont soutenus par une petite quantité d'une adhésive spéciale qui est fournie avec la kit.

301884 Jeu de couvercles de poussoir



COUVERCLES DE BLOC DE POUSSOIR CHROMES POUR LES MODELES EVOLUTION SPORTSTER

Ces nouveaux couvercles apportent un élément de chrome à cette partie de votre moteur, ce qui ne pouvait pas se faire auparavant sans plaquer vos blocs de poussoir de série. Chaque poussoir comporte une entaille cachée à l'arrière qui le permet être installé en quelques minutes seulement. Vous n'avez qu'à les glisser par dessus. Les couvercles sont soutenus avec une petite quantité d'adhésive de silicone qui est inclus. Chromée, pour modèles ESP de 1986-1990, vendus en jeux de 4 pièces.

301871 Coulage sous pression, chromé



KIT PIGNON D'ARBRE A CAME TWIN CAM ANDREWS

Pour toute application performance, même avec les cames d'origine ces pignons sont un must. Ces pignons en acier traité ont une portée plus large pour plus de stabilité ainsi qu'une clavette de 3/16" de long renforcée qui ne se cassera pas avec trois rondelles de calage comprises. Ce modèle à clavette est pour les premiers Twin Cam. Avec ses rondelles vous compenserez pour arriver à la même largeur que le pignon d'origine. Ces pignons sont fortement recommandés dans un moteur stock et obligatoires avec une came Andrews. Il existe également en option un pignon d'entrainement Andrews 17 dents en acier traité. Il existe aussi maintenant un pignon canelé pour les modèles 2000 et après que vous pouvez également utiliser sur tous les modèles Twin Cam de 1999 si vous avez des arbres à came canelés correspondants. S'utilise également avec le pignon de vilebrequin renforcé ZPN700737. Pour définitivement améliorer le tout nous vous suggérons de remplacer le roulement à bille d'origine par la version renforcée hautes performances Andrews.

700736 Pignon d'arbre à came 34 dents (claveté)
700835 Pignon d'arbre à came 34 dents (canelé)
700737 Pignon d'entrainement 17 dents



TWIN CAM ET 96

Depuis que le moteur Twin Cam est sorti il est apparu qu'il a un potentiel évident pour plus de performances. Andrews a concu et développé de nouvelles cames très performantes. Le Twin Cam avec sa course plus courte et son alésage plus gros a une courbe de couple plus étendue que les anciens moteurs. Toutes ces nouvelles cames andrews sont concues pour être utilisées avec poussoirs hydraulique stock et les tiges de culbuteurs Andrews EZ-Install (alu ou chrome moly). Un pignon d'entrainement 34 dents traité existe également pour les Twin Cam. Ces pignons sont fortement recommandés dans un moteur stock et obligatoires avec une came Andrews. Ce pignon n'est pas livré avec les cames et doit être commandé séparément. Les modèles 1999 et 2000 ont un pignon de came différemment fixé, c'est une clavette sur les modèles 1999 et des canelures sur les modèles 2000 et après. Le pignon et la clavette à large portée doivent être utilisés sur TOUS les modèles 1999. Prendre la version canelée pour les modèles 2000 et après. Les cames Andrews existent pour tous les Twin Cam. La version "Silent Chain" est pour les modèles de FLH/FLT de 1999-2006, Softail de 2000-2006 et Dyna de 1999-2005, la version "Roller Chain" est pour les Dynas de 2006 au présent et tous les Twin Cam de 2007 au présent.

DIAGRAMME TW21

Il se monte en lieu et place de l'origine, il donnera plus de couple, parfait pour les motos lourdes et compression stock (1700 à 5200 TR/MIN).

700841 Version Silent Chain
232594 Version Roller Chain

DIAGRAMME TW26

C'est un arbre à came pour modèles à carburateur ou injection (FLT etc.) avec souvent deux personnes, plus de couple et de chevaux à bas et moyen régime (1800 à 5500 TR/MIN).

700831 Version Silent Chain
232595 Version Roller Chain

DIAGRAMME TW31

Une très bonne came pour mes moteursd de 95 CI avec 9.8 à 10.2 de compression. Similaire à la TW37 mais avec moins de lvée au point mort haut (2000-5600 RPM).

232522 Version Silent Chain
232596 Version Roller Chain

DIAGRAMME TW37

Pour carburateur ou injection. Avec ce diagramme Andrews annonce près de 80 ch à la roue avec un bon échappement. Le ralenti est régulier et le couple étendu (2200 à 5800 TR/MIN).

700832 Version Silent Chain
232597 Version Roller Chain

DIAGRAMME TW44

Pour moteurs avec 88CI et au moins 9.5 à 1 de compression. Un maximum de couple avec des chevaux à myen et haut régime (2400 à 6000 TR/MIN et plus si allumage).

232598 Version Roller Chain

DIAGRAMME TW50

Arbres à came pour le maximum de couple et de puissance à haut régime. Pour motos légères avec au moins 9.5 à 1 de rapport volumétrique et de 88 à 95 cubic inch (2600 à plus de 6000 TR/MIN).

700833 Version Silent Chain
232599 Version Roller Chain

DIAGRAMME TW55

Arbre à came pour donner le maximum de couple et de puissance à haut régime. Pour moteurs avec 9.5 à 1 de compression minimum avec 88 à 95 CI et ressorts de soupape (2600 à plus de 6000 TR/MIN).

700843 Version Silent Chain
232692 Version Roller Chain

DIAGRAMME TW60

Pour moteurs bien préparés avec 95 cubic inch et travail sur les culasses. Avec ceci plus de 100 ch peuvent être atteints le tout bien sûr avec carburateur etéchappement aux petits oignons (2400 à plus de 6000 TR/MIN).

700834 Version Silent Chain
232693 Version Roller Chain

Diagramme	Ouvert	Ferme	Durée à.053"	Levée soupape	Levée . P.M.H	
Diagrammes stock d'un modèle à carburateur						
Adm. Stock	-02°	38°	216°	.473"	.072"	Stock
Echapp.	36°	04°	220°	.473"	.110"	
Diagrammes stock d'un modèle à injection						
Adm.Stock	02°	34°	216°	.473"	.087"	Stock
Echapp.	36°	04°	220°	.473"	.110"	
TW21						
Adm.Stock	10°	30°	220°	.490"	.134"	Stock
Echapp.	40°	08°	228°	.498"	.121"	
TW26						
Adm.Stock	09°	37°	226°	.490"	.129"	Stock
Echapp.	43°	07°	230°	.490"	.129"	
TW31						
Adm.Stock	10°	46°	236°	.510"	.131"	Stock
Echapp.	52°	08°	240°	.510"	.148"	
TW37						
Adm.Stock	14°	42°	236°	.510"	.151"	Stock
Echapp.	48°	12°	240°	.510"	.140"	
TW44						
Adm.Stock	21°	41°	242°	.495"	.182"	Stock
Echapp.	49°	17°	246°	.495"	.158"	
TW50						
Adm.Stock	20°	48°	248°	.510"	.184"	Stock
Echapp.	54°	18°	252°	.510"	.168"	
TW55						
Adm.Stock	22°	46°	283°	.550"	.197"	Haute Levée
Echapp.	52°	20°	292°	.550"	.181"	
TW60						
Adm.Stock	24°	56°	260°	.560"	.205" Levée	Haute
Echapp.	58°	22°	260°	.560"	.192"	



ARBRES A CAMES S&S TWIN CAM 510C A CHAINE

Le jeu de cames S&S 510C est conçu pour conserver les chaînes d'origine et est le moyen le plus économique d'accroître les performances des moteurs d'origine ou légèrement préparés. En conservant le système de chaînes d'origine avec les cames 510C, il est recommandé d'utiliser les ressorts d'origine ou performance avec moins de 160 lb. Ce jeu de cames est aussi silencieux que l'origine et donne une augmentation significative de puissance sur toute la plage de régime mais surtout vers 3000 tr/min. Le kit pignon Andrews ZPN700835 est requis pour les moteurs 2000 et après et ZPN700736 recommandé pour les moteurs 1999.

750022 Jeu de cames

Diagrammes de distribution S&S					
Nom de Came	Diagr. Ouvert/Ferme	Durée a	Levée de Soupape	Centre du Lobe	Levée de @ PMH
510C					
admission	20°/38°	238°	.510"	99.0°	.187"
échapp.	52°/20°	252°	.510"	106.0°	.178"



CAMES ANDREWS DE CONVERSION EN CHAINE A ROULEAUX POUR 1999 A 2006 TWIN CAM

La chaine de distribution à rouleaux a été introduite en 2006 sur les Dynas et a été utilisée sur tous les modèles Twin Cam à partir de 2007 en remplacement de la chaine silencieuse. Le kit conversion change les tendeurs qui ont des ressorts ultra durs pour des tendeurs hydrauliques qui maintiennent la tension de chaine. Les portées des cames sont également plus grosses et plus solides. Le résultat de la transformation est moins d'usure et une installation plus faciles. Ces kits de conversion permettent aux possesseurs de Twin Cam d'améliorer les performances et la durée de vis de leur moteur. Vous devrez commander un jeu de cames dans liste qui suit ainsi qu'un kit de conversion en chaine à rouleaux pour tous les 1999-2001 Twin Cam ou 2002-2006 Twin Cam. Ces kits comprennent les dernières pompes à huile qui sont requises pour alimenter correctement les tendeurs hydrauliques ainsi que toutes les autres pièces requises pour installer vos cames de conversion Andrews. Veuillez bien noter que ces kits de conversion de cames ne se montent pas sur les Dynas de 2006 au présent ni aucun des modèles de 2007 au présent Twin Cam. Ces cames sont conçues pour utiliser les poussoirs hydrauliques d'origine. Les tiges d'installation EZ-install sont aussi disponibles ailleurs dans le catalogue.

Kits de conversion en chaine à rouleaux

Ce kit comprend, pompe à huile, plaque support d'arbres à cames, vis, chaine, tendeurs, pignons et instructions d'installation. Les cames ne sont pas comprises et doivent être commandées séparément.

750689 Pour 1999-2001 FXD, FLH et FLT ainsi que 2000-2001 Softail

750690 Pour 2002-2005 FXD, 2002-2006 FLH/FLT et 2002-2006 Softail



DIAGRAMME TW12

232694 Kit de conversion pour remplacer les cames d'origine, les mêmes caractéristiques avec un poil plus de puissance mais aucun réglage requis.

DIAGRAMME TW21

232704 Il se monte en lieu et place de l'origine, il donnera plus de couple, parfait pour les motos lourdes et compression stock (1700 à 5200 TR/MIN).

DIAGRAMME TW26

232979 C'est un arbre à came pour modèles à carburateur ou injection (FLT etc.) avec souvent deux personnes, plus de couple et de chevaux à bas et moyen régime (1800 à 5500 TR/MIN).

DIAGRAMME TW31

232980 Cette cames se monte sans modifications, parfaite pour les moteurs de 96 CI avec une compression entre 9.8 et 10.2. Similaire au TW37 mais moins de levée au point mort haut pour un montage facile (2000-5600 TR/MIN).

DIAGRAMME TW31

232981 Pour carburateur ou injection. Avec ce diagramme Andrews annonce près de 80 ch à la roue avec un bon échappement. Le ralenti est régulier et le couple étendu (2200 à 5800 TR/MIN).

DIAGRAMME TW44

232982 Pour moteurs avec 88CI et au moins 9.5 à 1 de compression. Un maximum de couple avec des chevaux à moyen et haut régime (2400 à 6000 TR/MIN et plus si allumage).

DIAGRAMME TW50

233000 Arbres à came pour le maximum de couple et de puissance à haut régime. Pour motos légères avec au moins 9.5 à 1 de rapport volumétrique et de 88 à 95 cubic inch (2600 à plus de 6000 TR/MIN).

DIAGRAMME TW55

233001 Arbre à came pour donner le maximum de couple et de puissance à haut régime. Pour moteurs avec 9.5 à 1 de compression minimum avec 88 à 95 CI et ressorts de soupape (2600 à plus de 6000 TR/MIN).

Diagramme	Ouv.	Ferme	Durée à.053" de levée	Levée	Levée . P.M.H	Ress.
Diagrammes stock d'un modèle à carburateur						
Adm. Stock	-02°	38°	216°	.473"	.072"	Stock
Echapp.	36°	04°	220°	.473"	.110"	
Diagrammes stock d'un modèle à injection						
Adm. Stock	02°	34°	216°	.473"	.087"	Stock
Echapp.	36°	04°	220°	.473"	.110"	
TW12						
Adm. Stock	02°	34°	216°	.489"	.091"	Stock
Echapp.	37°	05°	220°	.489"	.106"	
TW21						
Adm. Stock	10°	30°	220°	.498"	.134"	Stock
Echapp.	40°	08°	228°	.498"	.121"	
TW26						
Adm. Stock	09°	37°	226°	.490"	.129"	Stock
Echapp.	43°	07°	230°	.490"	.129"	
TW31						
Adm. Stock	10°	46°	236°	.510"	.131"	Stock
Echapp.	52°	08°	240°	.510"	.148"	
TW37						
Adm. Stock	14°	42°	236°	.510"	.151"	Stock
Echapp.	48°	12°	240°	.510"	.140"	
TW44						
Adm. Stock	21°	41°	242°	.495"	.182"	Stock
Echapp.	49°	17°	246°	.495"	.158"	
TW50						
Adm. Stock	20°	48°	248°	.510"	.184"	Stock
Echapp.	54°	18°	252°	.510"	.168"	
TW55						
Adm. Stock	22°	46°	283°	.550"	.197"	Hi-Lift
Echapp.	52°	20°	292°	.550"	.181"	



ARBRES A CAMES A PIGNONS ANDREWS TWIN CAM

Après deux années de tests et de développements, Andrews propose des cames pour la distribution par pignons S&S des Twin Cam. Le premier avantage est que les pignons utilisent moins de puissance que les chaînes. Le banc de puissance montre qu'il existe une différence de 4 chevaux entre les deux. Moins de puissance consommée pour la distribution c'est plus de chevaux à la roue arrière. Pour tous les gros nerveux et les Dragsters un autre avantage est l'utilisation possible de grandes levées de soupapes. En effet, avec des chaînes, à partir de.600 de levée les lobes de cames avant et arrière se touchent. Avec les pignons ceci ne peut pas arriver car les lobes de cames tournent différemment. Ces cames doivent être utilisées avec le kit pignons S&S (ZPN721948).

DIAGRAMME 21G

232498 Montage direct dans les moteurs 88 ci pour ceux qui recherchent du couple ou pour motos lourdes. Concue pour compression et pistons stock. Comparable à l'Andrews EV23 pour les 80 CI Evolution (1700-4800 RPM).

DIAGRAMME 26G

232500 Montage direct dans les moteurs 88 ci pour compression et pistons stock. Parfaite pour le touring à deux, cette came rajoutera de la puissance et du couple à bas et moyen régimes (1800-5200 RPM).

DIAGRAMME 31G

232506 Parfaite pour les moteurs 95 CI ou plus avec 10:1 de compression. La levée au PMH est faible pour faciliter l'installation (2000-5800 RPM).

DIAGRAMME 37G

730064 Un Twin Cam accroche 80+ chevaux à la roue avec cette came. Ralenti souple, large courbe de couple. Même diagramme que le TW37 mais avec pignons (2200-5800 TR/MIN).

DIAGRAMME 44G

730065 Très bon pour les 88 ou 95 cubic inches avec 9.25:1 de compression ou plus. Maximum de couple à moyen régime avce des chevaux un peu partout (2400-6000+ TR/MIN). Le même diagramme que TW44 mais avec pignons.

DIAGRAMME 50G

232510 Montage facile et pour les moteurs de 95 CI avec culasse d'origine et 9.5 à 9.8 de compression (2400-6000 RPM).

DIAGRAMME 55G

730066 Une super came pour les 95 cubic inches et 9.5:1 de compression ou plus. Maximum de couple et de chevaux à moyens et hauts régimes (2600-6300+ TR/MIN). Le même diagramme que TW55 mais avec pignons.

DIAGRAMME 59G

730067 Nouveau diagramme pour les 95 inches avec 10:1 de compression au moins. Maximum de couple et de chevaux à moyen et hauts régimes, mieux avec des culasses préparées (2400-6200+ TR/MIN).

Note: Les 3 diagrammes de cames suivants ne sont pas pour les gamins ni pour des moteurs anémiques, de bonnesconnaissances sont nécessaires à leur installation.

DIAGRAMME 60G

232517 Pour les moteurs de 95 à 103 CI bien préparés et avec 10.0 à 10.5 de compression, + de 100 ch sont à portée (2700-6500+ RPM).

DIAGRAMME 64G

730068 Cames à hautes levées pour des moteurs d'au moins 95 inch avec 10:1 de compression mais aussi des culasses préparées, là ça commence à être sérieux (3000-6500+TR/MIN).

DIAGRAMME 67G

232518 Cames hautes performance pour 95 à 107 ci et plus avec 10.0 à 10.8 de compression et des culasses haut débit (2600-6500+ RPM).

	Ouv.	Ferm.	Durée à.053" de levée	Levée P.M.H.	Levée	Ress.
21G						
Adm. Stock	10°	30°	220°	.498"	.134"	Stock
Echapp.	40°	08°	228°	.498"	.121"	
26G						
Adm. Stock	11°	35°	226°	.490"	.138"	Stock
Echapp.	41°	09°	230°	.490"	.112"	
31G						
Adm. Stock	10°	46°	236°	.510"	.131"	Stock
Echapp.	52°	08°	240°	.510"	.120"	
37G						
Adm. Stock	14°	42°	236°	.510"	.151"	Stock
Echapp.	48°	12°	240°	.510"	.140"	
44G						
Adm. Stock	21°	41°	242°	.495"	.182"	Stock
Echapp.	49°	17°	246°	.495"	.158"	
50G						
Adm. Stock	20°	48°	248°	.510"	.184"	Stock
Echapp.	54°	18°	252°	.510"	.168"	
55G						
Adm. Stock	22°	46°	248°	.550"	.197"	Stock
Echapp.	52°	20°	252°	.550"	.181"	
59G						
Adm. Stock	29°	57°	266°	.590"	.238"	Hi-Lift
Echapp.	63°	27°	270°	.590"	.218"	
60G						
Adm. Stock	24°	56°	260°	.560"	.205"	Hi-Lift
Echapp.	58°	22°	260°	.560"	.205"	
64G						
Adm. Stock	30°	62°	272°	.640"	.262"	Hi-Lift
Echapp.	68°	32°	276°	.640"	.232"	
67G						
	24°	48°	252°	.570"	.209"	Hi-Lift
	58°	22°	260°	.570"	.187"	



ARBRES A CAME CRANE POUR TWIN CAM

La qualité et les performances des arbres à came Crane est maintenant disponible pour les moteurs Twin Cam, couple et puissance sont au rendez-vous. Pas moins de six nouvelles cames en poussoir hydraulique sont disponibles en allant du moteur pour le "cruising" au "killer". Les lobes de came et leurs profils sont calculés par ordinateur pour donner le maximum de couple et de la puissance à haut régime. Zodiac vous propose également toute une gamme complète de ressorts, coupelles, clavettes et tiges de culbuteur performance pour moteurs Twin Cam. Ces pièces se trouvent ailleurs dans ce catalogue. Ces cames Crane existent pour tous les Twin Cam jusqu'au présent. La version "Silent Chain" est pour FLH/FLT de 1999-2006, Softail de 2000-2006 et Dyna de 1999-2005, le version "Roller Chain" est pour les Dyna de 2006 au présent et tous les autres Twin Cam de 2007 au présent.

DIAGRAMME HTC-300-2

Pour moto routière et touring, se monte telle quelle, bon couple à bas et moyen régime. Très bien pour toutes les motos lourdes avec rapport volumétrique d'origine. Fonctionne encore mieux avec filtre à air et échappement performance. Ressorts de soupapes d'origine. Plage de puissance du ralenti à 5.000 TR/MIN.

236083 Version Silent chain
231779 Version Roller chain

DIAGRAMME HTC-310-2

Pour moto routière raisonnable. Se monte telle quelle et performante à mi-régime sur tout Dyna et Softail ou moto plus lourde avec seulement le pilote. Marche bien avec le rapport volumétrique d'origine et jusqu'à 9.5:1. Fonctionne encore mieux avec filtre à air et échappement performance. Ressorts de soupapes d'origine. Plage de puissance de 1.500 à 5.500 TR/MIN.

236084 Version Silent chain
231780 Version Roller chain

DIAGRAMME HTC-316-2

Se monte sans modifications pour moto performantes et moyennement préparée. Fonctionne bien avec le rapport volumétrique d'origine mais se manifeste bien mieux avec 10:1 de compression. Encore mieux avec pot et carburateur performance. Ressorts de soupapes stock. Plage de puissance de 1.800 à 5.800 TR/MIN.

236085 Version Silent chain
231782 Version Roller chain

DIAGRAMME HTC-290-2

Pour moto Performantes street bien préparées. Fonctionne réellement bien avec un rapport volumétrique supérieur à 9.5:1 et ceci avec l'alésage d'origine ou le kit Big Bore. Doit obligatoirement être utilisée avec des ressorts Crane ou autres prévus pour plus de .570 de levée. Excellent couple à bas et moyen régime avec bonnes capacités dans les tours. Doit être utilisée avec carburateur et échappement performance. Plage de puissance de 1.800 à 5.800 TR/MIN.

236086 Version Silent chain
231783 Version Roller chain

DIAGRAMME HTC-296-2

Pour motos street déjà bien tapées. Fonctionne bien avec un rapport volumétrique supérieur à 10.25:1 et ceci avec le kit Big Bore et culasse préparée. Doit être utilisée avec des ressorts Crane ou autres prévus pour plus de .600 de levée. Fonctionne très bien avec les culasses Edelbrock Performer RPM pour Twin Cam. Puissance: de 2,000 à 6,000 RPM.

231766 Version Roller chain

DIAGRAMME HTC-304-2

La came la plus méchante pour des motos bien préparées avec kit Big Bore et un rapport volumétrique d'au moins 10.5:1 et culasses préparées. Doit être utilisée avec des ressorts Crane ou autres prévus pour .600" de levé. Gros couple à mi-régime et grosse patate à haut régime. Carburateur et échappements performance obligatoires. Plage de puissance de 2.000 à 6.200 TR/MIN.

231784 Version Roller chain

Diagramme		Durée a @.053"	Levée de Soupape
HTC-300-2	admission	226°	.505
	échappement	236°	.505
HTC-310-2	admission	236°	.505
	échappement	242°	.505
HTC-316-2	admission	242°	.505
	échappement	252°	.505
HTC-290-2	admission	240°	.570
	échappement	248°	.570
HTC-296-2	admission	246°	.600
	échappement	254°	.600
HTC-304-2	admission	254°	.600
	échappement	260°	.600



ARBRES A CAMES S&S POUR TWIN-CAM AVEC ENTRAINEMENT PAR PIGNONS

Convertit l'entrainement par chaine en entrainement par pignons ce qui élimine chaines et tendeurs. Ceci donne également une distribution plus précise. S&S annonce un gain de 4 HP sur des moteurs préparés avec cette distribution. Avec les pignons il est également possible d'avoir plus de.640" de levée ce qui est impossible avec la chaine. Les cames S&S apportent un gain significatif à partir de 2.500 RPM, elles se font dans une grande variété de diagrammes. Ces arbres à cames sont livrés en kit de conversion avec les cames avant et arrière ainsi que tous leurs pignons et les joints, roulements requis. Des tiges réglables et ressorts hautes performances sont requis sauf avec les cames 510G. Les tiges de culbuteurs et ressorts doivent être commandés séparément. Les versions 546G et 675G ne sont pas disponibles pour les Dynas 2006 et tous les 2007 au présent Twin Cam.

Notes:

- Choisissez bien la came qui correspond à votre moteur. Augmenter le rapport volumétrique et/ou augmenter la cylindrée au delà des recommandations accroitera votre compression dynamique dans le cylindre ce qui pourra conduire votre moteur à détonner, cliqueter et difficile à démarrer. Une compression trop basse le rendra peu puissant à bas et moyens régimes.
- Une presse hydraulique et des outils spéciaux sont nécessaires à l'instalation des cames dans les moteurs Twin-Cam. De plus il faut enlever un peu de matière sur le carter d'arbre à came (face intérieure). Le carter moteur devra être légèrement modifié pour installer les cames S&S 625G, 640G et 675G. S&S recommande de faire effectuer ces opérations chez un professionel.
- De nouveaux roulements et un nouveau joint de carter sont requis pour completer ette installation. Ces pièces sont comprises dans le kit ZPN721950.
- Si vous convertissez votre distribution par chaine pour ce système sur un Twin Cam 1999-2006 (sauf 2006Dyna) il vous faut commander un jeu de cames et un kit de distribution par pignons 721941.
- Si vous convertissez votre distribution par chaine pour ce système sur un Twin Cam 2007 au présent (et Dyna 2006) il vous faut commander un jeu de cames et un kit de distribution par pignons 750872.
- Etant donné la conception de la distribution par pignon vous pouvez avoir une distribution buyante.

CAMES POUR DISTRIBUTION A PIGNONS 510G

Concues pour un remplacement simple de celles d'origine et compression de moins de 9.7 à 1. Une manière économique d'augmenter les performances.Donne plus de puissance à tous les régimes spécialement au-dessus de 3000 tr/min. Peut s'utiliser avec les tiges et ressorts d'origine.

Pour tous les Twin Cam 1999-2006 sauf 2006 Dyna
752088 Kit complet
750632 Cames avec pignons internes

Pour tous les Twin Cam de 2007 au présent et 2006 Dyna
752095 Kit complet
750866 Cames avec pignons internes

CAMES POUR DISTRIBUTION A PIGNONS 546G

Concues pour moteurs 88-95 cubic inch avec compression 9.7:1 et un peu de travail de culasse.

Pour tous les Twin Cam 1999-2006 sauf 2006 Dyna
752089 Kit complet
750633 Cames avec pignons internes

CAMES POUR DISTRIBUTION A PIGNONS 570G

Concues pour moteurs 88-96 cubic inch avec compression inférieure à 10:1.

Pour tous les Twin Cam 1999-2006 sauf 2006 Dyna
752090 Kit complet
721942 Cames avec pignons internes

Pour tous les Twin Cam de 2007 au présent et 2006 Dyna
752096 Kit complet
750867 Cames avec pignons internes

CAMES POUR DISTRIBUTION A PIGNONS 585G

Concues pour moteurs 88-96 cubic inch avec compression de 10.0 à 10.5:1.

Pour tous les Twin Cam 1999-2006 sauf 2006 Dyna
752091 Kit complet

Pour tous les Twin Cam de 2007 au présent et 2006 Dyna
752097 Kit complet
750868 Cames avec pignons internes

CAMES POUR DISTRIBUTION A PIGNONS 625G

Concues pour moteurs de 95 cubic inches et plus avec compression de 10.0 à 10.75:1.

Pour tous les Twin Cam 1999-2006 sauf 2006 Dyna
752092 Kit complet
721945 Cames avec pignons internes

Pour tous les Twin Cam de 2007 au présent et 2006 Dyna
752098 Kit complet
750869 Cames avec pignons internes

CAMES POUR DISTRIBUTION A PIGNONS 640G

Concues pour moteurs de 95 cubic inches et plus avec compression de 10.5 à 11.5:1 la même que celle utilisée dans les moteurs 124ci S&S.

Pour tous les Twin Cam 1999-2006 sauf 2006 Dyna
752093 Kit complet
721947 Cames avec pignons internes

Pour tous les Twin Cam de 2007 au présent et 2006 Dyna
752099 Kit complet
750870 Cames avec pignons internes

CAMES POUR DISTRIBUTION A PIGNON 675G

Concues pour moteurs de 120" et plus avec au minimum 11:1 de compression.

Pour tous les Twin Cam 1999-2006 sauf 2006 Dyna
752094 Kit complet



Ancien	Nouveau	
721941	750872	Pignons extérieurs
721948	750871	Kit distribution par pignons (comprend pignons internes et externes de came ainsi que les pignons d'entrainement)
721950	750873	Kit d'instalation de support de came
232486	-	Jeu de pignons de came intérieurs

Pignons sous-dimensionnés et sur-dimensionnés

Etant donné les variations d'usinage des supports de came, il y a des pignons sous-dimensionnés et sur-dimensionés pour vous permettre d'obtenir le bon jeu.

Pignons de came intérieurs

Ancien	Nouveau	
750972	750973	sous-dimensionnés
750974	750975	sur-dimensionnés

Pignons de distribution 1999-ap

750976	sous-dimensionnés
750977	sur-dimensionnés

SPECIFICATIONS DES CAMES S&S

	Diagramme								
Ref. Came	Ouv./Ferm.		Durée d'ouv.		Levée	Centre came		Lift@TDC	
	Adm.	Ech.	Adm.	Ech.		Adm.	Ech.	Adm.	Ech.
510G	20°/38°	52°/20°	238°	252°	.510"	99.0°	106.0°	.187"	.178"
546G	5°/55°	52°/5°	240°	237°	.546"	115.0°	113.5°	.126"	.106"
570G	20°/40°	55°/20°	240°	255°	.570"	100.0°	107.5°	.187"	.179"
585G	20°/45°	60°/20°	245°	260°	.585"	102.5°	110.0°	.186"	.179"
625G	20°/55°	60°/20°	255°	260°	.625"	107.5°	110.0°	.189"	.184"
640G	25°/60°	65°/25°	265°	270°	.640"	107.5°	110.0°	.228"	.214"
675G	25°/64°	70°/25°	269°	275°	.675"	109.5°	112.5°	.235"	.205"



ARBRES A CAMES S&S DECOMPRESSEUR POUR TWIN CAM

Ces arbres à cames S&S sont conçus pour démarrer facilement tous les moteurs Twin Cam de 1999 au présent. Après installation de ces arbres à came n'importe quel moteur de Twin Cam démarrera facilement. Simplement parce que ces arbres à cames agissent comme des décompresseurs. Ceci permet de lancer n'importe quel moteur Twin Cam facilement quelque soit sa cylindrée ou son taux de compression. Et bien sûr ce qui réduit l'effort du démarreur rallonge sa durée de vie ainsi que celle de la batterie. Ce groupe d'arbres à cames se montent directement en remplacement de l'origine et ces cames existent en versions par pignon ou par chaine. Toutes les version par pignons comprennent les pignons internes. Les pignons externes doivent être commandés séparément. Ces cames Performance par S&S ont déjà passé des tests avec 10.000 démarrages sans même affaiblir la batterie.

COMMENT CA MARCHE

1. Chacune des deux cames d'échappement est équippée d'un petit lobe sur ressort sur le "dos de la came là ou normalement la soupape est complètement fermée.

2. Ce petit lobe garde la soupape d'échappement très légèrement ouverte au moment du démarrage. Ceci réduit la compression au démarrage et rend le moteur beaucoup plus facile à démarrer.

3. Une fois le moteur démarré la vitesse de rotation augmente et le lobe de décompression est rétracté par la force centrifuge et le moteur tourne normalement avec toute sa compression sans aucune perte de performances. Ceci permet de démarrer pratiquement n'importe quel moteur avec le démarreur et la batterie d'origine. La rétraction centrifuge est entièrement automatique, aucun bouton à manipuler.

DIAGRAMMES

Ces arbres à cames sont disponibles avec les diagrammes les plus populaires. Le but est d'avoir des cames coupleuses pour les touring et la puissance maxi à haut régime pour les hautes performances mais aussi tout ce qui existe entre les deux avec couple et performances. La 583 est une très bonne came généraliste. La came 585 a donné les meilleurs résultats à haut régime.

Notes:

- Assurez vous que vous sélectionnez la bonne came. Augmenter la compression et ou la cylindrée au delà de ce qui est recommandé pour chaque arbre à came va accroitre la pression dans les cylindres et va rendre le moteur difficile à démarrer et plus enclin à faire du cliquettis ou à la détonation. Une compression ou une cylindrée trop bas réduira les performances à bas et moyen régime.
- Une presse hydraulique et d'autres outils professionels sont requis pour installer ces cames. Additionellement il peut être nécessaire de retirer de la matière du couvercle d'origine pour installer les pignons S&S. Il faudra aussi modifier les carters pour les cames S&S 625G, 640G et 675G. S&S recommande de confier ce travail à des professionnels.
- Il faut de nouveaux roulements et de nouveaux joints pour installer ces cames. Ces pièces sont dans le kit d'installation d'arbre à came ZPN721950.
- Si vous avez une distribution par chaine des moteurs de 1999-2006 (sauf 2006 Dyna), vous devrez commander 1 jeu de Cames livrées avec pignons et une jeu de pignons extérieurs ZPN721941.
- Si vous avez une distribution par chaine des moteurs de 2006 Dyna ou 2007 au présent Twin Cam vous devrez commander 1 jeu de Cames livrées avec pignons et une jeu de pignons extérieurs ZPN750872.
- Etant donné les charactéristiques des pignons vous pourrez avoir un bruit de distribution plus important.

DIAGRAMME 551

La meilleure came pour les Touring avec pots stock ou aftermarket. Compression de 9.0 à 10.0:1. Pour plus de couple du ralenti jusqu'à 4000 tours/min.

751553 Pour tous les moteurs Twin Cam de 1999-2006, pignons
751546 Pour tous les moteurs Twin Cam de 2007 au présent, pignons
751540 Pour tous les moteurs Twin Cam de 2007 au présent, chaine

DIAGRAMME 570

Came avec du couple en bas et au millieu pour moteurs avec compression jusqu'à 10.0:1.

751554 Pour tous les moteurs Twin Cam de 1999-2006, pignons
751547 Pour tous les moteurs Twin Cam de 2007 au présent, pignons
751541 Pour tous les moteurs Twin Cam de 2007 au présent, chaine

DIAGRAMME 583

Meilleure came généraliste pour Softail et Dyna avec pots d'origine ou aftermarket. Augmentation importante de la puissance de 1500 à 5000 tours/min.

751555 Pour tous les moteurs Twin Cam de 1999-2006, pignons
751548 Pour tous les moteurs Twin Cam de 2007 au présent, pignons
751542 Pour tous les moteurs Twin Cam de 2007 au présent, chaine



DIAGRAMME 585
Optimisée pour les Softail et Dyna avec pots et filtres libérés. Compression entre 9.0 et 10.5:1. Très bons résultats de 3000 à 6000 tours/min.

751556 Pour tous les moteurs Twin Cam de 1999-2006, pignons
751549 Pour tous les moteurs Twin Cam de 2007 au présent, pignons
751543 Pour tous les moteurs Twin Cam de 2007 au présent, chaine

DIAGRAMME 625
Conçue pour les moteurs de 95 cubic inches ou plus avec compression entre 10.5 et 10.75:1.

751557 Pour tous les moteurs Twin Cam de 1999-2006, pignons
751550 Pour tous les moteurs Twin Cam de 2007 au présent, pignons
751544 Pour tous les moteurs Twin Cam de 2007 au présent, chaine

DIAGRAMME 640
Conçue pour les moteurs de 95 cubic inches ou plus avec compression entre 10.5 and 11.5:1. C'est le diagramme utilisé par S&S dans leurs moteurs 124 cubic inches.

751558 Pour tous les moteurs Twin Cam de 1999-2006, pignons
751551 Pour tous les moteurs Twin Cam de 2007 au présent, pignons
751545 Pour tous les moteurs Twin Cam de 2007 au présent, chaine

DIAGRAMME 675
Conçue pour les moteurs de 120 cubic inches ou plus avec compression 11.0:1 et plus.

751559 Pour tous les moteurs Twin Cam de 1999-2006, pignons
751552 Pour tous les moteurs Twin Cam de 2007 au présent, pignons

NOUVEAU



ARBRE A CAMES RED SHIFT POUR TWIN CAM 525 AVEC CHAINES
Cames à montage direct pour 96ci, 103CI et 110CI Twin Cam avec culasses d'origine non modifiées. Parfaites pour 2007 au présent Touring ou encore 2007 au présent Softails en duo et pare-brise, Dynas de 2006 au présent. Ces cames ont été développés pour fournir une puissance immédiate en 6ème à n'importe quelle vitesse. Ils offrent un gain impressionnant de chevaux avec une énorme augmentation de couple à un régime moteur inférieur dès que vous accélérez en ville et sur l'autoroute. Les cames Red Shift 525 et 527 fournissent une réponse immédiate des gaz et une accélération en desous de 2000 tr/min sans détonation. Cela signifie que votre Harley ira de 80 km/h et plus en 6ème, sans rétrograder. Les cames Red Shift 525 sont pour les modèles 96CI avec ou sans kit Big Bore 103CI installé, les Red Shift 527 sont pour les modèles 103CI avec ou sans kit Big Bore 110CI installé. Les cames 525 et 527 peuvent être utilisées avec tiges réglables ou stock.

723244 Cames Red Shift Twin Cam 525, montage direct
723299 Cames Red Shift Twin Cam 527, montage direct

SPECIFICATIONS DES CAMES S&S A DECOMPRESSEUR

	Diagrammes								
Nom de came	Ouvert/fermé		Durée de came		Levée came	Centre		Levée@PMH	
	Adm.	Echapp.	Adm.	Echapp.		Adm.	Echapp.	Adm.	Echapp.
551G	15°/20°	39°/18°	215°	237°	.551"	92.5°	100.5°	.163"	.179"
570G	20°/40°	55°/20°	240°	255°	.570"	100.0°	107.5°	.187"	.179"
583G	8°/15°	60°/22°	204°	262°	.583"	92.5°	109.0°	.131"	.199"
585G	20°/45°	60°/20°	245°	260°	.585"	102.5°	110.0°	.186"	.179"
625G	20°/55°	60°/20°	255°	260°	.625"	107.5°	110.0°	.189"	.184"
640G	25°/60°	65°/25°	265°	270°	.640"	107.5°	110.0°	.228"	.214"
675G	25°/64°	70°/25°	269°	275°	.675"	109.5°	112.5°	.235"	.205"



THUNDERMAX CAMS BY RED SHIFT FOR TWIN CAM

Les cames ThunderMax par Red Shift sont conçues pour offrir des performances inégalées. Ces cames sont taillées à partir d'acier 8620 usiné en utilisant les dernières techniques de fabrication. Disponible en version pour distribution par chaîne d'origine ou en configuration pour une utilisation avec trains de pignons S&S. Red Shift recommande de nouveaux roulements de came et des poussoirs performance avec un changement de came. Toutes les cames ThunderMax ont besoin de tiges réglables; changement des ressorts de soupapes sauf indication contraire. Les arbres à cames à entraînement par pignons sont fournis sous forme de seulement de jeu de cames avant et arrière. Pour les pignons de cames, ainsi que les joints nécessaires, roulements et autres matériels, voir ci-dessous.

Notes:

- Assurez-vous de sélectionner la came adapté. L'augmentation du taux de compression et/ou de la cylindrée au-delà de la plage recommandée pour chaque came va augmenter la pression dans le cylindre ce qui rend le moteur difficile à démarrer et plus susceptibles de faire du cliquettis. La baisse du taux de compression ou de la cylindrée va affaiblir les performances à bas et moyen régimes.
- Une presse hydraulique et d'autres outils professionnels sont nécessaires pour installer les cames dans les moteurs Twin Cam. En outre, de la matière doit être retirée de la face intérieure du carter de distribution pour installer les engrenages S&S.
- Nouveaux roulements de came et joints sont nécessaires pour terminer l'installation. Ces pièces sont fournies dans le kit de support à l'installation d'arbre à cames. Si vous partez des chaînes silencieuses sur les modèles 1999-2006 (sauf 2006 Dyna), commandez 1 jeu de cames, 1 kit came pignon d'entraînement ZPN721948 et un kit d'installation ZPN721950.
- Si vous partez des chaîne à rouleaux des 2006 Dyna ou tout 2007 au présent, commandez 1 jeu de cames, 1 kit pignon ZPN750871 et un kit d'installation ZPN750873.
- En raison des caractéristiques des engrenages, vous pouvez rencontrer un certain le bruit de distribution.

557TC

Pour moteurs 88 à 110 ci avec culasses d'origine non modifiées. Abaisse la température du moteur augmente le couple et puissance en mettant l'accent sur le couple. Changement de ressorts nécessaire sur les modèles 1999-2004.

723279 Pour 1999-2006 Twin Cam avec chaine silencieuse (sauf 2006 Dyna)
723278 Pour 1999-2006 Twin Cam avec pignons S&S (sauf 2006 Dyna)
723280 Pour 2006 Dyna et tous les 2007 au présent Twin Cam avec chaine à rouleaux



575TC

Came pour le couple spécialement conçue pour les moteurs CVO 103". Le meilleur choix pour les riders qui veulent une augmentation importante de couple utilisable avec la durabilité et la douceur. Puissance entre 2000-4800 tr/min pour une forte reprise sur chaque rapport. Monte directement dans les CVO 103 ou avec les ressorts coniques. Changement de ressorts nécessaire sur les modèles 1999-2004.

723286 Pour 1999-2006 Twin Cam avec chaine silencieuse (sauf 2006 Dyna)
723285 Pour 1999-2006 Twin Cam avec pignons S&S (sauf 2006 Dyna)
723287 Pour 2006 Dyna et tous les 2007 au présent Twin Cam avec chaine à rouleaux
723288 Pour 2006 Dyna et tous les 2007 au présent Twin Cam avec pignons S&S

577TC

Came performance pour 95"-103" moteurs Twin Cam Cam. De la puissance en douceur et un couple important dans les moteurs avec des culasses qui respirent bien, compression augmenté (9.5-10.5:1), allumage, échappement performance et plus gros carbu ou corps de papillon. Monte directement dans les CVO 103 ou avec les ressorts coniques. Peut produire de 105 à 110 ch à la roue arrière avec un moteur 95".

723282 Pour 1999-2006 Twin Cam avec chaine silencieuse (sauf 2006 Dyna)
723281 Pour 1999-2006 Twin Cam avec pignons S&S (sauf 2006 Dyna)
723283 Pour 2006 Dyna et tous les 2007 au présent Twin Cam avec chaine à rouleaux
723284 Pour 2006 Dyna et tous les 2007 au présent Twin Cam avec pignons S&S

627TC

La 627 comporte des améliorations dans la stabilité de la distribution pour de meilleures performances et de la fiabilité. Ceci résulte en une courbe de couple bien plate. Une came très performante pour moteurs 103" à 117" avec compression et culasses préparées. Disponibe pour chaine à rouleaux seulement.

723289 NOUVEAU Pour 2006 Dyna et tous les 2007 au présent Twin Cam avec chaine à rouleaux

657TC

Cam Populaire avec haute levée. Conçue pour les applications avec gros couple, a produit plus de 120 chevaux à la roue arrière sur un moteur 107" avec une compression modérée, des silencieux et essence du commerce. Tout ce que vous attendez de Red Shift: une grande performance avec une excellente dynamique de commande des soupapes.

723296 Pour 1999-2006 Twin Cam avec chaine silencieuse (sauf 2006 Dyna)
723295 Pour 1999-2006 Twin Cam avec pignons S&S (sauf 2006 Dyna)
723297 Pour 2006 Dyna et tous les 2007 au présent Twin Cam avec chaine à rouleaux
723298 Pour 2006 Dyna et tous les 2007 au présent Twin Cam avec pignons S&S

647TC

Cette came a été conçue pour les amateurs de performances véritables ayant besoin d'une large courbe de puissance et une puissance maxi importante en gardant une excellente distribution. Recommandé pour moteur de 116" et plus et en compression 10.0-10.5:1 minimum. Pour plus de puissance rajouter des culbuteurs 1,75 et plus de compression.

723292 Pour 1999-2006 Twin Cam avec chaine silencieuse (sauf 2006 Dyna)
723291 Pour 1999-2006 Twin Cam avec pignons S&S (sauf 2006 Dyna)
723293 Pour 2006 Dyna et tous les 2007 au présent Twin Cam avec chaine à rouleaux
723294 Pour 2006 Dyna et tous les 2007 au présent Twin Cam avec pignons S&S



Ancien	Nouveau	
721941	**750872**	Pignons extérieurs
721948	**750871**	Kit distribution par pignons (comprend pignons internes et externes de came ainsi que les pignons d'entrainement)
721950	**750873**	Kit d'instalation de support de came
232486	-	Jeu de pignons de came intérieurs

Pignons sous-dimensionnés et sur-dimensionnés

Etant donné les variations d'usinage des supports de came, il y a des pignons sous-dimensionnés et sur-dimensionés pour vous permettre d'obtenir le bon jeu.

Pignons de came intérieurs

Ancien	Nouveau	
750972	**750973**	sous-dimensionnés
750974	**750975**	sur-dimensionnés

Pignons de distribution 1999-ap

750976	sous-dimensionnés
750977	sur-dimensionnés

Came	Ouvert/Ferme		Durée		Levée Maxi		Levée au PMH	
	Admission	Echap.	Admission	Echap.	Admission	Echap.	Admission	Echap.
557	20°/42°	44°/18°	242°	242°	.557"	.557"	.180"	.164"
575	25°/41°	49°/17°	246°	246°	.575"	.575"	.200"	.157"
577	49°/17°	49°/23°	252°	252°	.577"	.577"	.214"	.194"
627	28°/52°	58°/27°	260°	265°	.625"	.600"	.241"	.204"
647	26°/58°	58°/26°	264°	264°	.647"	.647"	.211"	.211"
657	27°/45°	52°/27°	252°	259°	.657"	.650"	.227"	.214"



CAMES BIG TWIN EVOLUTION

Les moteurs Evolution ont un potentiel de performance. La puissance déjà améliorée qui est disponible dans ce nouveau moteur peut être encore plus importante lorsque vous installez une bonne came à performance. Zodiac vous offre la came de votre choix pour les Street ou pour les Drags.

ANDREWS EV13

232627 Came pour utilisation Street ou Touring, avec plus de puissance moyenne et haute. Beaucoup plus que la came de série OEM. Particulièrement efficace dans la réduction de la température d'huile. Se monte avec les tiges de culbuteur d'origine.

ANDREWS EV23

236681 Cette nouvelle came Andrews vous donnera plus de puissance mais aussi plus de couple sur votre 1340 stock tout en conservant votre rapport volumétrique. Ressemble aux cames stock utilisées de 1988-1991 mais en plus puissante. Marche de 1800 à 5200 Tr/min aussi bien sur les moteurs à carbu ou injection. Se monte avec les tiges de culbuteur d'origine.

ANDREWS EV 27

232606 Came Street avec rampe d'ouverture/de fermeture rapide. Même calage que le EV3 mais conçue pour produire une très grande étendue de bande de couple. Tire de 1500 à 5500 TR/MIN. Se monte avec les tiges de culbuteur d'origine.

ANDREWS EV3

232628 Came pour les modèles FXR et Softail. Beaucoup plus de puissance moyenne. Aucune effet sur la régularité de ralenti. Voici une came de TR/MIN de 6000+ pour les ressorts et les poussoir de série.<R>

ANDREWS EV31

232523 Super puissance pour moteurs avec compresseur. En gros c'est un EV27 remanié pour les moteurs équippés d'un compresseur ou encore quand il ya un peu de cylindrée et pas mal de compression avec 10.5 ou plus. Fonctionne avec les tiges et ressorts d'origine.

ANDREWS EV46

232607 Came avec rampe d'ouverture/de fermeture rapide dans un diagramme qui est semblable au EV3 populaire, mais qui produit plus de compression statique, permettant une TR/MIN de 6000+ pour les culasses et les poussoir de série.<R>

ANDREWS EV51

237178 Facile à installer avec plus longue durée pour les moteurs Street et les poussoirs hydrauliques. Les ressorts et les coupelles titane Andrews recommandés avec les poussoirs hydrauliques. Etendue de puissance de TR/MIN de 3000-6500. Se monte avec les tiges de culbuteur d'origine.

ANDREWS EV59

237179 Une version mise à jour du EV57 avec rampes plus rapides pour les moteurs modifiés de 80 à 88 pouces. Très grande étendue de puissance de TR/MIN de 25 à 6000. L'utilisation de tiges réglables et ressorts de haute levée est obligatoire, les poussoirs hydrauliques sont OK.

ANDREWS EV72

237265 Une version mise à jour du EV7 pour les moteurs Street de 92 et plus. Très grande étendue de bande de puissance de TR/MIN de 2800 à 6000. L'utilisation de tiges réglables et ressorts de haute levée est obligatoire, les poussoirs hydrauliques sont OK.

Diagramme	Ouvert	Ferme Obligatoire	Duree a Levee de 0,053	Levee de Soupape
EV13				
admission	15°	31°	226°	.485"
échappement	45°	13°	238°	.495"
EV23				
admission	10°	30°	220°	.498"
échappement	40°	8°	228°	.498"
EV27				
admission	20°	36°	236°	.495"
échappement	44°	16°	240°	.495"
EV3				
admission	21°	37°	238°	.495"
échappement	43°	15°	238°	.495"
EV31				
admission	10°	46°	236°	.495"
échappement	52°	08°	240°	.495"
EV46				
admission	25°	41°	246°	.495"
échappement	49°	17°	246°	.495"
EV51				
admission	28°	44°	252°	.510"
échappement	54°	22°	256°	.510"
EV59				
admission	28°	48°	256°	.560"
échappement	56°	24°	260°	.560"
EV72				
admission	30°	54°	264°	.560"
échappement	60°	28°	268°	.560"





CAMES HIGH ROLLER DE CRANE POUR EVOLUTION BIG TWINS DE 1984-1999

Ces arbres à cames performants sont conçus par Crane Cames pour vous apporter une performance maximale de votre HD modifié. Toutes les cames High-Roller comportent les engrenages réglables pour le réglage selon votre combinaison spécifique. Donné la grande levée, les intervalles soupape-soupape, soupapes-piston et de ressort de soupape devraient être vérifiées. Pour les meilleurs résultats, les culasses doivent être travaillées. Vous ne pourrez plus repérer vos amis que dans le rétro!

DIAGRAMME H286-2

Hydraulique pour votre EVO. Fonctionne le mieux avec les carburateurs et les systèmes échappement à haute performance. Différence appréciable à travers l'échelle entière de TR/MIN. Excellent pour vitesse et Touring. L'intervalle soupape-piston doit être vérifiée sur les premiers moteurs EV.

231335 Diagramme H286-2

DIAGRAMME H296-2

Came performance hydraulique. Fonctionne très bien pour améliorer la performance dans étendue médiane et supérieure. L'intervalle soupape-soupape et soupape-piston doit être vérifiée.

231336 Diagramme H296-2

DIAGRAMME H306-2

Came performance hydraulique pour moteurs V2. Fonctionne très bien avec moteurs de série, mais augmente vraiment la puissance dans les moteurs avec carburateur et échappement. Les intervalles soupape-soupape et soupape-piston doivent être vérifiées.

231337 Diagramme H306-2

DIAGRAMME H310-2

Conçue pour moteurs à pouce cube/ compression augmenté. Les intervalles des soupapes doivent être vérifiées. Ressorts à performance nécessaires pour une plus grande levée.

231350 Diagramme H310-2

CAME HI-ROLLER 1-1004

L'arbre à cames apportera une puissance appréciable à l'échelle inférieure et médiane dans votre moteur EV qui comporte un rapport de compression plus haut que celui de série ou plus de pouces cubes, allant jusqu'à 88 pouces cubes. Les intervalles des soupapes doivent être vérifiées.

235933 Hi-Roller 1-1004

CAME HI-ROLLER 1-1005

La came produira une grande étendue de puissance sur votre moteur EV qui comporte au moins un rapport de compression de 10:1. Parfait pour les Stroker et jusqu'à 95" cubes. Les intervalles des soupapes doivent être vérifiées.

235934 Hi-Roller 1-1005

CAME HI-ROLLER 1-1006

Voici l'arbre à cames ultime pour Stroker orienté vers la performance. Cette came vous apportera une performance Street et Strip maximale. Les intervalles des soupapes doivent être vérifiées.

235935 Hi-Roller 1-1006

Dia.	Ouvert	Ferme	Durée a @.053"	Levée de Soupape
H286-2				
admission	19°	43°	242°	.490"
échapp.	48°	24°	252°	.490"
H296-2				
admission	24°	48°	252°	.490"
échapp.	57°	25°	262°	.500"
H306-2				
admission	28°	54°	262°	.500"
échapp.	69°	23°	272°	.510"
H310-2				
admission	23°	63°	266°	.550"
échapp.	68°	28°	276°	.550"
1-1004				
admission	24°	48°	240°	.581"
échapp.	57°	25°	248°	.581"
1-1005				
admission	28°	54°	254°	.600"
échapp.	69°	23°	260°	.600"
1-1006				
admission	23°	63°	260°	.600"
	68°	28°	266°	.600"



CAMES CRANE FIREBALL POUR BIG TWIN

Les cames Crane Fireball sont des cames perfo sans modifications qui offrent de la puissance même dans un moteur d'origine. Disponible avec ou sans pignon d'entrainement. La version sans pignon est proposée a un prix économique car elle utilise le pignon d'origine. La version sans pignon est livrée avec clavette d'instalation.

CAMES FIREBALL POUR PANHEAD ET SHOVELHEAD

Fireball 296A cam
Recommandée pour un gain de couple sur les motos lourdes. Aucun remplacement de ressort requis, fonctionne très bien avec les carburateurs et les échappements de série. Comparable à la came A d'Andrews.
235936 Avec pignon de 1970 a debut 1977
235937 Avec pignon de fin 1977 a 1984

FireBall 300H cam
Conçue pour utilisation avec poussoirs hydrauliques et ressort de série mais pourrait être utilisée avec poussoirs solides et ressorts performants. Disponible pour les modèles BT de 1948-1984.
231354 Avec pignon de 1948 a 1969
231355 Avec pignon de 1970 a debut 1977
231356 Avec pignon de fin 1977 a 1984

FireBall 308B cam
Performance moyenne, fonctionne très bien avec les carburateurs et le système d'échappement à hautes performances. Vérifiez le jeu de ressort et intervalle entre soupapes. Gain additionnel de puissance moyenne et supérieure. Comparable à la came B d'Andrews.
235938 Avec pignon de 1970 a debut 1977
235939 Avec pignon de fin 1977 a 1984

CAMES CRANE FIREBALL POUR BIG TWIN EVOLUTION

FireBall 300-2B cam
Pour utilisation avec poussoirs hydrauliques, offre une grande étendue de puissance commençant avec une TR/MIN basse pour une performance de calibre Street. Comparable à la came EV 13 d'Andrews.
231357 Avec pignon de 1984 au présent

FireBall 310-2 cam
Fonctionne aussi très bien avec carburateur et système d'échappement à haute performance. Comparable à la came EV 3 d'Andrews.
232655 Avec pignon de 1984 au présent

FireBall 316-2B cam
Fonctionne le mieux avec carburateur et système d'échappement à haute performance. Différence appréciable à travers l'échelle entière de TR/MIN. Excellent pour le Touring Rapide. L'intervalle soupape-piston doit être vérifiée sur les premiers modèles sans pistons crantés. Comparable à la came EV 35 d'Andrews.
232656 Avec pignon de 1984 au présent

FireBall 326-2 cam
Came performant. Fonctionne très bien pour apporter un gain à la puissance médiane et supérieure. L'intervalle soupape-piston doit être vérifiée sur les premiers modèles sans pistons crantés. Comparable à la came EV5 d'Andrews.
232657 Avec pignon de 1984 au présent

Dia.	Ouv.	Ferm.	Durée a @.053"	Levée de Soupape Sho Levée	Pan Levée	Evo Levée
296A						
adm.	20°	44°	244°	.455"	.479"	
échapp.	44°	20°	244°	.455"	.479"	
300H						
adm.	24°	44°	248°	.455"	.479"	
échapp.	44°	24°	242°	.455"	.479"	
308B						
adm.	26°	50°	256°	.490"	.516"	
échapp.	50°	26°	256°	.490"	.516"	
300-2B						
adm.	12°	34°	226°			.490"
échapp.	41°	15°	236°			.490"
310-2						
adm.	16°	40°	236°			.490"
échapp.	43°	19°	242°			.490"
316-2B						
adm.	19°	43°	242°			.490"
échapp.	48°	24°	252°			.490"
326-2						
adm.	24°	48°	252°			.490"
échapp.	25°	57°	262°			.500"

NOTE: LES CAMES DE 1970 À DÉBUT 1977 ET LES CAMES FIN 1977 À 1984 NE SONT PAS INTERCHANGEABLES CAR ILS ONT UNE DENTURE DIFFÉRENTE. POUR VOUS AIDER À IDENTIFIER CE DONT VOUS AVEZ BESOIN: LES PREMIÈRES CAMES ONT UN PIGNON PLAT, APRÈS LES CAMES DISPOSENT D'UNE RAINURE DANS LE PIGNON SUR LE CÔTÉ DE L'ALLUMAGE.



CAMES S&S POUR EVOLUTION BIG TWIN

S&S annonce que leurs arbres à cames et pièces de distribution on fait l'objet d'essais intensifs au banc, sur la route et sur la piste. Après validé les choix et les performances obtenus ils ont sélectionné les divers composants pour obtenir la meilleure combinaison. La plupart des cames S&S ont des hautes levées, des ressorts pour hautes levées devront donc être utilisés et appropriés à la came utilisée. Réfèrez aux spécifications des cames dans le tableau pour leur levées et durées respectives.

Importante information sur les cames S&S type Evolution dans les moteurs S&S type Shovelhead

Les moteurs S&S complets Shovelhead sont equippés d'embases de poussoirs conçus pour utiliser des poussoirs S&S type Evolution. Ceci requiert l'utilisation d'une came type Evolution dans ces moteurs, ou n'importe quel moteur équippé des embases de poussoir S&S style Shovelhead. En choisissant une came pour ces moteurs notez bien que les spécifications des diagrammes seront inchangées mais par contre la levée totale maxi sera réduite de 9% étant donné la différence de ratios entre les culbuteurs de Shovelhead et Evolution.

S&S 508

Came pour moteur stock 80 CI (1,340 cc) avec moins de 10:1 de compression. Distribution silencieuse et une très bonne aptitude aux bas et moyens régimes pour touring et duo. Fonctionne avec les tiges, poussoirs et resorts d'origine.

752166 S&S 508

S&S 510V

Remplace le 502 mais avec plus de couple et des rampes d'ouverture plus silencieuses, se monte directement avec les culasses d'origine ou un peu préparées, poussoirs et tiges d'origine, fonctionne au mieux avec 9:1 à 10:1 de compression et jusqu'à 96 ci de cylindrée.

750641 S&S 510V

S&S 520

Donne de bonnes performances à bas et moyens régimes sur des moteurs jusqu'à 96CI et 8.5:1 à 10:1 de compression. Pour poussoirs hydrauliques et tiges réglables.

750285 S&S 520

S&S 546

Parfaite pour les moteurs avec 4" d'alésage et 9.1:1 à 10.1:1 de compression et poussoirs hydrauliques et tiges réglables.

750286 S&S 546

S&S 561

La meilleure came disponible pour moteurs de 80 à 96 CI avec 9.5:1 à 10.5:1 de compression et poussoirs hydrauliques et tiges réglables.

750287 S&S 561

S&S 585V

Une bonne came disponible pour moteurs de 80 à 96 CI avec 10:1 à 10.5:1 de compression ou plus de cylindrée avec 9.5:1 à 10:1 et poussoirs hydrauliques et tiges réglables.

750289 S&S 585V

S&S 600

Une bonne came disponible pour moteurs de 80 à 96 CI avec 10.5:1 à 11:1 de compression ou plus de cylindrée avec 10:1 à 10.5:1 et poussoirs hydrauliques et tiges réglables.

750290 S&S 600

S&S 631

La came la plus méchante pour tous les moteurs qui veulent prendre des tours et 11:1 ou plus de compression, ou 12:1 et plus dans des plus petits moteurs. Pour poussoirs hydrauliques ou mécaniques et tiges réglables.

750291 S&S 631

S&S 640

Pour les moteurs vraiment gros avec 10:1 à 11.5: 1 de compression. Pour poussoirs hydrauliques et tiges réglables. Cette came est celle qui équippe d'origine les moteurs S&S 124 CI Super Side Winder.

750292 S&S 640

S&S 675

Conçue pour être utilisé avec les culasses S&S "special application" mais peuvent aussi être utilisées avec d'autres culasses si vous avez les resorts appropriés. Conçue pour les moteurs de grosse cylindrée et de compétition avec 120 cubic inches ou plus et au moins 11:1 de compression. 4500-6500 tr/min. Pour tiges réglables.

752107 S&S 675

DIAGRAMMES DES CAMES EVOLUTION BIG TWIN

	Diagrammes Ouvert/Fermé		Durées		Levée Maxi	Levée au PMH	
	Adm.	Echap.	Adm.	Echap.		Adm.	Ech.
S&S 508	11°/26°	50°/6°	217°	236°	.508"	.141"	.110"
S&S 510V	20°/38°	52°/20°	238°	252°	.510"	.187"	.178"
S&S 520	0°/40°	50°/2°	220°	232°	.520"	.086"	.094"
S&S 546	5°/55°	52°/5°	240°	237°	.546"	.126"	.106"
S&S 561	32°/40°	50°/26°	252°	256°	.560"	.252"	.210"
S&S 585V	20°/45°	60°/20°	245°	260°	.585"	.186"	.180"
S&S 600	20°/55°	60°/20°	255°	260°	.600"	.218"	.198"
S&S 631	34°/61°	66°/29°	275°	275°	.630"	.281"	.221"
S&S 640	25°/60°	65°/20°	265°	265°	.640"	.222"	.192"
S&S 675	25°/64°	70°/25°	269°	275°	.675"	.235"	.209"



CAMES V-THUNDER POUR BIG TWIN 1970-1999

Ces arbres à cames de V-Thunder vous offrent ce qu'il y a de meilleur sur la rue ou en compétition. Ils ont été mis à l'épreuve et ont réussi des centaines d'heures d'essai sur dyno et sur moto. Ils apportent un gain de puissance et de performance sur les moteurs Evolution et Shovelhead tout en préservant la longévité et l'intégrité des pièces de la distribution. Il fut démontré que les cames qui ont besoin d'un carburateur à hautes performances offraient la meilleur performance avec le carburateur HRS42 de Mikuni. Les cames V-Thunder sont faites en SAE 6150, avec l'acier de haute qualité et durcies par induction pour une durée de vie de surface optimale. Les tolérances sont très precises grace à nos centrales d'usinage informatisées. Les cames sont faites aux Etats-Unis et comprennent les directions d'installation détaillées.

EVL2000
Came hydraulique pour les moteurs Evolution. Idéale comme came de rechange de l'unité de série.
239715 Arbre à cames EVL2000

EVL3010
Came hydraulique pour excellent couple inferieur et pour la performance moyenne pour le moteur de série.
239718 Arbre à cames EVL3010

EVL3020
Came hydraulique pour augmenter la performance moyenne des motos avec pot et carburateurs performance.
239719 Arbre à cames EVL3020

EVL 3070
Came hydraulique de rue et de piste.Recommandée pour les moteurs Big Inch. Augmenter la compression. La came exige carburateur performant, échappement à haut débit, ressorts de soupape et travail de culasse. Pour les vrais constructeurs de moteur performants.
239724 Arbre à cames EVL3070

SHV4021
Came hydraulique gain de portée moyenne par rapport au SHV4010. Exige les ressorts de soupape performants.
239730 SHV4021 Arbre à cames 1970-1977

SHV4030
Came hydraulique à hautes performance pour utilisation avec carburateur performant, échappement à haut debit et ressorts de soupape.
239731 SHV4030 Arbre à cames 1978-1984

SHV4040
Came hydraulique performance excellent à travers toute la bande de puissance. A utiliser avec carburateur, échappement et ressorts de soupape performants.
239733 SHV4040 Arbre à cames 1978-1984

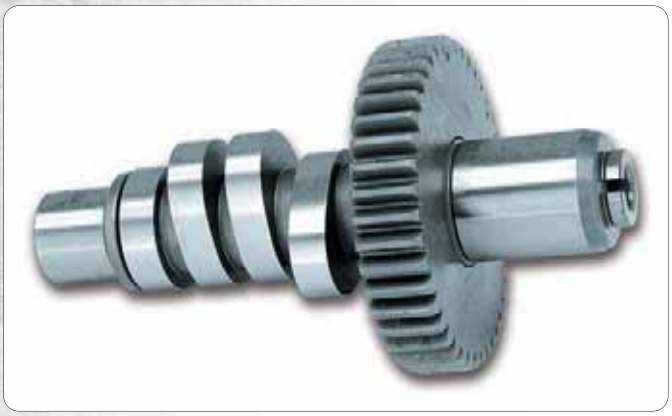
SHV4051
Came hydraulique. Came de rue et de piste pour machine légère. Exige un carburateur d'après-marché et échappement à haut débit et travail de culasse. Atteint 7000 tr/min.
239736 SHV4051 Arbre à cames 1970-1977

DIAGRAMMES DES CAMES SHOVELHEAD

Diagramme	Ouvert	Ferme	Durée a Levée de @.053"	Levée de Soupape
SHV4021				
adm.	17°	45°	242°	.485"
échapp.	45°	17°	242°	.485"
SHV4030				
adm.	22°	50°	252°	.485"
échapp.	50°	22°	252°	.485"
SHV4040				
adm.	17°	45°	242°	.485"
échapp.	50°	22°	252°	.485"
SHV4051				
adm.	24°	56°	260°	.550"
échapp.	1°	29°	270°	.550

DIAGRAMMES DES CAMES EVOLUTION BIG TWIN

Diagramme	Ouvert	Ferme	Durée a Levée de @.053"	Levée de Soupape
EVL2000				
admission	2°	38°	220°	.480"
échapp.	35°	1°	214°	.456"
EVL3010				
admission	15°	39°	234°	.500"
échapp.	39°	15°	234°	.500"
EVL3020				
admission	18°	42°	240°	.500"
échapp.	42°	18°	240°	.500"
EVL3070				
admission	29°	61°	270°	.608"
échapp.	63°	31°	274°	.608"



CAMES POUR SHOVELHEAD

Que vous désiriez une came Street pour votre moteur de série, une came à performance Stroker ou une vraie came à grande levée pour un Dragster, Zodiac/Andrews a la bonne came pour vous. Toutes les cames d'Andrews sont conçues par ordinateur et usinées avec précision d'alliages d'acier "billet".

Note: Les cames M-, 9 et 10 Andrews sont des machines "Hot Street" et Drag-Racing. Vérifiez toujours les espacements entre soupapes et soupapes/pistons. Vérifiez aussi les spires des ressorts.

DIAGRAMME J

Street moyen, ralenti régulier, plus de puis-sance à travers l'échelle de TR/MIN. Se monte sans modifications.

232610 1970 au début de 1977
232611 Fin de 1977-1984

DIAGRAMME A

Street/Drags, se monte dans les moteurs SH (sauf 1980-1981) sans modifications. Plus de puissance haute et moyenne. La régularité de ralenti n'est pas affectée.

232616 1970 au début de 1977
232617 Fin de 1977-1984

DIAGRAMME B2

Pour le Street et Drags, mise à jour de la version B avec encore plus de puissance à mi et haut régime. Le ralenti et la souplesses n'en sont pas affectés. La came pour les 74/80 ci et petits strokers. Ressort requis.

232618 1970 au début de 1977
730076 Fin de 1977-1984

DIAGRAMME 7

Version plus méchante du diagramme B. Came splendide, surtout pour les Stroker de 84/88 pouces. Couple maximale disponible de 2200 à 6500 TR/MIN.

730077 Fin de 1977-1984

DIAGRAMME C

La meilleure came de production faite pour les gros moteurs Street. Les moteur de 84 à 96 pouces cubes feront vraiment tourner cette came. Grande échelle de couple de 2000 à 7000+ TR/MIN.

232622 1970 au début de 1977
232623 Fin de 1977-1984

DIAGRAMME M

Street/Drags pour les "Muscle Motors" de 88" ou plus. Came de couplage d'étendue moyenne (3000 à 6500 TR/MIN). OK pour les pistons à basse compression pour le Street. Installation facilitée par les coupelles et les ressorts Andrews.

232624 Fin de 1977-1984

DIAGRAMME 9

Came pour course Drag. Comporte un design pour une énergie maximale (3000 à 6500 TR/MIN) pour les Stroker de 88 pouces cubes et plus. L'installation et la mise au point exigent les coupelles et les ressorts Andrews.

232625 Fin de 1977-1984

Diagramme	Ouvert	Ferme	Durée a Levée de @.053"	Levée de Soupape
J GRIND				
adm	21°	41°	242°	.405"
échapp.	41°	21°	242°	.405"
A GRIND				
adm	21°	43°	244°	.450"
échapp.	43°	21°	244°	.450"
B2 GRIND				
adm	26°	50°	256°	.485"
échapp.	53°	25°	256°	.485"
7 GRIND				
adm	29°	53°	262°	.510"
échapp.	59°	27°	266°	.510"
C GRIND				
adm	37°	61°	278°	.525"
échapp.	61°	37°	278°	.525"
M GRIND				
adm	28°	56°	264°	.590"
échapp.	56°	28°	264°	.590"
9 GRIND				
adm	32°	64°	276°	.530"
échapp.	64°	32°	276°	.530"

Note: LES CAMES DE 1970 À DÉBUT 1977 ET LES CAMES FIN 1977 À 1984 NE SONT PAS INTERCHANGEABLES CAR ILS ONT UNE DENTURE DIFFÉRENTE. POUR VOUS AIDER À IDENTIFIER CE DONT VOUS AVEZ BESOIN: LES PREMIÈRES CAMES ONT UN PIGNON PLAT, APRÈS LES CAMES DISPOSENT D'UNE RAINURE DANS LE PIGNON SUR LE CÔTÉ DE L'ALLUMAGE.



CAMES DE CRANE POUR PAN/SHOVELHEAD

Crane Cams, le leader mondial dans la productions de cames automobile depuis plus de 30 ans, ont tourné leur attention et leur ingénieurie pour le Big Twin. Cest plus que de l'expérience qui est intégrée dans chacune de ces cames Crane.

Note: Certains Shovelheads de 1974 et 1975 présentent des écart de modèles d'une année à l'autres en ce qui concerne le repérage de callage de l'entraînement d'allumage. Cet écart peut provoquer des difficultés pour bon réglage d'allumage quand un arbre à cames aftermarket est installé. Vous devrez peut-être modifier la plaque de calage de l'allumage en allongeant les fentes d'ajustement dans la plaque.

DIAGRAMME H288B

Came hydraulique avec bonne puissance. Recommandée pour ceux qui désirent augmenter le couple des motos lourdes. Fonctionne très bien avec le carburateur et l'échappement de série et vous n'avez pas besoin de changer de ressort.

231325 1970 au début de 1977

DIAGRAMME 298B

Conçue pour être utilisée avec des poussoirs solides, cette came fonctionne très bien avec un carburateur et un système d'échappement pour apporter un gain additionnel de puissance dans la région médiane et supérieure. Fonctionne avec les ressorts de série.

231327 1970 au début de 1977

Dia.	Ouvert	Ferme	Durée a Levée de @. 053"	Levee de Soupape Shovel	Valve Lift Pan
H 288B					
admission	22°	42°	244°	.450"	.474"
échapp.	42°	22°	244°	.450"	.474"
298B					
admission	29°	53°	262°	.450"	.474"
échapp.	53°	29°	262°	.450"	.474"



CAMES POUR SPORTSTER EVOLUTION

Andrews Products propose plusieurs cames performantes pour les moteurs Sportster Evolution. Toutes les cames listées iront jusqu'à 6500 TR/MIN avec poussoir hydraulique d'origine. Etant donné que les poussoir d'origine supportent bien l'épreuve, nous continuons à recommander que vous ne les changiez pas pour les solides. Les lobes des cames Andrews pour Sportster ont les mêmes diamètre que ceux d'origine permettant ainsi l'utilisation des tiges d'origine (non réglables) sauf dans le cas des cames V9 ou BV. Les tiges aluminium ou d'acier sont aussi disponibles (longueur fixe pour boites 5). La came No 2 (36 dents) est différente sur les modèles 2000 au présent, c'est pourquoi il existe un autre référence.

KIT DE CAME V2/N2

Cames pour moteurs 883, 1100 ou 1200. Plus longue durée et levée veut dire plus de puissance supplémentaire à tous les régimes. Les ressorts de série et les poussoir hydrauliques sont recommandés, Etendue de puissance de 2000 à 6000 TR/MIN.

232643 1986-1990 (diagramme V2)
232644 1991 au présent (diagramme N2)
700846 2000 au présent (diagramme N2)

KIT DE CAME N3

Les cames N3 sont spécifiquement conçues pour se monter directement sans modification sur les 2004 au présent 883 et 1200 avec les ressorts, les poussoirs et les culasses d'origine. Donne plus de puissance à tous les régimes.

232468 2004 au présent (diagramme N3)

KIT DE CAME V4/N4

Street/Drags pour moteurs 883, 1100 ou 1200 de série ou modifiés. Plus de couple mais monte facilement dans les tours, ressorts et poussoir hydrauliques, 2000 à 6000 TR/MIN.

232645 1986-1990 (diagramme V4)
232646 1991 au présent (diagramme N4)
700847 2000 au présent (diagramme N4)

KIT DE CAME V6/N6

Pour 1200 jusqu'à 80 CI (1340cc) et plus. Les ressorts et poussoir hydrauliques recommandés, 2500 à 6500 TR/MIN.

232647 1986-1990 (diagramme V6)
232648 1991 au présent (diagramme N6)
700848 2000 au présent (diagramme N6)

KIT DE CAME V8/N8

Cames pour 1100-1200 modifiés et les 883 Kités avec ressorts de série et les poussoir hydrauliques. Même diagramme que N4 mais plus d'échappement. Très bon à moyen régime. Etendue de puissance de 2000 à 6000 TR/MIN.

232649 1986-1990 (diagramme V8)
232650 1991 au présent (diagramme N8)
700849 2000 au présent (diagramme N8)

Les deux diagrammes suivants étaient conçus initialement pour le 1000 fonte, Andrews a modifié les lobes avec le bon calage pour le diamètre et rapport de culbuteur. Ce sont des design de came prouvés et ils produisent beaucoup de puissance utilisable pour les plus gros moteurs de Sportster Evolution.

KIT DE CAME V9/N9

Cames de levée moyenne pour Strokers de 80 à 88. L'étendue de couple totale monte à 6000+ TR/MIN avec poussoir hydrauliques. Exige ressorts et coupelles Andrews. (les modèles de 1991 au présent utiliseront des tiges plus longues).

232651 1986-1990 (diagramme V9)
232652 1991 au présent (diagramme N9)
700850 2000 au présent (diagramme N9)

KIT DE CAME BV/NV

Cames haute levée pour moteurs 88 et plus. Exige les ressorts et tiges Andrews. Les cames BV offrent un démarrage facile et montent très vite de 2000 à plus de 6000 tr/min avec poussoirs d'origine. (les modèles de 1991 au présent utiliseront des tige plus longues).

232653 1986-1990 (diagramme BV)
232654 1991 au présent (diagramme BV)
700851 2000 au présent (diagramme NV)

Note: Les moteurs SP de 1991 sont considérablement différents des plus vieux Evolution Sportster. Les engrenage de came des vieux Evolution Sportster ne conviendront pas aux moteurs de 1991-1999. Les modèles 2000 et après ont la came No 2 différente. Pour cette raison-là il y a de nouveaux numéros de pièces listés pour les moteurs de 1991 ainsi que pour les modèles de 2000 au présent. Les modèles de 2005 et après ont des soupapes et ressorts différents qui nécessitent le changement de ressorts au delà de.515" de levée.

Diagramme	Ouvert	Fermé	Durée @Levée de 0,053"	Levée de Soupape
V2/N2				
admission	22°	38°	240°	.465"
échapp	46°	18°	244°	.440"
N3				
admission	17°	33°	230°	.465"
échapp	43°	11°	234°	.482"
V4/N4				
admission	30°	46°	256°	.490"
échapp	52°	24°	256°	.490"
V6/N6				
admission	34°	50°	264°	.490"
échapp	56°	28°	264°	.490"
V8/N8				
admission	32°	44°	256°	.490"
échapp	56°	28°	264°	.490"
V9/N9				
admission	33°	53°	266°	.555"
échapp	53°	33°	266°	.555"
BV/NV				
admission	35°	59°	274°	.590"
échapp	59°	35°	274°	.590"



CAMES S&S POUR EVOLUTION SPORTSTER & BUELL

Ces cames S&S pour Sportster et Buell sont les dernières 500 et 555. La série 500 est conçue pour des moteurs de 74ci à 89ci de cylindrée avec 9:1 à 10.5:1 de compression ou pour des 74ci à 100ci avec pas plus de 9.5:1 de compression. Ces cames se montent directement avec des culasses préparées ou non et même avec les ressorts d'origine. Les cames 555 sont pour moteurs de 79" et plus avec une compression entre 9.5 à11.5:1. Cette came fonctionne mieux avec des culasses préparées et donne un large bande de couple entre 3500 et 6500 tr/min. Des ressorts spéciaux sont requis. Les deux cames 500 et 555 s'utilisent avec poussoirs mécaniques ou hydrauliques.

Note: L'installation sur les 2000 au présent Sportsters et Buells doit se faire avec les pignons de distribution style 1991-1999 comme les références ZPN750080 à 750084. Ils doivent être commandés séparément.

750293 Cames S&S 500 pour 1986-1990
750295 Cames S&S 500 pour 1991 au présent
750294 Cames S&S 555 pour 1986 à1 990
750296 Cames S&S 555 pour 1991 au présent

Diagrammes de distribution S&S				
Came	**Diagramme Ouvert/Fermé**	**Durée**	**Levée Maxi**	**Levée au PMH**
S&S 500				
admiss.	**34°/50°**	**264°**	**.500"**	**.241"**
échapp.	**56°/28°**	**264°**	**.500"**	**.212"**
S&S 555				
admiss.	**33°/53°**	**266°**	**.555"**	**.240"**
échapp.	**53°/33°**	**266°**	**.555"**	**.240"**



DOUILLES LISSES DE COUVERCLE DE CAME DE JIM 1936 A 1969

Faite aux EU pour les BT de 1936-1969. Disponible en taille standard ou surdimensionnée.

231455 Douille lisse de couvercle decame (OEM 25581-36)
235880 Douille lisse de couvercle decame +0,005"



DOUILLES LISSES DE COUVERCLE DE CAME

Faite aux EU pour les et simple came BT de 1970-1999. Disponible en taille standard ou surdimensionnée.

231489 Remplacement de (OEM 25581-70)
235881 Douille lisse de couvercle de came +0,005"
235882 Douille lisse de couvercle de came +0,010"



ROULEMENT A AIGUILLES DE 28 W CARTER MOTEUR POUR BIG TWIN

231443 Pour BT de 1958-1999 (OEM 9058)



ROULEMENT EXTERIEUR POUR TWIN CAM

Roulements d'excellente qualité, ont les mêmes caractéristiques que ceux d'origine. La paire.

711287 Roulements extérieurs (OEM8990)



KIT DE JOINT D'ETANCHEITE DE REMPLACEMENT DE CAME "TIME SAVER"

Ces kits vous épargnent la peine de trouver les bons joints d'étanchéité, joints toriques lorsque vous remplacez les cames sur les modèles BT de 1970 au présent. Elles comprennent le train avant, le couvercle de contacts et les joints de blocs de poussoir, et tous les bons joints toriques de tuyau de poussoir et/ou les scelles nécessaires. Lorsque vous achetez un arbre à cames achetez une kit "Time Saver" et votre succès est plus ou moins garanti. Il y a deux kits disponibles, l'un couvre tous les modèles de BT de 1970-1992, et l'autre tous les modèles de 1993-1999.

234460 Kit "Time Saver" 1970-1992
234461 Kit "Time Saver" 1993-1999



ROULEMENT DE CAME TORRINGTON POUR TWIN CAM

Ce Torrington à aiguilles est bien plus résistant que le roulement INA d'origine et est un must pour toute pause d'arbre à came ou de remplacement. Ils sont vendus par jeu de 2. L'extraction et l'installation de ces roulement requièrent l'utilisation des outils Jims ZPN720487 et ZPN720484 que vous pourrez trouver ailleurs dans ce catalogue.

711289 Roulement d'arbre à came, les 2 (OEM 8890)



KIT D'INSTALLATION POUR DISTRIBUTION PAR PIGNONS TWIN CAM

Ce kit d'installation contient les roulements à aiguilles internes, les 2 roulements à bille d'arbre à came, joints et circlips dopnt vous avez besoin quand vous installez des cames à pignons Andrews ou S&S sur votre Twin Cam.

232490 Kit d'installation pour distribution par pignons

Roulements de remplacement vendus pièce

232493 Roulement à billes d'arbre à came

232494 Roulement à aiguilles d'arbre à came



ANNEAU DE BUTEE DE CAME POUR BIG TWIN

231488 Pour BT de 1958-1999. Trempé et rectifié avec précision (OEM 25550-57)



ROULEMENTS DE CAMES JIMS POUR TWIN CAM RECENTS

Ces roulements de haute qualité sont au moins aussi bien que l'origine, pour Twin Cam de 2001-2006, sauf 2006 Dyna (OEM 8983 and 8990A).

741893 Roulements de cames Jims



SUPPORT DE ROULEMENT DE CAMES RENFORCE S&S

Ce support S&S renforcé est recommandé pour toutes les distributions par pignons d'arbre à cames et est inclus dans les kits complets de distribution par pignon S&S. Pour tous les Twin Cam de 1999 au présent quand vous les convertissez à la distribution par pignons.

750074 Support de roulement



DOUILLE LISSE POUR CARTER MOTEUR DE CAME JIM POUR BIG TWIN

Douille lisse pour carter moteur faite aux EU pour le BT de 1936-1957. En taille standard et surdimensionnée de 0,005.

235782 Douille lisse de came (OEM 25597-36)

235781 Douille lisse de came +0,005"

NOUVEAU



TENDEURS DE CHAINE DE DISTRIBUTION DOUBLE RED SHIFT

Ces tendeurs Red Shift sont un must pour les 2006 Dyna et tous les 2007 au présent Twin Cam. Ces tendeurs sont un remplacement direct pour améliorer la précision et le contrôle de la distribution. La conception à double piston est simple et efficace et il est facile de voir pourquoi cela fonctionne. Lorsque le moteur Twin Cam est en marche, la puissance des impulsions fait basculer le patin tendeur avant et en arrière. Sur une conception à simple piston tendeur, le mouvement naturel de balance provoque au piston hydraulique momentanément un cécollement à la base ce qui interrompt le flux d'huile sous pression et introduit de l'air dans le dispositif de tension hydraulique. L'air va diminuer ou éliminer la pression des tendeurs sur les chaînes qui entraine une perte de contrôle de commande des soupapes conduisant à faire "rebondir" les composants, y compris les soupapes, coupelles, culbuteurs, poussoirs, poussoirs et arbre à cames. Le double piston tendeur est conçu avec la stabilité hydraulique à l'esprit, ce qui élimine les fuites d'air nuisibles dans le système tout en améliorant considérablement la maîtrise globale de la distribution et sa durabilité. Les kits complets comprennent les deux tendeurs primaires et secondaires.

Pour tous les 2006 au présent Dyna, 2007 au présent Softail et Touring. Aussi pour tous les moteurs 1999-2006 Twin Cam convertis avec les chaines à rouleaux avec tendeurs hydrauliques

723243 Tendeurs double pistons



ECROU DE PIGNON D'ATTAQUE ET ENTRETOISE DE TRANSMISSION

Ecrou de pignon d'attaque et entretoise de transmission de rechange et écrou fileté a gauche pour les modèles de Big Twin de 1955-1992. Usiné à perfection pour satisfaire ou dépasser les spécifications OEM.

Big Twins de 1955-1990 (OEM 24023-54)

234999 Ecrou, filetage à gauche

Big Twins de 1991-1992 (OEM 24022-90)

235009 Ecrou, filetage gauche

1955-1990 Big Twins

235000 Zodiac entretoise de pignons (OEM 24703-54B)

741899 Entretoise de pignon Jims



KIT D'ARBRE ET DE DOUILLES LISSES DE JIM POUR BIG TWINS

Kit d'arbre et de douilles lisses de haute qualité. Pour BT de 1936-1969. Les douilles lisses de rechange sont disponibles à part.

235777 Kit d'arbre de ralenti et dedouilles lisses (OEM 25791-36)

235778 Douille lisse seulement (OEM 25785-30A)



RONDELLES D'ENTRETOISE DE D'ABRE À CAMES

Rondelles d'entretoise d'épaisseur à précision vous permettra de régler correctement le jeu de l'arbre à cames sur les BT de 1936 au présent, y compris les moteurs EV. Ils sont disponibles en épaisseur de 0,050" à 0,95", en incréments de 0,005". Un jeu varié comportant un de chaque épaisseur est offert, ainsi que des jeux de chaque épaisseur disponible individuellement en jeu de 5.

232675 Le kit d'assortiment, 100 tailles

Rondelles par paquets de 5

232677 0,050" (OEM 25550-36)
232678 0,055" (OEM 25551-36)
232679 0,060" (OEM 25552-36)
232680 0,065" (OEM 25553-36)
232681 0,070" (OEM 25554-36)
232682 0,075" (OEM 25555-36)
232683 0,080" (OEM 25556-79)
232684 0,085" (OEM 25557-79)
232685 0,090" (OEM 25558-79)
232686 0,095" (OEM 25559-79)
232687 Rondelles 0,100", non compris dans le kit d'assortiment



MARTEAUX DE CAME POUR V-ROD

Fabriqués par Kibblewhite Precision Machining pour les moteurs de V-Rod avec des cames haute levée installées. Suivant la levée des cames des usinages peuvent être requis. Pour tous les 2002 au présent V-Rod. Vendus par 8.

750559 Marteaux de came pour V-Rod, les 8



ENTRETOISE DE PIGNON JIMS

Une entretoise de qualité pour lesmoteurs d'origine ou After market. Pour Big Twins de 1954-1989.

741899 Entretoise de pignon Jims



JAUGE DE ROULEMENT A AIGUILLES DE CAME JIMS

Elles permettent le controle du jeu. Le seul moyen facile et fiable de verifier le diametre interne de vos roulements a aiguilles. A utiliser pour voir si votre came est montee trop serree ou trop lache. Vendues par deux et utilisees sur les et simple came Big Twin de 1958-1999.

235929 Jeu de jauges de roulement



PIONS DE VEROUILLAGE DE BAGUE

Simple mais efficace. Ces pions peuvent être utilisés sur toutes les bagues bronze pour les maintenir en place. Utilisez le guide de percage dans ce catalogue. ces pions sont vendus par 10 et (OEM 275).

235998 Pions de centrage (par 10)



PIGNONS DE DISTRIBUTION

Ces pignons de distribution sont disponibles pour Big Twin de 1954-1989. Ces engrenages de haute qualité sont soigneusement usinés, et ensuite meulés. Si le pignon d'origine n'est pas marqué et qu'on ne connaît pas sa taille, nous recommandons que vous commandiez un pignon qui se situe au milieu. Ces tailles étaient les plus souvent utilisées et devraient apporter une intervalle d'engrenage adéquate dans la plupart des conditions.

Note: Les tailles d'engrenage sont listées de la plus grande (orange) à la plus petite (noire). Cette séquence de code de couleur est identique à celle d'Harley-Davidson pour les modèles de fin 1977-1989, ceux de 1954 à début 1977 ne se faisaient qu'en une taille mais Jims a créé son propre code couleurs pour ces pignons. Tailles données avec des piges de.105".

Pour moteur de 1954 à début 1977 Big Twin (remplace OEM 24010-54)

	Code Coul.	*Taille*	*Pour la taille du pignon de came:*
721896	Orange	1.4490"-1.4485"	2.7665"-2.767"
721898	Rouge	1.4480"-1.4475"	2.7675"-2.768"
721899	Bleu	1.4475"-1.4470"	2.768"-2.7685"
721900	Vert	1.4470"-1.4465"	2.7685"-2.769"
721901	Blanc	1.4465"-1.4460"	2.769"-2.7695"
721902	Marron	1.4460"-1.4455"	2.7695"-2.770"
721903	Jaune	1.4455"-1.4450"	2.770"-2.7705"

Pour moteur de fin 1977-1989 Big Twin

	Code Coul.	*Taille*	*Pour la taille du pignon de came:*	
234912	Orange	1.4751"-1.4756"	2.7324"-2.7334"	(OEM 24040-78)
234911	Blanc	1.4745"-1.4751"	2.7334"-2.7344"	(OEM 24041-78)
234910	Jaune	1.4737"-1.4745"	2.7344"-2.7354"	(OEM 24042-78)
234909	Rouge	1.4729"-1.4737"	2.7354"-2.7364"	(OEM 24043-78)
234908	Bleu	1.4721"-1.4729"	2.7364"-2.7374"	(OEM 24044-78)
234907	Vert	1.4715"-1.4721"	2.7374-2.7384"	(OEM 24045-78)
234906	Noir	1.4710"-1.4715"	2.7384"-2.7394"	(OEM 24046-78)



PIGNONS DE DISTRIBUTION D'ORIGINE

Ces pignons sont exactement ceux d'origine avec leur tolérances. Disponible pour 1990-1999 Big Twin dans la dimension la plus utilisée, le code couleur rouge avec 1.4838"-1.4841" de diamètre, ainsi que pour 2000 au présent Sportster.

751349 Pour 1990-1992 Big Twin (OEM 24043-90)
751350 Pour 1993-1999 Big Twin (OEM 24043-93)
751351 Pour 2007 au présent Sportster et 2000 au présent Buell(OEM 24047-00)



PIGNONS DE DISTRIBUTION POUR SPORTSTER BOITE 5

Ces pignons de distribution S&S remplacent ceux d'origine utilisés dans les Sportsters de 1991-1999. Vous pouvez également les installer dans les 2000 au présent Sportster ou Buell si vous utilisez des arbres à came aftermarket ou d'origine de 1991-1999. Disponibles en différentes tailles avec codes couleur allant du bleu qui est le plus grand au jaune le plus petit.

750080 Bleu, OEM 24056-91
750081 Rouge, OEM 24057-91
750082 Blanc, OEM 24058-91
750083 Vert, OEM 24059-91
750084 Jaune, OEM 24060-91



PIGNONS DE DISTRIBUTION POUR SPORTSTER BOITE 4 ET S&S

S&S fabrique des pignons de distribution du type 1986-'87 pour Sportster qui s'utilisent avec les soies et vilebrequins style S&S Evolution. Ces pignons sont cannelés S&S ne fait pas de soies clavetées style 1988-1990 qui sont moins solides pour les moteurs Evolution Sportster. S&S considère à juste titre que les clavettes ne sont pas assez solides pour les applications hautes performances. Egalement pour les soies de vilebrequin 1986-1987 d'origine. Disponibles en différentes tailles avec codes couleur allant du bleu qui est le plus grand au jaune qui est le plus petit.

750075 Bleu, OEM 24056-86
750076 Rouge, OEM 24057-86
750077 Blanc, OEM 24058-86
750078 Vert, OEM 24059-86
750079 Jaune, OEM 24060-86



CALES D'APPUI DE CAMES SPORTSTER

Indispensable lorsque vous montez une nouvelle came. Pour moteurs SP de 1957-1985, vendu en jeux de 10.

233511 Cales d'appui de came (OEM 6769)
233512 Cales d'appui de came +0,005 (OEM 6770)



PIGNONS D'ENTRAINEMENT S&S POUR O.H.V. BIG TWINS A ALTERNATEUR DE 1936 A 1969

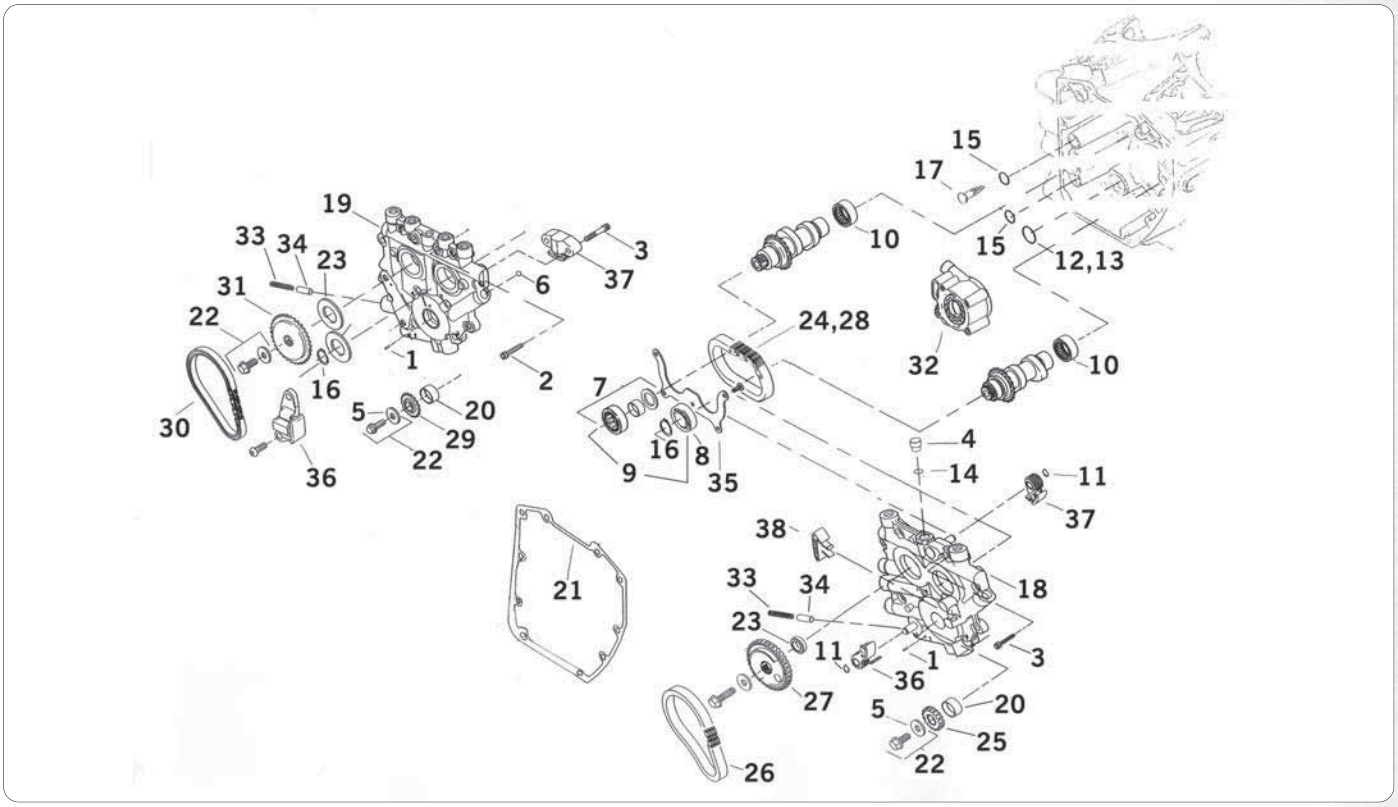
S&S a reconstruit cette pignonerie d'entrainement de d'allumage et de generateur avec les matériaux et la technologie moderne. Les pignions ont un profil différent qui améliore le contact entre eux ce qui donne moins de bruit moins de jeu et plus de precision a l'allumage. Les deux pignons ont des moyeux élargis avec des roulements installés et paliers. Ceci en facilite grandement l'instalation car il n'y a plus besoin d'utiliser d'entretoises comme avec l'OEM. Le pignon d'allumeur est rétrécit pour permettre l'instalation d'arbres a cames a grande levée et il existe en deux versions. La version standard tourne dans le sens normal c.a.d celui des aiguilles d'une montre (remplace donc les pièces d'origine) ou la version inversée qui tourne dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et permet donc d'utiliser toutes sortes d'allumages aftermarket et électroniques. Tous sont usinés avec précision et faibles tolérances pour éviter les distortions puis cémentés pour éviter l'usure. Les pignons distributeur sont également disponibles en kit complet pour un montage parfait.

Version standard, sens de rotation horaire

235499 Kit complet de pignonerie pour 1936 a 1969, le kit contient toutes les pièces listées ci-dessous
235593 Pignon d'entrainemen d'allumeur (OEM 25850-36)
235594 Pignon libre (OEM 25775-36)
235595 Pignon d'allumeur (OEM 32531-36)
235596 Arbre intermediaire (OEM 25856-36)
235588 Arbre de pignon libre (OEM 25791-36)

Version inversée, sens de rotation anti-horaire

750590 Pignon d'entrainement d'allumeur, rotation inversée
750591 Pignon d'allumeur, rotation inversée



PIECES DE DISTRIBUTION POUR TWIN CAM

La distribution par chaine silencieuse a été introduit en 1999 sur le Twin Cam A. La plupart des pièces de ces chaines silencieuses sont aussi utilisées sur les 2000-2006 Twin Cam B. La chaine à rouleaux a été introduite en 2006 sur les Twin Cam Dyna. En 2007 sur les Twin Cam des FLH/FLT, Dyna et Softails ont reçu à leur tour la chaine à rouleaux. Cette chaine à rouleaux donne de nombreux avantages par rapport à celle Silencieuse, la plupart des fabricants d'arbre à cames proposent des kits de conversion pour passer de la chaine silencieuse à celle à rouleaux. Ces cames de conversion s'installent avec avec un chaine à rouleaux d'origine ou type origine, les tendeurs, support de came et pompe à huile. A cause de cela nous vous conseillons fortement de vérifier ce qui est installé sur votre moteur avant de commander.

1. **720166** Pion, pièce (OEM 601)
2. **750688** Vis de tendeur de chaine, pour chaine silencieuse, les 5 (OEM 4741A)
3. **750763** Vis de tendeur de chaine, pour chaine à rouleaux, les 5 (OEM 4740A)
4. **750743** Bouchon de support de cames, pour chaine silencieuse 2006 (OEM 3290)
5. **750764** Rondelle d'arbre à cames, 2003 au présent (OEM 6294)
6. **238183** Bille de plateau, 3 requises, la pièce (OEM 8873)
7. **741893** Roulement à billes, 2002-2006 (OEM 8983)

8. & 9. **711287** Kit roulement à billes Jims pour chaine silencieuse
10. **750767** Roulement à aiguilles, pour chaine à rouleaux (OEM 9215)
11. **750706** Circlips pour chaine silencieuse, les 10 (OEM 11031)

O-ring, TC88A 2004-2006, TC88B 2003-2006 (OEM 11157)

12. **022464** Zodiac, 10-pack
12. **700430** Athena, les 10

O-ring, TC88A 1999-2003, TC88B 2000-2002 (OEM 11293)

13. **231521** James, O-ring, pompe à huile (les 10)

O-ring, bouchin de support de came, 1999-2006 (OEM 11298)

14. **231523** James, les 10
14. **700460** Athena, les 10

O-ring, pompe à huile et tamis (OEM 11301)

15. **231524** James, les 10
15. **700461** Athena, les 10
16. **750673** Circlips, pour chaine à rouleaux, les 10 (OEM 11461)
16. **750707** Circlips, pour chaine silencieuse, les 10 (OEM 11494)
17. **750712** Tamis, TC88B, TC96B (OEM 24983-00)
18. **750708** Support de came, pour chaine silencieuse (OEM 25267-99B)
18. **239319** Trappe de support de cames usinée Delkron, chaine silencieuse (OEM 25267-99B)
19. **750674** Support de came, pour chaine à rouleaux (OEM 25355-06A)
19. **234564** Trappe de support de cames usinée Delkron, chaine à rouleaux (OEM 25355-06A)
20. **750709** Bague de vilebrequin (OEM 25344-99)

Joint de carter de distribution (OEM 25244-99A)

21. **700469** Athena, les 5
22. **750711** Kit vis et rondelle d'arbre à came, pour chaine à rouleaux (OEM 25566-06)
23. **750740** Kit d'entretoises, pour chaine silencieuse (OEM 25938-00)
23. **750737** Entretoise 0.287", pour chaine silencieuse (OEM 25722-00)
23. **750738** Entretoise 0.297", pour chaine silencieuse (OEM 25723-00)
23. **750736** Entretoise 0.307", pour chaine silencieuse (OEM 25721-00)
23. **750735** Entretoise 0.317", pour chaine silencieuse (OEM 25719-00)
23. **750734** Entretoise 0.327", pour chaine silencieuse (OEM 25717-00)
23. **750739** Entretoise 0.337", pour chaine silencieuse (OEM 25725-00)
23. **750679** Entretoise, 0.100", pour chaine à rouleaux (OEM 25729-06)
23. **750680** Entretoise, 0.110", pour chaine à rouleaux (OEM 25731-06)
23. **750681** Entretoise, 0.120", pour chaine à rouleaux (OEM 25734-06)
23. **750682** Entretoise, 0.130", pour chaine à rouleaux (OEM 25736-06)
23. **750683** Entretoise, 0.140", pour chaine à rouleaux (OEM 25737-06)
23. **750684** Entretoise, 0.150", pour chaine à rouleaux (OEM 25738-06)
24. **750713** Chaine de came à came, pour chaine silencieuse (OEM 25607-99)
25. **750728** Pignon d'entrainement, pour chaine silencieuse (OEM 25609-99)
26. **750729** Chaine d'entrainement, pour chaine silencieuse (OEM 25610-99)
27. **750733** Pignon d'entrainement cannelé, pour chaine silencieuse (OEM 25716-99)
28. **750677** Chaine de came à came, pour chaine à rouleaux (OEM 25683-06)
29. **750675** Crankshaft sprocket, pour chaine à rouleaux (OEM 25673-06)
30. **750676** Chaine d'entrainement, pour chaine à rouleaux (OEM 25675-06)
31. **750678** Pignon d'entrainement, pour chaine à rouleaux (OEM 25728-06)
32. **732950** Pompe à huile de remplacement pour chaine silencieuse (OEM 26035-99B)
32. **741225** Pompe à huile TPD Haute Performance, pour chaine silencieuse
32. **741171** Pompe à huile Feuling Haute Performance, pour chaine silencieuse
32. **732951** Pompe à huile de remplacement pour chaine à rouleaux (OEM 26037-06)
32. **741709** Pompe à huile Feuling Haute Performance, pour chaine à rouleaux
32. **741601** Pompe à huile TPD super hautes performpances, modèles avec chaines à rouleaux
33. **750741** Ressort de clapet (OEM 26210-99)
34. **750742** Clapet de pompe à huile (OEM 26400-82)
35. **750744** Plaque de roulement, 1999 (OEM 35052-99)
35. **750745** Plaque de roulement, 2000-2006 pour chaine silencieuse (OEM 35060-00)
36. **750761** Tendeur de chaine primaire, pour chaine silencieuse (OEM 39954-99A)
36. **750686** Tendeur de chaine primaire, pour chaine à rouleaux (OEM 39968-06)
37. **750710** Tendeur de chaine de cames, pour chaine silencieuse (OEM 39964-99A)
37. **750687** Tendeur de chaine de cames, pour chaine à rouleaux (OEM 39969-06)
38. **750762** Guide chaine, pour chaine silencieuse (OEM 39965-99)



JOINTS MOTEUR ET JOINTS SPY

Des joints de qualité supérieure, disponibles en deux marques différentes, nous founissons James Gaskets qui est fabriqué aux USA ainsi que le plus gros fabricant d'europe Athena. Toutes ces marques sont fabriquées avec les meilleurs matériaux mais chaque fabricant a ses propres procédés de fabrication. Chaque joint équivaut ou surpasse les qualités de l'origine. Les pochettes complètes se font avec ou sans les joints spys. Existe en: Pochette complète, pochette haut moteur, spys de moteur et kits de joints de caches tiges pour modèles de 1937 au présent. Tous les joints, spys et O-ring se vendent aussi au détail et se trouvent ailleurs dans ce chapitre.

Note: Les pochettes Athena ne comprennent pas les joints de queues de soupapes.

45CI Solo & ServiCars 1940-1973

Athena	James	OEM	
700078	**231000**	17026-40	Pochette moteur complète
700107	**231024**	17031-40	Pochette haut moteur

XR750 1972 au présent

Athena	James	OEM	
700474	-	-	Pochette moteur complète

XL883 1986-1990

Athena	James	OEM	
700086	-	17026-86	Pochette moteur complète, joints liège
-	**231206**	-	Pochette moteur complète, joints caoutchouc
700103	**231293**	17032-86B	Pochette haut moteur, joints liège
700109	-	-	Pochette haut moteur, joints caoutchouc
710500	**234433**	-	Joints caches culbuteurs caoutchouc

XL883 1991-2003

Athena	James	OEM	
700089	**234425**	17026-91	Pochette moteur complète
700110	**234428**	17032-91	Pochette haut moteur
-	**234434**	17039-90A	Joints caches culbuteurs
-	**233996**	-	Kit joints de cache tiges

XL883 2004-2006

Athena	James	OEM	
-	**742867**	-	Pochette moteur complète
-	**742866**	-	Pochette haut moteur
-	**741688**	-	Joints caches culbuteurs
-	**742449**	-	Kit joints de primaire
-	**740608**	-	Joints de caches tiges de culbuteurs avec joints d'embase de poussoirs acier

XL883 2007 au présent

Athena	James	OEM	
-	**234500**	-	Pochette moteur complète
-	**234502**	-	Pochette haut moteur
-	**234501**	-	Joints caches culbuteurs
-	**742449**	-	Kit joints de primaire
-	**234505**	-	Joints caches culbuteur, les 10
-	**234503**	-	Joints caches culbuteur interne, les 10
-	**234504**	-	Joint de reniflard, les 10
-	**740608**	-	Joints de caches tiges de culbuteurs avec joints d'embase de poussoirs acier

K & KH 1952-1956

Athena	James	OEM	
700079	-	17026-52	Pochette moteur complète
-	**231001**	17026-52	Pochette moteur complète, sans joints culasse

XL900 1957-1971

Athena	James	OEM	
700080	**231002**	17026-71A	Pochette moteur complète
700098	-	17030-57	Pochette haut moteur
741813	**233990**	-	Kit joints de cache tiges

XL1000 1972 à début 1973

Athena	James	OEM	
700081	-	17026-72	Pochette moteur complète
700099	-	17030-72	Pochette haut moteur
741813	**233990**	-	Kit joints de cache tiges

XL1000 de fin 1973-1976

Athena	James	OEM	
700082	**231018**	17026-73	Pochette moteur complète
700100	**231150**	17030-72T	Pochette haut moteur
741813	**233990**	-	Kit joints de cache tiges

XL1000 1977-1979

Athena	James	OEM	
700083	**231018**	17026-79	Pochette moteur complète
700101	**231150**	17030-72B	Pochette haut moteur
700106	-	17030-72B	Pochette haut moteur, joint culasse renforcé
741813	**233990**	-	Kit joints de cache tiges

XL1000 1979-1981

Athena	James	OEM	
700083	**231018**	17026-79	Pochette moteur complète
700101	**231150**	17030-72B	Pochette haut moteur
700106	-	17030-72B	Pochette haut moteur, joint culasse renforcé
-	**233992**	-	Kit joints de cache tiges

XL1000 1982-1985

Athena	James	OEM	
700084	**231018**	17026-82	Pochette moteur complète
700108	-	17032-82	Pochette haut moteur
-	**233992**	-	Kit joints de cache tiges

XR1000 1983-1985

Athena	James	OEM	
700085	-	17026-83	83 Pochette moteur complète

XL1100 1986-1987

Athena	James	OEM	
700087	-	17026-86A	Pochette moteur complète, joints liège
-	**231206**	-	Pochette moteur complète, joints caoutchouc
700104	**231293**	17030-86A	Pochette haut moteur, joints lièg
710500	**234433**	-	Joints caches culbuteurs, caoutchouc

XL1200 1988-1990

Athena	James	OEM	
700088	-	17026-86	Pochette moteur complète, joints liège
-	**231206**	-	Pochette moteur complète, joints caoutchouc

700105	**231293**	17032-86	Pochette haut moteur, joints liège
710500	**234433**	-	Joints caches culbuteurs, caoutchouc

XL1200 & Buell 1200 1991-2003

Athena	James	OEM	
700090	**234425**	17026-91A	Pochette moteur complète
700110	**234428**	17032-91	Pochette haut moteur
-	**234434**	17039-90A	Joints caches culbuteurs
-	**233996**	-	Kit joints de cache tiges

XL1200 2004-2006

Athena	James	OEM	
-	**742867**	-	Pochette moteur complète
-	**742866**	-	Pochette haut moteur
-	**741688**	-	Joints caches culbuteurs
-	**742449**	-	Kit joints de primaire
-	**740608**	-	Joints de caches tiges de culbuteurs avec joints d'embase de poussoirs acier

XL1200 de 2007 au présent

Athena	James	OEM	
-	**234500**	-	Pochette moteur complète
-	**234502**	-	Pochette haut moteur
-	**234501**	-	Joints caches culbuteurs
742449	-		Kit joints de primaire
740608	-		Joints de caches tiges de culbuteurs avec joints d'embase de poussoirs acier

Knucklehead 1936-1947

Athena	James	OEM	
700092	**231010**	17028-36	Pochette haut moteur
700114	**231026**	17034-38	Pochette haut moteur
741813	**233990**	-	Kit joints de cache tiges

74CI & 80CI Flatheads 1937-1948

Athena	James	OEM	
700091	**231009**	17027-36	Pochette moteur complète
700111	**231025**	17033-36	Pochette haut moteur

61CI & 74CI Panhead 1948-1965

Athena	James	OEM	
700093	**231011**	17028-48	Pochette moteur complète
700117	**231027**	17034-48	Pochette haut moteur
700116	-	17034-48	Pochette haut moteur, joint culasse renforcé
741812	**233991**	-	Kit joints de cache tiges

1966-1969 Shovelhead

Athena	James	OEM	
700094	**231013**	17029-66	Pochette moteur complète
700118	**231028**	17034-66	Pochette haut moteur
700119	**231033**	17034-66	Pochette haut moteur, joint culasse renforcé
741812	**233991**	-	Kit joints de cache tiges

1970-1984 Shovelhead avec boite 4 vitesses, pochette complète

Athena	James	OEM	
700095	**231013**	17029-70	Pochette moteur complète
700096	-	17029-70	Pochette moteur complète, joint culasse renforcé
700118	**231028**	17034-66	Pochette haut moteur
-	**233991**	-	Kit joints de cache tiges à début 1979
-	**233993**	-	Kit joints de cache tiges fin 1979-1981
-	**233994**	-	Kit joints de cache tiges 1982-1984

1980-1984 Shovelhead avec boite 5 vitesses, pochette complète, comprend un joint de carter primaire

Athena	James	OEM	
700097	**231013**	17029-80	Pochette moteur complète
700096	-	-	Pochette moteur complète, joint culasse renforcé
700118	**231028**	17034-66	Pochette haut moteur
700120	**231033**	17034-66	Pochette haut moteur, joint culasse renforcé
-	**234460**	-	Kit pour changement d'arbre à came
-	**233993**	-	Kit joints de cache tiges fin 1979-1981
-	**233994**	-	Kit joints de cache tiges 1982-1984

1984-1986 Evolution Big Twin

Athena	James	OEM	
-	**231015**	17035-83B	Pochette moteur complète, joints liège
700121	-	-	Pochette moteur complète FXST, FXWG, FXSB, FXEF
700122	-	-	Pochette moteur complète, joints liège FXR, FLH, FLT
700396	-	-	Pochette moteur complète, joints caoutchouc FXR, FLH, FLT
700112	**231030**	17033-83	Pochette haut moteur, joints liège
-	**234429**	17033-83A	Pochette haut moteur, joints cache culbus caoutchouc
-	**231167**	-	Joints caches culbuteurs, liège
-	**234436**	-	Joints caches culbuteurs, caoutchouc
-	**234460**	-	Kit pour changement d'arbre à came
741814	**233995**	-	Kit joints de cache tiges

1987-1991 Evolution Big Twin

Athena	James	OEM	
-	**231015**	17035-83B	Pochette moteur complète, joints caoutchouc
700123	-	-	Pochette moteur complète et primaire, joints caoutchouc Softail et Dyna
700122	-	-	Pochette moteur complète, joints caoutchouc FXR, FLH, FLT
700396	-	-	Pochette moteur complète et primaire, joints caoutchouc FXR, FLH, FLT
-	**234429**	-	Pochette haut moteur avec joints embase et culbus métal
742411	-		Pochette haut moteur avec joint de culasse multi couches et joints d'embase acier
-	**231167**	-	Joints caches culbuteurs, liège
-	**234436**	-	Joints caches culbuteurs, caoutchouc
-	**234460**	-	Kit pour changement d'arbre à came
741814	**233995**	-	Kit joints de cache tiges

1992-1999 Evolution Big Twin, pochette complète pour FXR, FLH & FLT la Athena comprend un joint de carter primaire

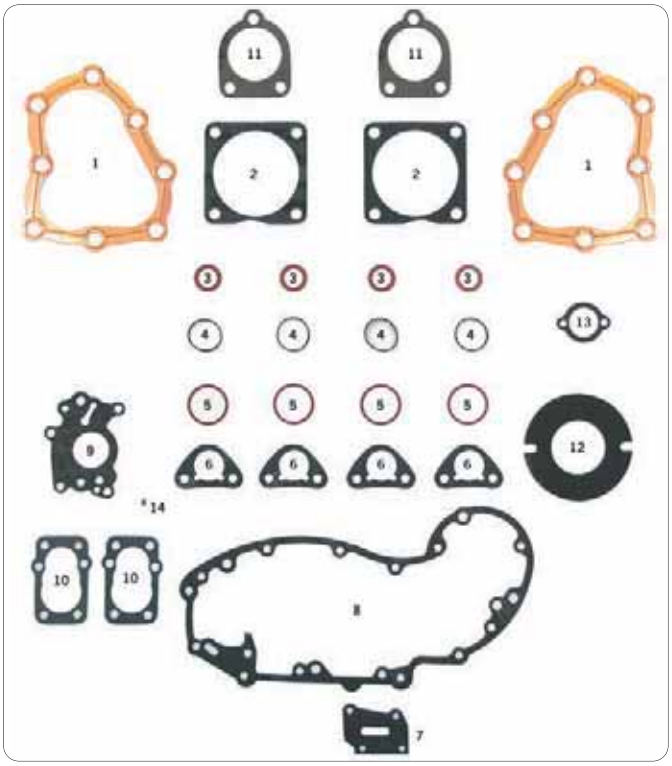
Athena	James	OEM	
700126	**231656**	17041-92A	Pochette moteur complète
700124	**234430**	17040-92A	Pochette haut moteur
742412	-		Pochette haut moteur avec joint de culasse multi couches et joints d'embase acier
-	**234435**	-	Joints caches culbuteurs
-	**234461**	-	Kit pour changement d'arbre à came
741814	**233995**	-	Kit joints de cache tiges

1999-2004 Twin Cam

Athena	James	OEM	
710488	**231628**	17053-99	Pochette moteur complète, tout modèles
710487	**231625**	17052-99	Pochette haut moteur
-	**231623**	-	Joints d'embase et de culasse
710489	**711613**	-	Cache culbu et couvercle de came
-	**231619**	-	Joints caches culbuteurs
-	**231522**	-	Joints de caches tiges avec joints d'embase acier
-	**231621**	-	O-ring pour capteur d'allumage

Twin Cam 2005 au présent

Athena	James	OEM	
742877 NOUVEAU		-	Pochette moteur complète, tout modèles
742879 NOUVEAU		-	Pochette haut moteur
-	**231623**	-	Joints d'embase et de culasse
710489	**711613**	-	Cache culbu et couvercle de came
-	**231619**	-	Joints caches culbuteurs
-	**231522**	-	Joints de caches tiges avec joints d'embase acier
-	**231621**	-	O-ring pour capteur d'allumage



JOINTS ET SPYS POUR MODELES 45 CI

Joints et spys pour modèles 45 CI Solo & ServiCars de 1940-1973

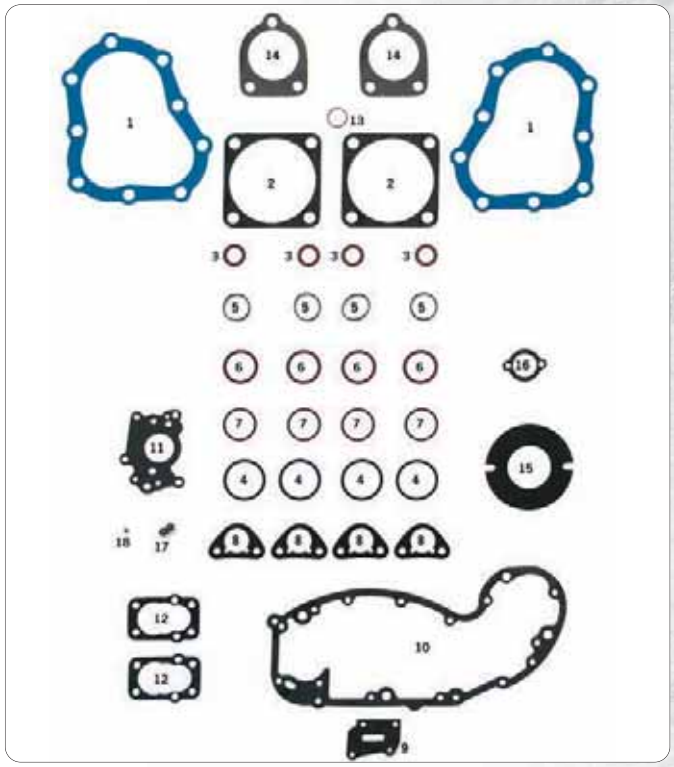
Note: Joints vendus en paquet dans les quantités indiquées ci-dessus.

Joints moteur & joints spy

Athena	James	OEM	
700078	**231000**	17026-40	Pochette moteur complète
700107	**231024**	17031-40	Pochette haut moteur

Joints et spys Individuels

	Athena	Qté.	James		OEM	
1	**700043**	10	**742882**	5	16768-39	Culasse, cuivre
2	**700068**	10	-	-	16775-29	Embase de cylindre
2	-	-	**742883**	10	16775-29	Embase de cylindre, cuivre
3	**700161**	10	-	-	18198-38	Valve guide
4	**700165**	10	-	-	18261-30	Cache soupape packing
5	**700168**	10	-	-	18630-26	Cache soupape inférieur
6	**700169**	10	-	-	18631-30	Guide de poussoir
7	**700179**	10	-	-	24921-37	Tuyau de pompe à huile
8	**700190**	10	-	-	25226-37A	Couvercle de cames
9	**700205**	10	-	-	26244-60	Pompe à huile latéral
10	**700207**	10	-	-	26246-37	Embase de pompe à huile
11	**700239**	10	-	-	27410-39	Pipe d'admission
12	**700251**	10	-	-	30143-58	Support de génératrice
13	**700258**	10	-	-	32522-37	Embasse de distributeur
Divers						
14	**233477**	10	-	-	26340-36	Clavette de pompe à huile



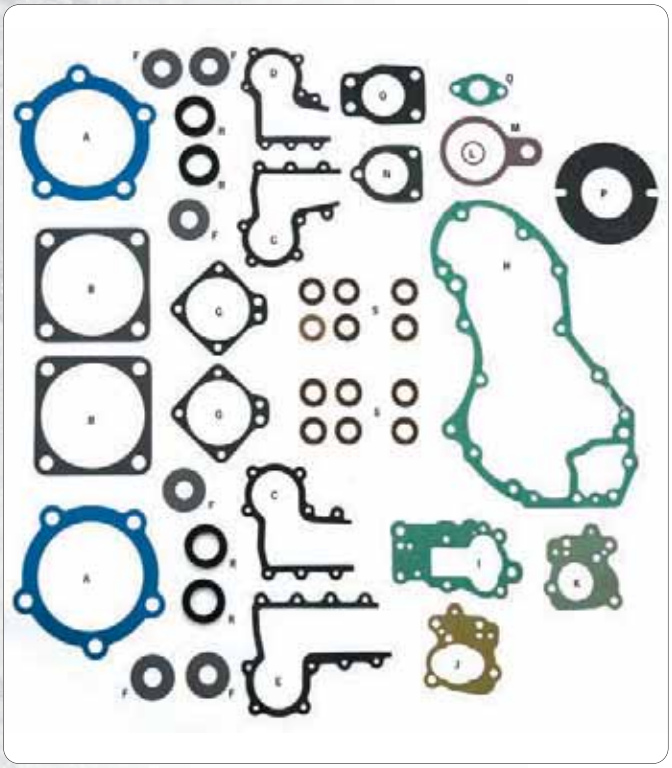
JOINTS ET SPYS POUR MODELES 74CI ET 80CI FLATHEADS

Joints et spys pour 74CI et 80CI Flathead U, UL et UHL de 1937-1948.

Note: Joints vendus en paquet dans les quantités indiquées ci-dessus.

Joints Individuels

	Athena	Qte.	James	Qte.	OEM	
1	**700044**	5	-	-	16769-36	Culasse, au téflon
1	-	-	**231777**	5	16769-36	Culasse, cuivre
2	**700061**	10	-	-	16774-21	Embase de cylindre
3	**700161**	10	-	-	18198-38	Valve guide, 1937-1948
4	**700426**	10	-	-	18259-39	Valve cover and guide 1939-1948
5	**700165**	10	-	-	18261-30	Cache soupape packing
6	**700164**	10	-	-	18259-39	Cache soupape inférieur
7	**700168**	10	-	-	18630-26	Cache soupape inférieur, 1930-1938 U/UL/ULH
8	**700169**	10	-	-	18631-30	Cache soupape et guide
9	**700179**	10	-	-	24921-37	Guide de poussoir
10	**700191**	10	-	-	25227-37	Tuyau de pompe à huile
11	**700204**	10	-	-	26244-37	Carter de distribution
12	**700207**	10	-	-	26246-37	Embase de pompe à huile
13	**700236**	10	-	-	27376-28	Rondelle de flotteur
14	**700239**	10	-	-	27410-39	Pipe d'admission
15	**700251**	10	-	-	30143-30	Support de génératrice
16	**700258**	10	-	-	32522-37	Embase de distributeur
Divers						
17	**231044**	10	-	-	8866	Bille de pompe à huile
18	**233477**	10	-	-	26340-36	Clavette de pompe à huile



JOINTS ET POCHETTES DE JOINTS POUR KNUCKLEHEAD

Pochettes de joints complètes et haut moteur pour 1936-1947 Knucklehead. Tous les joints existent aussi séparément. Vérifiez les quantités avant de commander.

Note: Joints vendus en paquets dans les quantités indiquées.

Athena	James	OEM	
700092	**231010**	17028-36	Pochette complète
700114	**231026**	17034-38	Pochette haut moteur
741813	**233990**	-	Kit joints de cache tiges

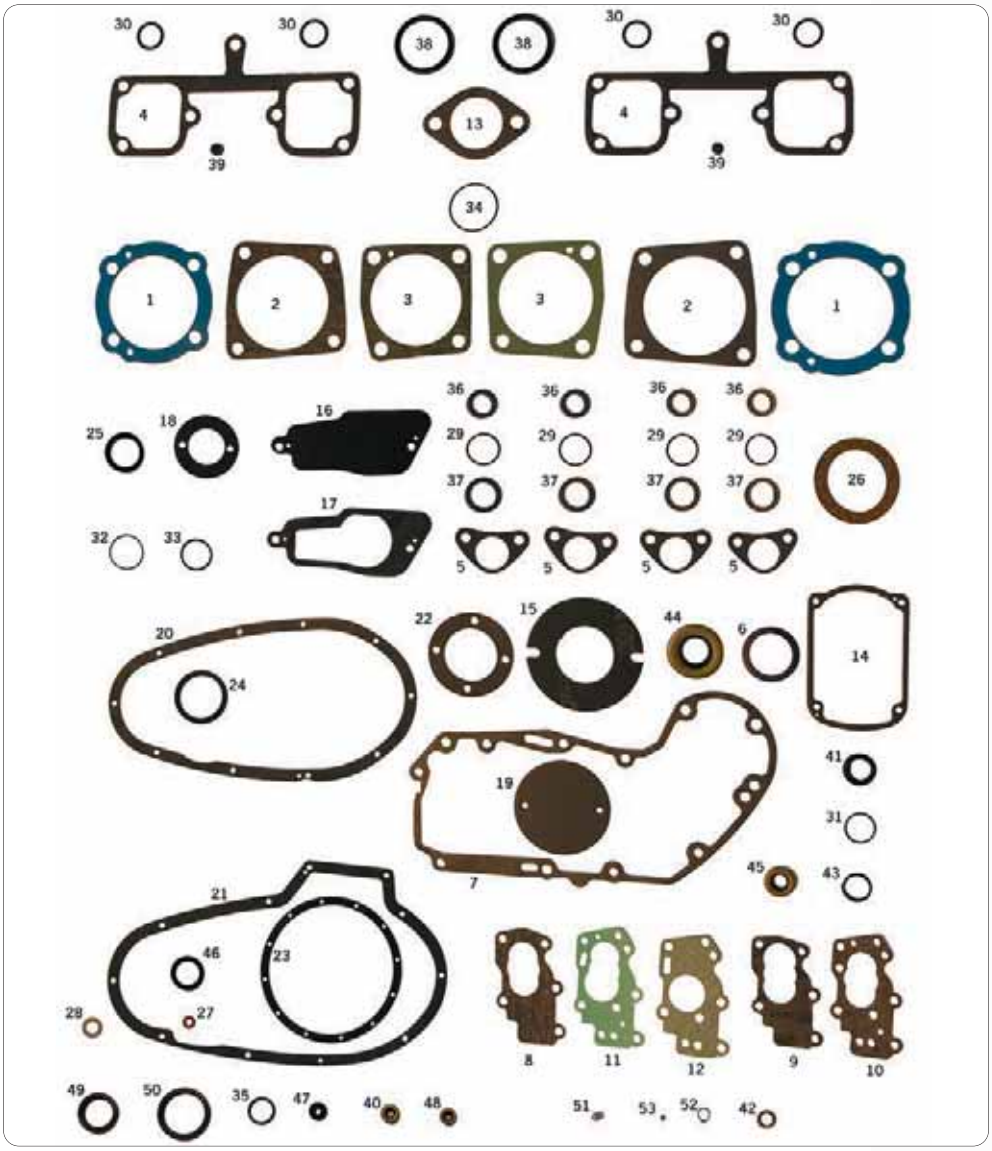
Joints indivuduels

	Athena	Qte.	James	Qte.	OEM	
A.	**700052**	10	**234544**	10	16770-36	Culasse (Teflon)
B.	**700061**	10	**234546**	10	16774-21	Embase de cylindre
C.	**700146**	10	**234547**	10	17535-38	Cache soupape, admission avant/ échappement arrière
D.	**700148**	10	**234548**	10	17537-38	Cache soupape, admission arrière
E.	**700149**	10	**234549**	10	17539-38	Cache soupape, échappement avant
F.	**700167**	10	**234550**	10	18265-37	Cache ressort de soupape
G.	**700171**	10	**234551**	10	18632-36	Guide de poussoir
H.	**700189**	10	**234545**	10	25225-36A	Carter de came
I.	**700206**	10	**234552**	10	26245-41	Pompe à huile corps
J.	**700209**	10	**234553**	10	26255-41	Pompe à huile couvercle,governor, 1941-1949
K.	**700211**	10	**234554**	10	26257-41	Pompe à huile couvercle, 1941-début 1950
L.	**700236**	10	**234555**	10	27376-28	Rondelle de flotteur
M.	**700238**	10	**234556**	10	27391-36	Cuve de flotteur
N.	**700239**	10	**234557**	10	27410-39	Pipe d'admission
O.	**700241**	10	**234558**	10	27411-40	Pipe d'admission
P.	**700251**	10	**234559**	10	30143-58	Embase de generateur
Q.	**700257**	10	**234560**	10	32521-36	Embase de distributeur

Spys & O-rings

	Athena	Qte.	James	Qte.	Zodiac	Qte.	OEM	
R.	**700144**	5	**234561**	5	-	-	17475-38	Culbuteur, 1938-1947
S.	**700156**	10	**234562**	25	**011236**	10	17955-36	Tige culbu liège petit
S.	**700157**	10	**234563**	25	-	-	17955-36	O-ring tige petit

Divers	Qté.	OEM	
234463	10	11002	Circlips, Pompe à huile
231051	10	26348-36	Circlips, Pompe à huile
231050	10	26348-15	Clavette, Pompe à huile



JOINTS, O-RINGS & SPYS POUR K, KH, XR ET IRONHEAD SPORTSTER 1957-1971

Joints, O-rings et spys par Accel, Athena et James, disponibles pour tout K, KH, XR et Ironhead Sportster de 1957-1985.

Note: Joints vendus en paquet dans les quantités indiquées ci-dessus.

Joints individuels

Pos.	Athena	Qte	James	Qte	OEM	
1	**700045**	10	-	-	16769-57	Culasse 1957-1971
2	**700062**	10	-	-	16774-57	Embase de cylindre1957-1971
3	**700069**	10	-	-	16775-52	Embase de cylindre K & KH
4	**700147**	10	**740385**	10	17536-70	Cache culbuteur 1970-1971
4	**710513**	5	-	-	17536-70	Cache culbuteur 1970-1971 siliconé
4	-	-	**740374**	2	17536-70	Cache culbuteur 1970-1971 acier
5	**700170**	10	-	-	18631-52	Pieds de poussoirs K & KH 1952-1956
6	**700181**	10	-	-	24978-57	Crépine d'huile 1957-1971
7	**700183**	10	**740386**	10	25224-52A	Couvercle d'arbre à came 1952-1971
8	**700210**	10	-	-	26256-52	Pompe à huile au carter 1954-1971
9	**700213**	10	-	-	26258-52	Pompe à huile extérieur 1952-début 1962
10	**700214**	10	-	-	26258-62	Pompe à huile extérieur fin 1962-1971
11	**700217**	10	-	-	26259-52	Pompe à huile intérieur 1952-début 1962
12	**700218**	10	-	-	26259-62	Pompe à huile intérieur fin 1962-1971
13	**700240**	10	-	-	27410-57	Pipe d'amission 1957-1965
14	**700248**	10	-	-	29550-55	Couvercle de Magnéto XL 900
15	**700251**	10	-	-	30143-58	Support de Génératrice mount 1958-1971
16	-	10	**237024**	10	31461-70	Carter de démarreur 1970-1971
17	**700254**	10	-	-	31471-67A	Carter de démarreur 1967-1971
18	**700255**	10	-	-	31488-77	Support de démarreur 1967-1971
19	-	-	**740339**	10	32591-70	Cache allumage 1971
20	**700300**	10	-	-	34952-52	Carter primaire 1958-1969 XLCH 0.8mm
20	**700301**	10	-	-	34952-52	Carter primaire 1958-1969 XLCH 1.5mm
21	**700302**	10	**740326**	10	34955-67	Carter primaire 1967-1971 & 1970-1971 XLCH 0.5mm
21	**700309**	5	-	-	34955-67	Carter primaire 1967-1971 & 1970-1971 XLCH 1.5mm
21	**710512**	5	-	-	34955-67	Carter primaire 1967-1971 siliconé

22	**700308**	10	-	-	35169-52	Plaque de joint d'arbre primaire 1957-1971
23	**700335**	10	-	-	37762-52	Couvercle d'embrayage 1954-1970
24	**700371**	10	**740335**	10	60567-36	Trou de chaine 1958-1969 XLCH
25	**700380**	10	**740332**	10	60645-65	Solénoide 1967-1971
26	**700487**	10	**027535**	1	62628-66	Bouchon d'huile liège 1967-1971
27	**700385**	10	-	-	63858-49	Niveau d'huile 1971
28	**700391**	10	-	-	67142-52	Entraineur de compte-tour 1971

O-rings individuels

Pos.	Athena	Qte	James	Qte	OEM	
29	-	-	**022368**	10	11100	Pied de poussoir 1957-1971
30	-	-	**022365**	10	11101	Axe de culbuteur 1957-1971
30	-	-	**022365**	10	11101	Support de Magnéto 1965-début 1968 XLCH
30	-	-	**022365**	10	11101	Axe de kick 1954-1971
31	-	-	**022454**	10	11102	Carter de distributeu 1966-1969 XLH
32	-	-	**234539**	25	11103	Embrayage fin 1957-1966 XL XLH XLCH
33	-	-	**234521**	25	11106	Bouchon de primaire 1971-début 1978
34	**638366**	10	-	-	11107	Adaptateur de carburateur 1966-1971
35	-	-	**231818**	10	11119	Pignon de débrayage 1967-1970 XLH 1970 XLCH
36	**700156**	10	**011236**	10	17955-36	Tige de culbuteur petit 1957-1971 liège
36	**700157**	10	-	-	17955-36	Tige de culbuteur petit 1957-1971 caoutchouc
37	**700158**	10	**011237**	10	17955-48	Tige de culbuteur large liège
37	**700159**	10	-	-	17955-48	Tige de culbuteur large caoutchouc
38	**700233**	10	**022370**	10	27060-55	Pipe d'admission 1955-1971
38	-	-	**740600**	2	27060-55	Pipe d'admission 1955-1971, Viton
39	**700384**	10	**022373**	10	63529-57	Canalisations d'huile 1957-1971

Joints pour Ironhead Sportster

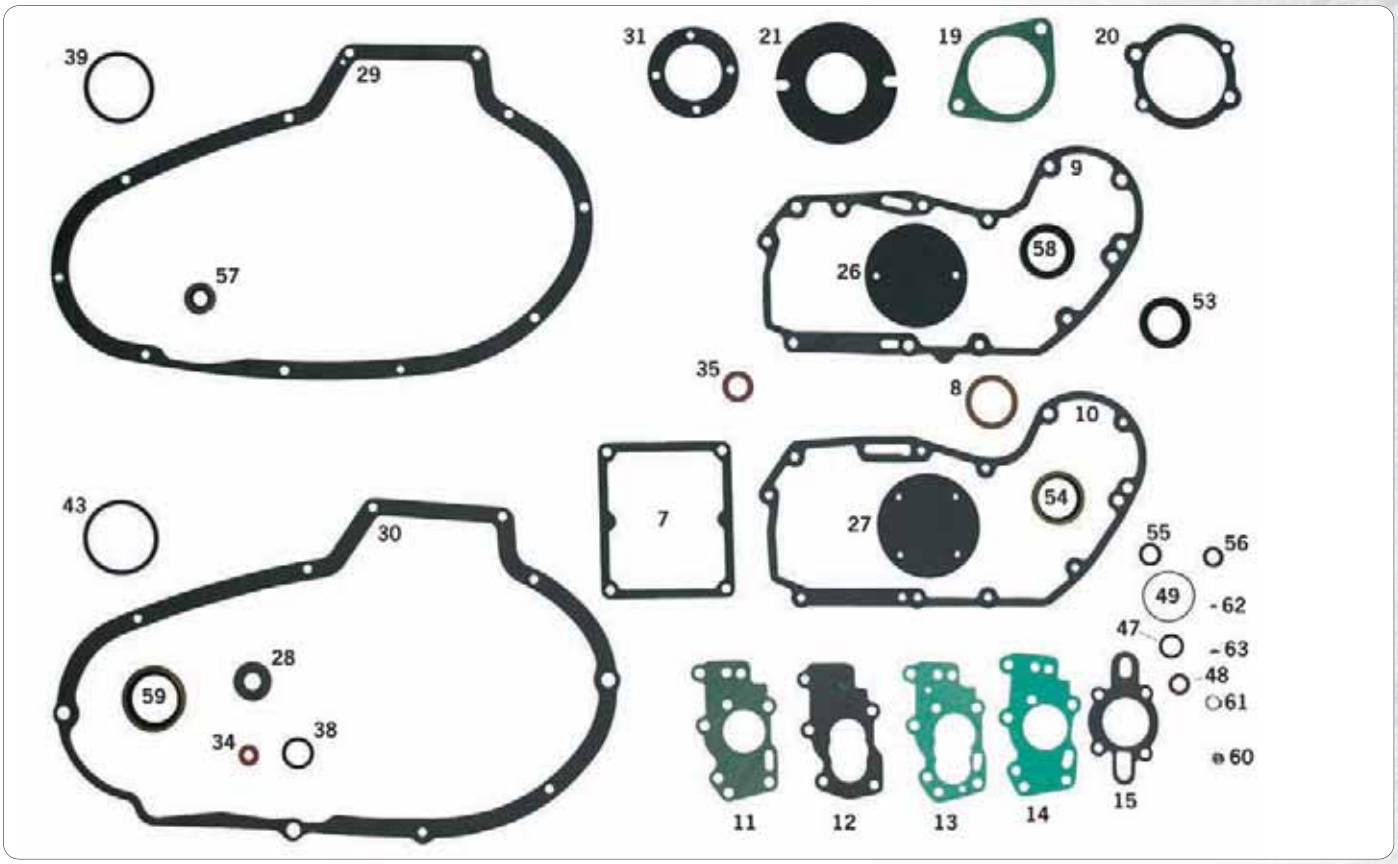
James	Qte	OEM	
231247	kit	35150-52	Comprend spy, plaque de retenue et joint

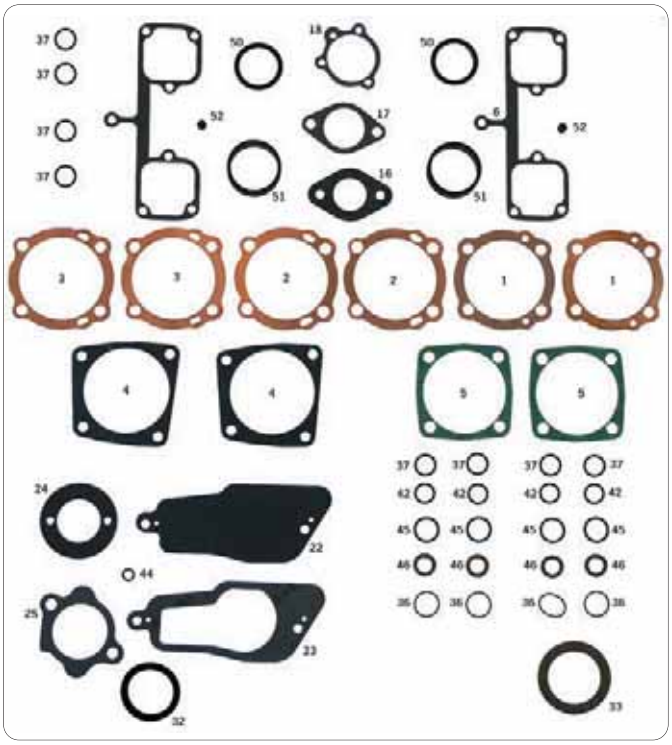
Spys individuels

Pos.	Athena	Qte	James	Qte	OEM	
40	**700022**	5	**022359**	1	12021	Pignon de débrayage 1967-1970
41	**700024**	5	**022360**	1	12023	Magnéto 1968-1969 XLCH
42	**700202**	5	**022356**	1	26227-58	Corps de pompe à huile fin 1958-1971
43	-	-	**743715**	10	29603-48	Entrainement de Magnéto 1958-début 1965
44	-	-	**742869**	4	30145-46A	Génératrice 1952-1969 Big Twin & 1958-1981 XL
45	**700273**	5	**022326**	1	34035-52	Axe de sélecteur 1954-1971
46	**700306**	5	**022329**	1	35151-52A	Pignon de sortie moteur 1954-1971
46	**700306**	5	**022329**	1	35151-52A	Arbre primaire 1954-1971
47	**700324**	10	**022374**	1	37339-53	Tige de débrayage 1954-1970
48	**700327**	5	**022349**	1	37531-56B	Pignon de débrayage 1956-1966 XLH XLCH & 1967-1969 XLCH
49	**700328**	5	**022350**	1	37740-57	Noix d'embrayage fin 1957-1966 XLH XLCH & 1967-1969 XLCH
50	**700330**	1	**022328**	1	37741-67	Noix d'embrayage 1967-1970 XLH & 1970 XLCH

Divers

Pos.	James	Qte	Zodiac	Qty	OEM	
51	**231044**	10	-	-	8866	Bille de pompe à huile 1954-1971
52	**234463**	10	**231045**	10	11002	Circlips de pompe à huile 1956-1962
53	-	-	**233477**	10	26340-36	Clavette de pompe à huile 1960-1971 XLH XLCH





JOINTS, O-RINGS & JOINTS SPYS POUR SPORTSTER FONTE 1972 A 1985

Joints individuels, spys et O-rings pour Sportsters de 1972-1985 de chez Athena et James.

Note: Joints vendus en paquet dans les quantités indiquées ci-dessus.

Joints individuels

	Athena	Qté.	James	Qté.	OEM	
1	**700046**	10	**740397**	10	16769-72A	Culasse 1972-début 1973 Cuivre 0.5mm
1	**700047**	10	-	-	16769-72A	Culasse 1972-début 1973 Cuivre 0.8mm
2	**700049**	10	**740398**	10	16769-73	Culasse fin 1973-1985 Cuivre 0.5mm
2	**700048**	10	-	-	16769-73	Culasse fin 1973-1985 Cuivre 0.8mm
2	**700050**	10	**740367**	10	16769-73	Culasse fin 1973-1985 Teflon
3	**700051**	10	**740399**	10	16769-82	Culasse basse compression 1979-1985
4	**700063**	10	-	-	16774-72	Embase de cylindre 1972-1985
4	**700027**	2	-	-	16774-72	Embase de cylindre 1972-1985 Siliconé
5	**700064**	10	-	-	16774-72R	Embase de cylindre XR 1000
6	**700147**	10	**740385**	10	17536-70	Cache culbuteurs 1970-1985
6	**710513**	5	-	-	17536-70	Cache culbuteurs 1970-1985 Siliconé
6	-	-	**740374**	2	17536-70	Cache culbuteurs 1970-1985 Acier
7	**700178**	10	-	-	24821-74R	Plaque sous le carter XR 750
8	**700181**	10	-	-	24978-57	Crépine d'huile 1972-1976
9	**700183**	10	**740386**	10	25224-52A	Couvercle d'arbre à came 1972-1981
10	**700192**	10	**740382**	10	25263-81	Couvercle d'arbre à came 1982-1985
11	**700210**	10	-	-	26256-52	Pompe à huile au carter 1972-1976
12	**700213**	10	-	-	26258-52	Pompe à huile extérieur 1972-1976 XL
13	**700217**	10	-	-	26259-52	Pompe à huile intérieur 1972-1976 XLH XLCH

14	**700219**	10	-	-	26259-72R	Pompe à huile, couvercle XR 1000
15	**700228**	10	**740417**	10	26495-75	Pompe à huile au carter 1977-1985 XL
16	**700231**	10	-	-	27015-72R	Pipe d'admission XR 1000
17	**700232**	10	-	-	27023-71	Carburateur à pipe d'admission 1972-1985
18	**700244**	10	**740341**	10	29058-77	Filtre à air au carburateur fin 1976-1985
19	**700249**	10	-	-	29550-56R	Adaptateur de Magnéto XR 750
20	**700250**	10	-	-	29602-56R	Plaque de Magnéto au carter XR 750
21	**700251**	10	-	-	30143-58	Génératrice 1972-début 1984
22	-	10	**237024**	10	31461-70	Carter de démarreur 1972-1985
23	**700254**	10	-	-	31471-67A	Carter de démarreur 1972-1980
24	**700255**	10	-	-	31488-77	Monture de démarreur 1972-1980
25	**700256**	10	-	-	31488-81	Monture de démarreur 1981-1985
26	-	-	**740339**	10	32591-70	Couvercle d'allumage 1971-1978
27	**700259**	10	**740340**	10	32591-80	Point cover 1980-1985
28	**700277**	10	-	-	34624-77	Calle-pied 1977-1985
29	**700302**	10	**740326**	10	34955-67	Carter primaire 1972-1976 XLH & XLCH 0.5mm
29	**700309**	5	-	-	34955-67	Carter primaire 1972-1976 XLH & XLCH 0.8mm
29	**710512**	5	-	-	34955-67	Carter primaire 1972-1976 XLH & XLCH Siliconé
30	**700304**	10	**740327**	10	34955-75	Carter primaire 1977-1985
30	**710510**	5	-	-	34955-75	Carter primaire 1977-1985 Siliconé
31	**700308**	10	-	-	35169-52	Plaque de joint d'arbre primaire 1972-début 1984
32	**700380**	10	**740332**	10	60645-65	Solénoide 1972-1980
33	**700487**	10	**027535**	1	62628-66	Bouchon d'huile 1972-début 1978
34	**700385**	10	**742485**	8	63858-49	Niveau d'huile 1972-1985
35	**700391**	10	-	-	67142-52	Entrainement de compte-tours 1972-1985

O-rings individuels

Pos.	Athena	Qté.	James	Qté.	OEM	
36	-	-	**022368**	10	11100	Pieds de poussoirs 1972-1985
37	-	-	**022365**	10	11101	Cache tige haut 1979-1983
37	-	-	**022365**	10	11101	Axe de culbuteur 1972-1985
37	-	-	**022365**	10	11101	Axe de kick
38	**700002**	10	**022456**	10	11105	Bouchon de vidange 1977-1985
39	-	-	**234521**	25	11106	Bouchon de primaire et trappe de visite 1972-début 1978
42	**700008**	10	**022404**	10	11132	Cache tige millieu fin 1979-1985
43	-	-	**022458**	10	11139	Bouchon de primaire et trappe de visite fin 1978-1985
44	**700460**	10	**231523**	10	11171	Monture de démarreu 1981-1985
45	**700009**	10	**022406**	10	11133A	Cache tige bas 1979-1985
46	**700156**	10	**011236**	-	17955-36	Cache tige petit 1972-début 1979 liège
46	**700157**	10	-	-	17955-36	Cache tige petit 1972-début 1979 caoutchouc
47	**700227**	10	**027652**	10	26432-76A	Pompe à huile, corps 1977-1985
48	-	-	**027653**	10	26433-77	Pompe à huile, clapet by-pass 1977-1985
49	-	-	**022371**	10	26434-76A	Pompe à huile, couvercle 1977-1985
50	**700233**	10	**022370**	10	27060-55	Pipe d'admission 1972-début 1978
50	-	-	**740600**	2	27060-55	Pipe d'admission 1972-début 1978 Viton
51	**700234**	10	**022345**	10	27062-78	Pipe d'admission 1979-1985
52	**700384**	10	**022373**	10	63529-57	Conduites d'huile 1972-1985

Kit joint spy et plaque de retenue d'arbre primaire pour modèles 1972-1983

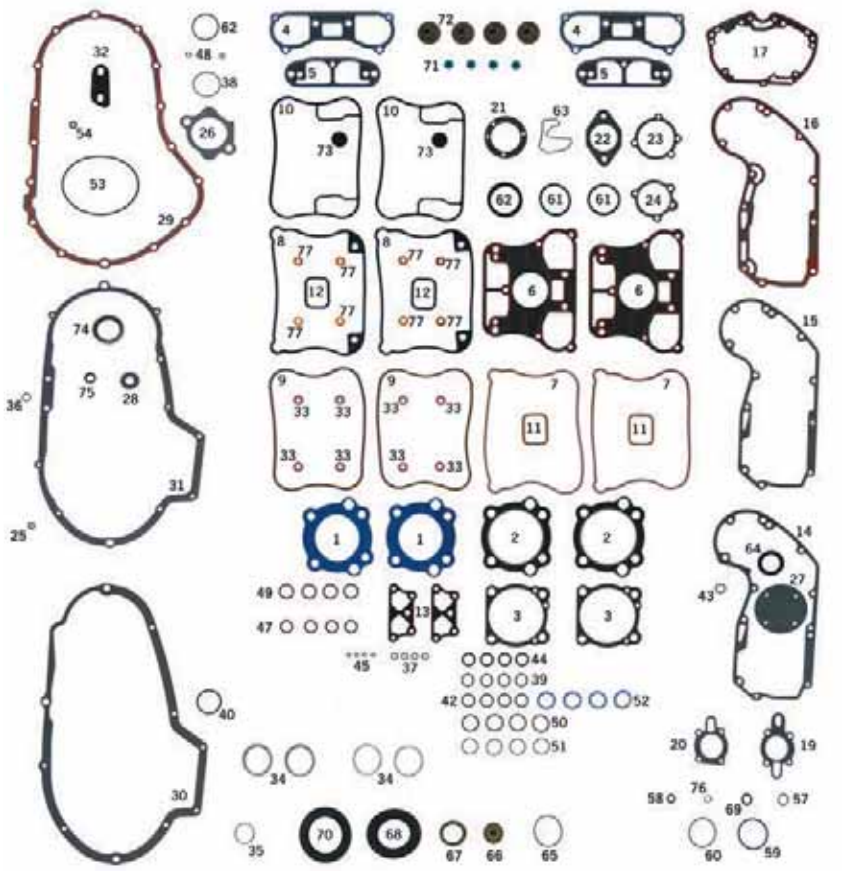
James	Qte	OEM	
231247	kit	35150-52	Comprend spy, plaque de retenue et joint

Spys individuels

	Athena	Qté.	Zodiac	Qté.	OEM	
53	**700006**	5	**022364**	1	11124	Arbre à came 1972-1985
54	**700035**	5	**022467**	1	12049	Arbre primaire fin 1984-1985
55	**700028**	5	**022363**	1	12036A	Pompe à huile, extérieur fin 1977-1985
56	**700202**	5	**022356**	1	26227-58	Pompe à huile, corps fin 1972-1976
57	-	-	**742869**	5	30145-46A	Génératrice, 1952-1969 Big Twin & 1958-1981 XL
58	**700273**	5	**022326**	1	34035-52	Axe de sélecteur 1972-1976
59	**700306**	5	**022329**	1	35151-52A	Sortie moteur 1 972-1976
59	**700306**	5	**022329**	1	25151-52A	Arbre primaire 1972- début 1984
60	**700307**	5	**022347**	1	35151-74	Sortie moteur 1977-1985

Divers

Pos.	James	Qté.	Zodiac	Qté.	OEM	
61	**231044**	10	-	-	8866	Bille de pompe à huile 1972-1976
62	**234463**	10	**231045**	10	11002	Circlips de pompe à huile 1972-1976
63	-	-	**233477**	10	26340-36	Clavette de pompe à huile
64	**231050**	10	-	-	26348-15	Clavette de pompe à huile



JOINTS, O-RINGS ET SPYS POUR EVOLUTION SPORTSTER 1986 AU PRESENT

Joints moteur, O-rings et spys par Accel, Athena, James et Zodiac. Les pochettes complètes sont ailleurs dans ce chapitre. **Note:** Joints vendus en paquet dans les quantités indiquées ci-dessus.

Joints individuels

Pos.	Athena	Qté.	James	Qté.	OEM	
1	**700039**	5	**740369**	5	16664-86	Culasse 883 CC, Teflon
1	**700040**	5	-	-	16664-86	Culasse 883 CC
2	**700041**	5	**740368**	5	16665-86	Culasse 1100 CC 1986-1987, Teflon
2	**700042**	5	-	-	16665-86	Culasse 1100 CC 1986-1987
2	**700058**	5	-	-	16770-84C	Culasse 1200 CC, 1mm
2	-	-	**740372**	5	16773-85	Culasse 1200 CC, 1mm Teflon
2	**700060**	5	-	-	16773-85	Culasse 1200 CC, 1.2mm
2	-	-	**740362**	5	16773-85	Culasse 1200 CC, 1.5mm Teflon
2	**700059**	5	-	-	16773-85	Culasse 1200 CC, 1.5mm
3	**700065**	10	**740361**	10	16774-86D	Embase de cylindre
3	**700067**	5	-	-	16774-86D	Embase de cylindre caoutchouté
3	-	-	**231208**	2	16774-86D	Embase de cylindre acier siliconé
4	**700076**	5	-	-	16778-84A	Droit, cache culbuteur à Culasse
5	**700077**	5	-	-	16779-84A	Gauche, cache culbuteur à Culasse
6	-	-	**740432**	2	16800-84	Une pièce Siliconé papier, remplace OEM 16778 84A and 16779 84A
6	-	-	**741163**	2	16800-84	Une pièce acier siliconé, remplace OEM 16778 84A and 16779 84A
7	**700128**	5	**740351**	5	17353-86	Entretoise de cache culbuteur bas 1986-1990
7	**700129**	5	**740402**	5	17353-86A	Entretoise de cache culbuteur bas 1986-1990 caoutchouc
8	**700130**	5	**740403**	5	17353-89	Cache culbuteur bas 1991 et après caoutchouc
9	-	-	**741687**	5	17353-04	Cache culbuteur haut 2004-2006
9	**700131**	5	**740352**	5	17354-86	Cache culbuteur haut 1986-1990 liège
9	**700132**	5	**740404**	5	17354-86A	Cache culbuteur haut 1986-1990 caoutchouc
10	**700133**	5	**740405**	5	17354-89	Cache culbuteur haut 1991-2003 caoutchouc
11	**700142**	10	**740355**	10	17358-84	Cache culbuteur interieur 1986-1990 liège
12	**700143**	10	**740410**	5	17358-84A	Cache culbuteur interieur 1991-2006 caoutchouc
12	-	-	**234505**	10	17362-07A	Cache culbuteur haut 2007-ap caoutchouc
12	-	-	**234504**	10	17393-07	Joint de reniflard
12	-	-	**234503**	10	17695-07	Cache culbuteur interieur 2007-ap caoutchouc
13	-	-	**231981**	2	17976-04	Pieds de poussoirs, siliconé 2004-ap
14	**700193**	10	**740383**	10	25263-86	Couvercle d'arbre à came 1986-1990
14	-	-	**742414**	5	25263-86	Couvercle d'arbre à came, Siliconé, 1986-1990
15	**700194**	1	**740414**	10	25263-90A	Couvercle d'arbre à came 1991-1999
16	-	-	**742415**	5	25263-90A	Couvercle d'arbre à came, Siliconé, 1991-1999

17	-	-	**231688**	5	25263-90C	Couvercle d'arbre à came 2000-2003 XL's, Siliconé
18	-	-	**742416**	5	25353-00	Couvercle d'arbre à came
19	**720329**	1	-	-	25377-03A	couvercle d'embrayage pour Buell 2003 et après, FoaMet métal enduit
20	**700228**	10	**740417**	10	26495-75	Pompe à huile 1986-1990
21	**700229**	10	**740384**	10	26495-89A	Pompe à huile 1991 et après
22	-	-	**742428**	10	27044-90	Entretoise de filtre à air 1991 et après
25	**700235**	10	**740342**	10	27077-78	Carburateur à pipe d'amission 1986-1987
23	**700244**	10	**740341**	10	29058-77	Filtre à air à carburateur 1986-1987
24	**700245**	10	**740411**	10	29059-88A	Filtre à air à carburateur 1988 et après
24	-	-	**740400**	5	29059-88A	Filtre à air à carburateur 1988 et après, acier
24	**700246**	10	-	-	29059-88A	Filtre à air à carburateur 1988 et après, adhésif
28	**700253**	5	**234474**	5	31433-84A	Vis de trappe d'embrayage
25	-	-	**234491**	10	31433-84A	Vis de trappe d'embrayage, encapsulé de caoutchouc
26	**700256**	10	-	-	31488-81	Démarreur 1986 et après
27	**700259**	10	**740340**	10	32591-80	Allumage 1986 et après
28	**700277**	10	-	-	34624-77	Calle-pied 1986-1990
32	-	-	**741238**	5	34955-04	Carter primaire 2004 et après Siliconé
29	**720276**	1	**742868**	1	34955-04	Carter primaire 2004, FoaMet métal enduit
30	**700304**	10	**740327**	10	34955-75	Carter primaire 1986-1990
30	**710510**	5	-	-	34955-75	Carter primaire 1986-1990 Siliconé
31	**700315**	5	**740423**	10	34955-89	Carter primaire 1991-2003
31	**710511**	5	**740431**	5	34955-89	Carter primaire 1991-2003 Siliconé
32	-	-	**740475**	5	34986-04	Trappe de visite de primaire 2004-2007
33	**700385**	10	-	-	63858-49	Vis de cache culbuteur 1986 et après
34	**700386**	10	**740338**	10	65324-83	Echappement 1986-1991
34	**700392**	5	**740428**	5	65324-83A	Echappement 1992 et après
34	-	-	**742490**	10	65324-83A	Echappement, cuivre à écrasement
35	-	-	**231102**	1	65781-82	Tube de raccord de pot

O-rings individuels

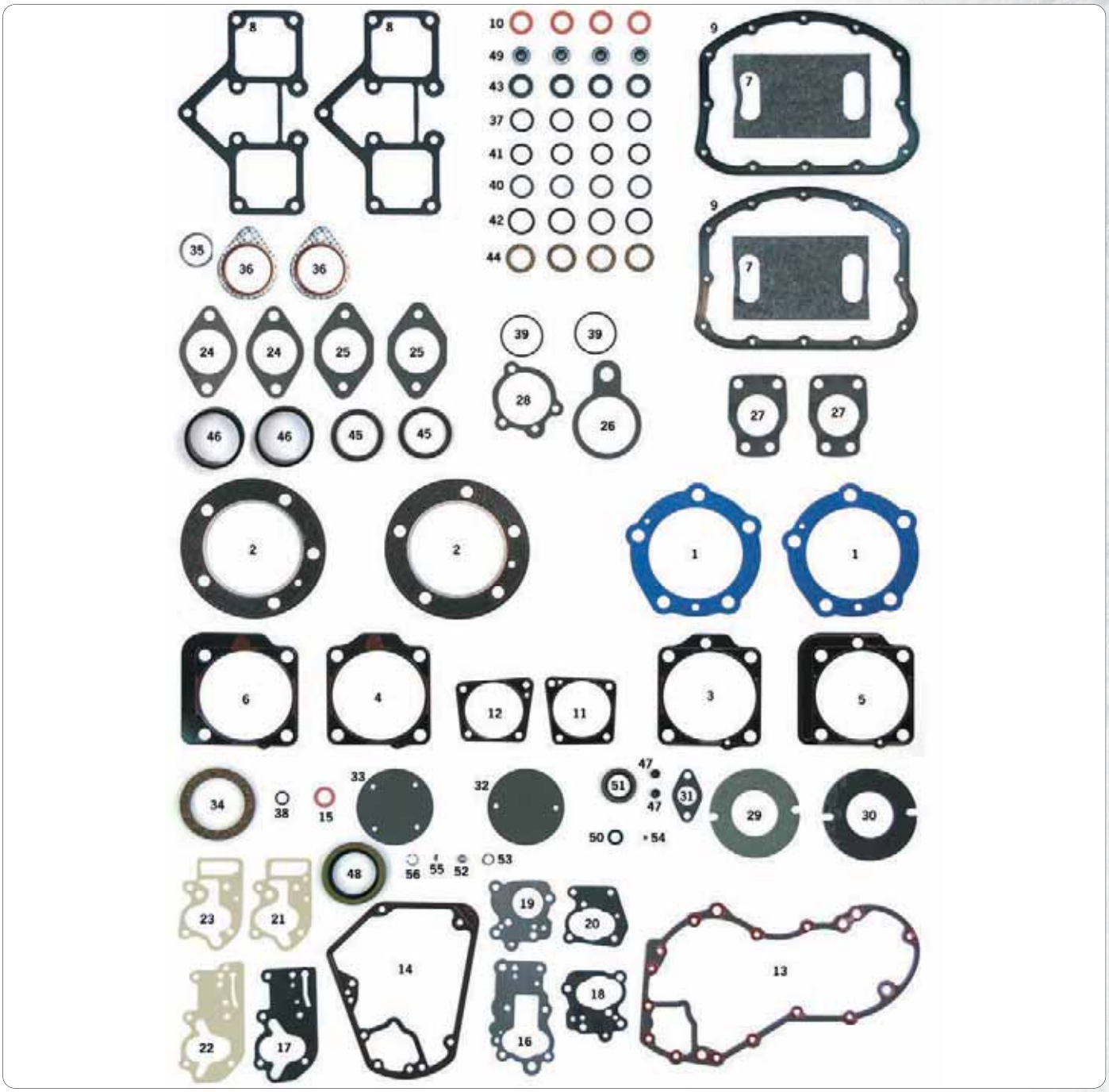
Pos	Athena	Qté.	Zodiac	Qté.	OEM	
36	**700002**	10	**022456**	10	11105	Vidange
37	**700422**	10	-	-	11110	Vis de pied de poussoir
38	-	-	**022448**	10	11116	Carter de démarreur
39	**700008**	10	**022404**	10	11132	Cache tige millieu
40	-	-	**022458**	10	11139	Remplissage de primaire 1986-1990
41	**700010**	10	**027654**	10	11145	Cache tige bas 1986-1990
41	-	-	**742401**	10	11145	Cache tige bas 1986-1990, Viton
42	**700012**	10	-	-	11148	Filtre à huile, 1986-1990
43	**700430**	10	**022464**	10	11157	Cache tige haut 1986-1990
44	-	-	**232002**	10	11176	Couvercle d'axe de poussoir 1991 et après
45	-	-	**022452**	10	11179	Cable d'embrayage
						1988 et après
46	**700453**	10	-	-	11190	Cache tige haut 1991 et après
47	**700460**	10	**231523**	10	11298	Montage de démarreur
47	**700460**	10	**231523**	10	11298	Vis de trappe d'inspection 1991 et après
48	-	-	**740439**	10	11377	Cache tige bas 2004 et après
49	-	-	**027655**	10	11167A	Pieds de poussoir haut 1986-1990
50	-	-	**027656**	10	11168A	Pieds de poussoir bas 1986-1990
51	-	-	**231165**	10	17944-89	Cache tige bas 1991-2003
52	-	-	**231634**	10	25463-94	Couvercle d'embrayage 1994 et après
53	-	-	**233031**	5	11187	O-ring de couvercle d'embrayage 1991-2003
54	**700227**	10	**027652**	10	26432-76A	Corps de pompe à huile 1986-1990
55	**700227**	10	**027652**	10	26432-76A	Inserts de cylindres 1986-1992
56	-	-	**027653**	10	26433-77	Pompe à huile, clapet by-pass 1986 début 1987
57	-	-	**022371**	10	26434-76A	Pompe à huile, couvercle 1986-1990
58	-	-	**234499**	10	26434-91	Pompe à huile, corps 1991 et après
59	-	-	**231643**	2	26992-99	Pipe d'admission, Buell 1999 et après
60	**700230**	10	**740343**	10	26995-86A	Pipe d'admission
60	-	-	**234466**	10	26995-86A	Pipe d'admission, Teflon bleu
60	-	-	**234442**	10	26995-86A	Pipe d'admission, pour résoudre problèmes grande taille
61	-	-	**231154**	1	27002-89	Carburateur 1991 et après
62	-	-	**231847**	10	27444-00Y	Déamrreur, 2000 et après Viton
63	-	-	**740377**	5	27577-88	Cuve de carburateur

Spys individuels

Pos	Athena	Qté.	Zodiac	Qté.	OEM	
64	**700006**	5	**022364**	1	11124	Arbre à came
65	**700014**	10	**022450**	10	11165	Arbre primaire, 1991 et après
66	-	-	**231677**	5	12030	Pignon/poulie de sortie de boite block seal, 1991 et après
67	**700035**	5	**022467**	1	12049	Pignon/poulie de sortie de boite, fin 1986-1990
68	**700036**	1	**022468**	1	12050	Pignon/poulie de boite, 1991-1995
69	**700028**	5	**022363**	1	12036A	Pompe à huile, plaque extérieure 1986-1990
70	-	-	**022054**	1	12067A	Pignon/poulie de sortie de boite, 1995 et après
71	-	-	**237182**	4	18001-83B	Joint de soupape, 1986-2003
72	-	-	**740438**	4	18094-02	Joint de queue de soupape, 2004 et après
73	**700325**	10	**037022**	10	26856-89	Parapluie, 1991 et après
74	**700307**	5	**022347**	1	35151-74	Arbre moteur
75	**742457**	5	**027657**	1	37101-84	Axe de sélecteur, 1986-2005
75	-	-	**740440**	5	37107-06	Axe de sélecteur, 2006 et après

Divers

Pos	Athena	Qté.	James	Qté.	OEM	
76	-	-	**234463**	10	11002	Circlips, pompe à huile, 1991 et après
77	**700381**	10	**742485**	8	63858-49	Rondelle de vis de cache culbuteur, Cuivre



JOINTS, O-RINGS ET SPYS POUR PANHEAD ET SHOVELHEAD

Joints, O-rings et spys pour Panhead 1948-1965, et Shovelhead 1966-1984. Les pochettes de joints complètes sont sur une autre page du chapitre.

Note: Joints vendus en paquet dans les quantités indiquées ci-dessus.

Joints individuels						
Pos.	**Athena**	**Qté.**	**James**	**Qté.**	**OEM**	
1	**700053**	10	**740365**	5	16770-48	Culasse, Teflon bleu, 1948-1965
1	**700054**	2	**740366**	2	16770-48	Culasse, firering, 1948-1965
2	**638099**	10	-	-	16770-66B	Culasse, composite, 1966-1984
2	**700055**	10	**740363**	5	16770-66B	Culasse, Teflon, 1966-1984
2	**700056**	2	**740364**	2	16770-66B	Culasse, firering, 1966-1984
3	**700070**	10	**740357**	10	16776-48	Embase de cylindre, avant, 1948-1962
3	**710507**	2	-	-	16776-48	Embase de cylindre, avant, 1948-1962, Siliconé
3+5	-	-	**231034**	2	-	Embase de cylindre, avant et arrière, acier,1948-1962
4	-	10	**740356**	10	16776-63	Embase de cylindre, avant, 1963-1984
4+6	**710504**	2	**742886**	2	-	Embase de cylindre, avant et arrière 1963-1984
5	**700072**	10	**740358**	10	16777-48	Embase de cylindre, arrière, 1948-1962
5	**710508**	2	-	-	16777-48	Embase de cylindre, arrière, 1948-1962, Siliconé
6	-	-	**740359**	10	16777-63	Embase de cylindre, arrière, 1963-1984
7	**700145**	10	-	-	17507-48	Cache culbuteur, 1948-1965
8	**700150**	10	**740348**	10	17540-69A	Cache culbuteur, 1966-1984
8	**700152**	10	**740412**	5	17540-69A	Cache culbuteur, Siliconé, 1966-1984
8	-	-	**231657**	2	17540-69A	Cache culbuteur, Acier, 1966-1984
9	**700026**	10	-	-	17541-48	Cache culbuteur, 0,5mm, 1948-1965
9	**700153**	10	-	-	17541-48A	Cache culbuteur, 0,8mm, 1948-1965
9	**700155**	10	**740347**	5	17541-48C	Cache culbuteur, liège, 1948-1965

9	-	-	**231669**	2	17541-48C	Cache culbuteur, acier caoutchouté, 1948-1965
10	**700160**	10	-	-	18196-51	Guide de soupape, 1951-1969
11	**700172**	10	**740346**	10	18633-48D	Pied de poussoirs arrière, 1948-1984
11+12	-	-	**740433**	pr	-	Pied de poussoirs avant & arrière 1948-1984, acier
12	**700175**	10	**740345**	10	18634-48C	Pied de poussoirs avant, 1948-1984
13	**700185**	10	-	-	25225-36C	Carter de distribution, 1948-1969
13	-	-	**742413**	10	25225-36C	Carter de distribution, 1948-1969, siliconé
14	**700186**	10	**740344**	10	25225-70B	Carter de distribution, 1970-1984
14	-	-	**234512**	5	25225-70B	Carter de distribution, 1970-1984, siliconé
14	-	-	**234356**	1	25225-70B	Carter de distribution, 1970-1984, acier/papier
15	**700203**	10	-	-	26231-78	Bypass de pompe à huile, 1979-1980
16	**700206**	10	-	-	26245-41	Corps de pompe à huile, 1948-1967
17	-	-	**740388**	10	26246-68A	Corps de pompe à huile, Papier, 1968-1980
17	**700208**	10	**740312**	10	26246-68A	Corps de pompe à huile, Mylar 1968-1980
18	**700209**	10	-	-	26255-41	Couvercle de pompe à huile, governor fitted, 1948-1949
19	**700211**	10	-	-	26257-41	Couvercle de pompe à huile, 1948-début 1950
20	**700212**	10	**740373**	10	26257-50A	Couvercle de pompe à huile, fin 1950-1967
21	-	-	**740313**	10	26258-68B	Couvercle de pompe à huile, Mylar, 1968-1980
22	**700220**	10	**740389**	10	26273-80B	Corps de pompe à huile, Papier, 1981-1984
22	-	-	**740314**	10	26273-80B	Corps de pompe à huile, Mylar, 1981-1984
23	**700216**	10	**740390**	10	26276-80A	Couvercle de pompe à huile, Papier, 1981-1984
23	**700215**	10	**740315**	10	26276-80A	Couvercle de pompe à huile, Mylar, 1981-1984
24	**700232**	10	-	-	27023-71	Carburateur à pipe d'admission, 1971-1975
25	**700235**	10	**740342**	10	27077-78	Carburateur à pipe d'admission, 1978-1984
26	**700238**	10	-	-	27391-36	Cuve de carburateur Linkert, 1948-1957
27	**700241**	10	-	-	27411-40	Pipe d'admission , 1948-1957
28	**700244**	10	**740341**	10	29058-77	Filtre à air au carburateur, fin 1976-1984
29	-	-	**740379**	10	30143-30	Génératrice, 1948-1957
30	**700251**	10	-	-	30143-58	Génératrice, 1958-1969
31	**700257**	10	-	-	32521-36	Distributeur, 1948-1964
32	-	-	**740339**	10	32591-70	Cache allumage, 1970 to début 1980
33	**700259**	10	**740340**	10	32591-80	Cache allumage, 1980-1984
34	**700487**	10	**027535**	1	62628-66	Bouchon d'huile, liège 1966-1984
35	-	-	**231102**	1	65781-82	Tube d'interconnection de pot, 1982-1984
36	**700388**	10	**740430**	10	65834-68A	Echappement acier
36	**700389**	10	**740337**	10	65834-68A	Echappement Firering

Joints O-rings & spys individuels

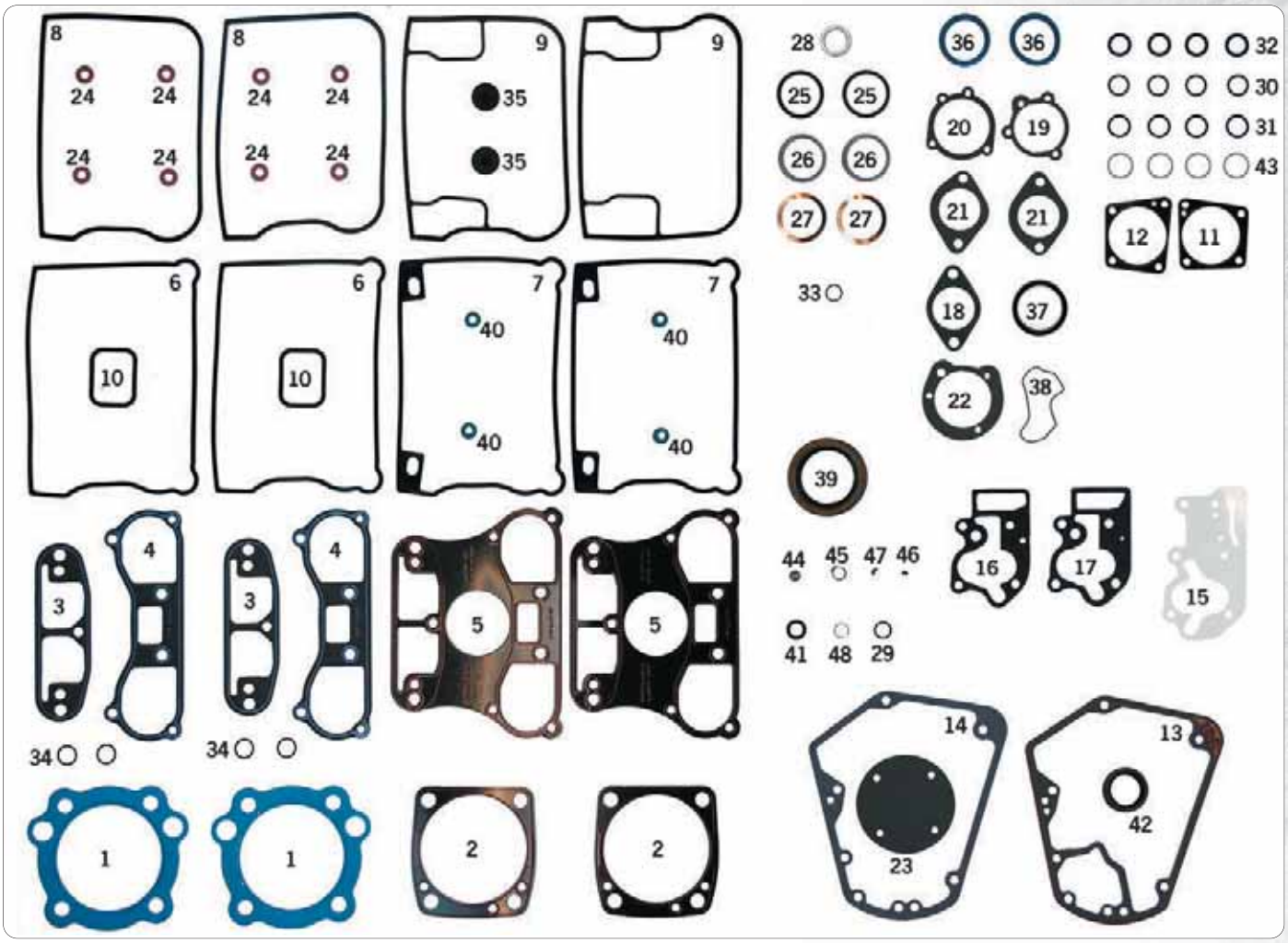
Pos.	Athena	Qté.	Zodiac	Qté.	OEM	
37	-	-	**022365**	10	11101	Distributeur, 1966-1969
37	-	-	**022365**	10	11101	Culbuteurs 1966-1984
37	-	-	**022365**	10	11101	Sorties d'huile, embase de cylindre, fin 1981-1982
37	-	-	**022365**	10	11101	Cache tige haut, 1979-début 1981
38	**700002**	10	**022456**	10	11105	Bouchon de crépine, fin 1970-up
38	**700002**	10	**022456**	10	11105	Bouchon de bypass, fin 1978-1984
38	**700002**	10	**022456**	10	11105	Bouchon de pompe, 1981-1984
39	**638366**	10	-	-	11107	Adaptateur de carburateur, 1967-1970
40	**700479**	10	**022051**	1	11118	Cache tige haut, fin 1981-1984
41	**700008**	10	**022404**	10	11132	Cache tige millieu, fin 1979-1984
42	**700009**	10	**022406**	10	11133A	Cache tige bas 1979-1990
43	**700157**	10	**011236**	10	17955-36	Cache tige haut, liège, 1948-1979
44	**700158**	10	**011237**	10	17955-48	Cache tige bas, liège, 1948-1979
44	**700159**	10	-	-	17955-48	Cache tige bas, caoutchouc, 1948-1979
-	**700187**	20	-	-	24990-52	Clapet moteur, fin 1952-1965
45	**700233**	10	**022370**	10	27060-55	Pipe d'admission, 1955-début 1978
45	-	-	**740600**	2	27060-55	Pipe d'admission 1955-début 1978, Viton
46	**700234**	10	**022345**	10	27062-78	Pipe d'admission, fin 1978-1984
47	**700384**	10	**022373**	10	63529-57	Cuve de carburateur 1963-1984

Joints spys individuels

Pos.	Athena	Qté.	Zodiac	Qté.	OEM	
48	**700025**	5	**022362**	1	12026B	Sortie de vilbrequin, 1970-1984
49	-	-	**236154**	4	18000-81	Queues de soupapes, 1948-1984
50	**700202**	5	**022356**	1	26227-58	Corps de pompe à huile, 1968-1984
51	-	-	**742869**	5	30145-46A	Génératrice, 1952-1969 Big Twin
52	-	-	**022327**	1	83162-51	Arbre à came, 1970-1984

Divers

Pos.	James	Qté.	Zodiac	Qté.	OEM	
53	**231044**	10	-	-	8866	Bille de pompe 1966-1984
54	**234463**	10	**231045**	10	11002	Circlips de pompe à huile
55	-	-	**233477**	10	26340-36	Clavette
56	**231050**	10	-	-	26348-15	Clavette
57	**231051**	10	-	-	26348-36	Circlips de pompe à huile



JOINTS INDIVIDUELS, O-RINGS ET SPYS POUR EVOLUTION BIG TWIN DE 1984 A 1999

Joints, O-rings et spys pour tout Evolution Big Twin de 1984-1999. Pochettes complètes, joints de boites et primaires sont ailleurs dans ce chapitre.

Note: Joints vendus en paquet dans les quantités indiquées ci-dessus.

Joints individuels

Pos.	Athena	Qté.	James	Qté.	OEM	
1	**700058**	5	-	-	16770-84C	Culasse, noir graphite
1	**700059**	5	**740362**	5	16773-85	Culasse, Teflon.062"
1	-	-	**231667**	2	16773-85	Culasse, acier multi-couches
1	**700060**	5	**740372**	5	16773-85T	Culasse, Teflon.045"
2	**700065**	10	**740361**	10	16774-86D	Embase, 1984-1999
2	-	-	**231031**	2	16774-86D	Embase, 1984-1999, acier
2	-	-	**740360**	10	16777-83A	Embase, 1984-1988
3	**700076**	5	-	-	16778-84A	Cache culbuteur à culasse droit
4	**700077**	5	-	-	16779-84A	Cache culbuteur à culasse gauche
5	-	-	**740432**	2	16800-84	Une pièce Siliconé papier, remplace OEM 16778-84A & 16779-84A
5	-	-	**741163**	2	16800-84	Une pièce acier, remplaces OEM 16778-84A & 16779-84A
6	**700134**	5	**740353**	5	17355-84	Cache culbuteur bas, liège 1984-1991
6	**700135**	5	**740406**	5	17355-84A	Cache culbuteur bas, caoutchouc 1984-1991
7	**700137**	5	**740408**	5	17355-92	Cache culbuteur bas, caoutchouc 1992-1999
8	**700138**	5	**740354**	5	17356-84	Cache culbuteur haut 1984-1991, liège
8	**700139**	5	**740407**	5	17356-84A	Cache culbuteur haut 1984-1991, caoutchouc
9	**700140**	5	**740409**	5	17356-92	Cache culbuteur haut 1992-1999, caoutchouc
10	**700142**	10	**740355**	10	17358-84	Cache culbuteur intérieur, liège
10	**700143**	10	**740410**	5	17358-84A	Cache culbuteur intérieur caoutchouc
11	**700172**	10	**740346**	10	18633-48D	Pied de poussoir arrière
12	**700175**	10	**740345**	10	18634-48C	Pied de poussoir avant
11+12	-	-	**740433**	pr	-	Pied de poussoir avant & arrière, Acier
13	**700186**	10	**740344**	10	25225-70B	Carter d'arbre à came 1970-1992
13	-	-	**234512**	5	25225-70B	Carter d'arbre à came, 1970-1992,
13	-	-	**234356**	1	25225-70B	Carter d'arbre à came, 1970-1992, acier/papier
14	**700188**	10	**740413**	10	25225-93B	Carter d'arbre à came 1993-1999
14	-	-	**234514**	5	25225-93B	Carter d'arbre à came 1993-1999,

14	-	-	**234357**	1	25225-93B	Carter d'arbre à came 1993-1999, acier/papier
15	**700220**	10	**740389**	10	26273-80B	Corps de pompe à huile 1984-1991, Papier
15	-	-	**740314**	10	26273-80B	Corps de pompe à huile 1984-1991, Mylar
15	**700223**	10	**740415**	10	26273-92	Corps de pompe à huile 1992-1999
16	**700216**	10	**740390**	10	26276-80A	Couvercle de pompe à huile 1984-1991, Papier
16	**700215**	10	**740315**	10	26276-80A	Couvercle de pompe à huile 1984-1991, Mylar
17	**700226**	10	**740416**	10	26276-92	Couvercle de pompe à huile 1992-1999
18	**700232**	10	-	-	27023-71	Carburateur à pipe d'admission 1984-1986
18	-	-	**742428**	10	27044-90	Entretoise de filtre à air 1993-1999
19	**700244**	10	**740341**	10	29058-77	Filtre à air à carburateur fin 1984-1989
20	**700245**	10	**740411**	10	29059-88	Filtre à air à carburateur 1990-1999
20	-	-	**740400**	5	29059-88	Filtre à air à carburateur 1990-1999, Acier
20	**700246**	10	-	-	29059-88	Filtre à air à carburateur 1990-1999, adhésif
20	-	-	**742399**	10	29062-95	Filtre à air à carburateur 1995-1999 Modèles hdi
21	**700247**	10	**740378**	10	29242-83	Pipe à culasse 1984-1989
22	-	-	**742500**	10	29313-95	Filtre à air à plaque arrière 1995-1999 Modèles hdi
23	**700259**	10	**740340**	10	32591-80	Cache allumage
24	**700385**	10	**742486**	8	63858-49	Vis de cache culbuteur
24	-	-	**742485**	8	63858-49	Vis de cache culbuteur, cuivre
24	-	-	**742487**	8	63858-49	Vis de cache culbuteur, caoutchouc
25	**700386**	10	**740338**	10	65324-83	Echappement 1984-1991
26	**700392**	5	**740428**	5	65324-83A	Echappement 1992-ap
26	-	-	**742490**	10	65324-83A	Echappement, cuivre à écrasement
27	-	-	**740429**	10	65721-85	Connection de silencieux FLT 1985-1994
27	-	-	**231102**	1	65781-82	Tube de connection de pots 1984-1999
28	-	-	**234487**	1	65826-90	Tube de connection de pots Dyna & FXDB-S 1991-1999

O-rings individuels

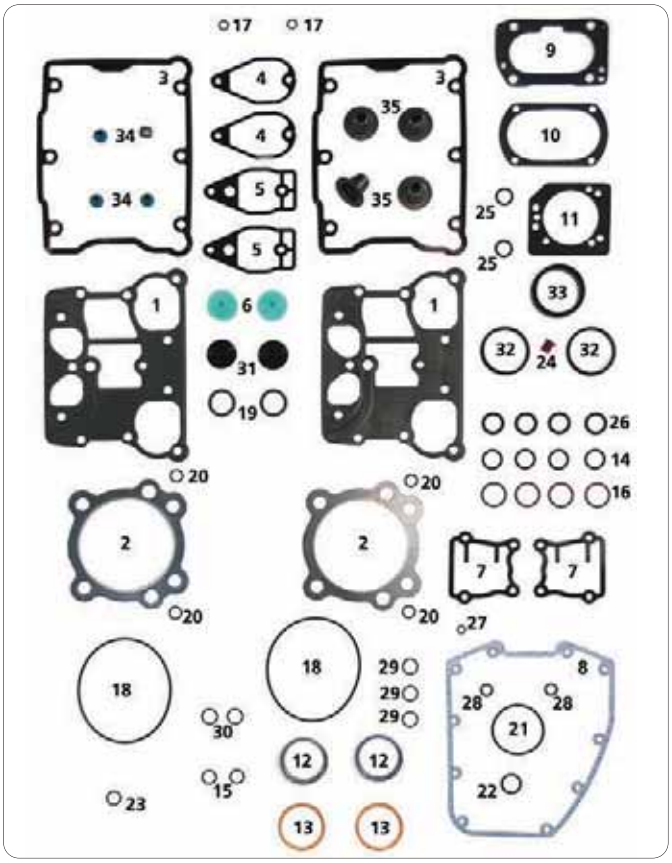
Pos.	Athena	Qté.	Zodiac	Qté.	OEM	
29	**700002**	10	**022456**	10	11105	Bouchon de by-pass de pompe à huile
29	**700002**	10	**022456**	10	11105	Bouchon de crépine
29	**700002**	10	**022456**	10	11105	Bouchon de bille
30	**700008**	10	**022404**	10	11132	Cache tige de culbuteur millieu
30	-	-	**231933**	10	11132A	Cache tige de culbuteur millieu, Viton
31	**700010**	10	**027654**	10	11145	Cache tige de culbuteur bas
31	-	-	**742401**	10	11145	Cache tige de culbuteur bas, Viton
32	**700430**	10	**022464**	10	11157	Cache tige de culbuteur haut
33	**234513**	25	-	-	11170	Trou de position de vilebrequin 1995-1999
34	**700227**	10	**027652**	10	26432-76A	Inserts de cylindre
35	**700325**	10	**037022**	10	26856-89	Parapluie de cache culbus 1992-1999
36	**700230**	10	**740343**	10	26995-86A	Pipe d'admission 1990-1999
36	-	-	**234466**	10	26995-86A	Pipe d'admission 1990-1999, Teflon bleu
36	-	-	**234442**	10	26995-86A	Pipe d'admission 1990-1999, surdimensionné pour probème d'étanchéité
37	-	-	**231154**	1	27002-89	Carburateur CV à pipe 1990-1999
38	-	-	**740377**	5	27577-88	Cuve de carburateur CV
-	-	-	**742442**	2	31695-90	O-ring de démarreur 1990 et après

Joints spys individuels

Pos.	Athena	Qté.	Zodiac	Qté.	OEM	
39	**700025**	5	**022362**	1	12026B	Sortie de vilebrequin
40	-	-	**237182**	4	18001-83B	Joints de queue de soupape
41	**700202**	5	**022356**	1	26227-58	Corps de pompe à huile
42	**700477**	5	**022327**	1	83162-51	Arbre à came Divers

Divers

Pos.	James	Qté.	Zodiac	Qté.	OEM	
43	**742494**	20	-	-	6737	Rondelle de cache tige
44	**231044**	10	-	-	8866	Bille de pompe à huile
45	**234463**	10	**231045**	10	11002	Circlips de pompe à huile
46	-	-	**233477**	10	26340-36	Clavette
47	**231050**	10	-	-	26348-15	Clavette
48	**231051**	10	-	-	26348-36	Circlips de pompe à huile
-	**742463**	10	-	-	45596-93	Vis de reniflard



JOINTS MOTEUR, SPYS ET O-RINGS POUR TWIN CAM

Une gamme complète de joints, O-rings, et spys de Athena et James pour Twin Cam 1999 au présent.

Note: Joints vendus en paquet dans les quantités indiquées ci-dessus.

Joints individuels

	Athena	Qté.	James	Qté.	OEM	
1	**700463**	2	**231549**	2	16719-99	Cache culbuteur, bas
2	-	-	**742396**	10	16775-99	Culasse,.043" d'épaisseur
2	**700464**	Set	-	-	-	Culasse,.059" d'épaisseur
3	**700465**	2	**231629**	2	17386-99	Cache culbuteur, haut
4	**700471**	5	**231630**	5	17591-99	Couvercle de reniflard, haut, 1999-2001
5	**700467**	5	**231631**	5	17592-99	Cartouche de reniflard, bas, 1999-2001
6	-	-	**742880**	10	63815-99	Filtre de reniflard
7	**700468**	5	**742888**	2	18635-99	Cache poussoirs
8	**700469**	5	-	-	25244-99	Couvercle de cames
8	-	-	**742397**	5	25244-99	Couvercle de cames, Siliconé
-	-	-	**742399**	10	29062-95	Plaque au carburateur
-	-	-	**742500**	10	29313-95	Filtre à air à plaque du carburateur
9	-	-	**234518**	10	29368-99	Plaque au module d'induction
10	-	-	**237025**	5	29463-99	Filtre à air à plaque, injection FLH/T 1999-2001
10A	-	-	**760549**	10	29645-08	Plaque de filtre au corps d'injection, 2008 et après FLH & FLT
10A	-	-	**760550**	5	29645-08	Plaque de filtre au corps d'injection, en FoaMet, 2008 et après FLH & FLT
11	-	-	**742438**	10	29583-01	Filtre à air à plaque du carburateur ou Delphi FI, 2001-ap, sauf 2008-ap FLH & FLT
12	**700392**	5	**740428**	5	65324-83A	Echappement
13	-	-	**742490**	10	65324-83A	Echappement, cuivre à écrasement

O-rings individuels

	Athena	Qté.	James	Qté.	Zodiac	Qté.	OEM	
14	**700008**	10	-	-	**022404**	10	11132	Cache tige de culbu centre
15	**710491**	10	-	-	-	-	11140	Gicleurs de refoirdis-sement de Piston
16	**700010**	10	-	-	**027654**	10	11145	Cache tige de culbu bas
16	-	-	**742401**	10	-	-	11145	Cache tige de culbu bas, Viton
17	-	-	**231004**	10	-	-	11246	Valve de réservoir, EFI
18	**710493**	5	**231005**	10	-	-	11256	Embase de cylindre
19	**710494**	10	**231007**	10 culbuteurs	-	-	11270	Support de
20	-	-	**231414**	10	-	-	11273	Pions de centrage de cylindres et culasses
21	**710496**	10	**231415**	10	-	-	11286	Carter de pompe à huile
22	**700008**	10	**231433**	10	-	-	11288	Capteur de position de vilebrequin
23	**710491**	10	**231486**	10	-	-	11289	Capteur de position de came
24	-	-	**231496**	10	-	-	11291	Capteur de pipe d'amission
25	-	-	**231508**	10	-	-	11292	Filtre à air
26	**700008**	10	**231521**	10	-	-	11293	Cache tige de culbu haut
26	**700008**	10	**231521**	10	-	-	11293	Support de filtre à huile
27	**700460**	10	**231523**	10	-	-	11298	Bouchons de plaque de support de came
28	**700461**	10	**231524**	10	-	-	11301	Corps de pompe à huile
29	-	-	**742404**	10	-	-	11326	Durites d'huile au carter TC88B & TC96B
29B	-	-	**742405**	10	-	-	11345	Jauge d'huile TC88B & TC96B
30	**700227**	10	-	-	**027652**	10	26432-76A	Centreurs de carter moteur
31	-	-	**231642**	6	-	-	26858-99	Parapluies
32	-	-	**231643**	2	-	-	26992-99	Pipe d'admission
33	-	-	**231154**	1	**022436**	Set	27002-89	Pipe d'admission au carburateur
-	-	-	**742442**	2	-	-	31695-90	Joints de démarreur 1990 et après

Joints spys individuels

	Athena	Qté.	James	Qté.	OEM	
-	**700462**	1	-	-	12068	Sortie de vilebrequin
34	-	-	**237182**	4	18001-83B	Joints de queue de soupape 1999-2004
35	-	-	**740438**	4	18094-02	Joints de queue de soupape 2002 et après

Divers

	James	Qté.	OEM	
-	**742463**	10	45596-93	Rondelle de reniflard



JOINTS SPECIAUX POUR MOTEURS S&S ET KITS BIG BORE

Les kits de joints haut moteur de S&S sont pour remonter le haut moteur d'un moteur S&S ou d'un moteur équippé de cylindres et culasses S&S. Les kits joints de caches culbuteurs ne sont pas inclus sauf pour les moteurs SH et X-Wedge.

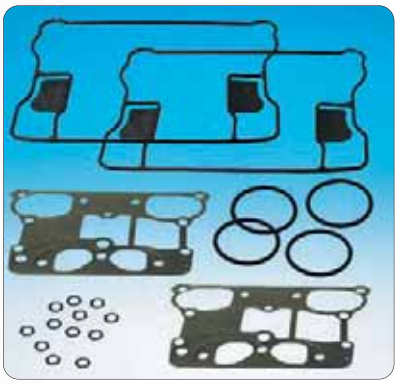
Kits pochette de joints haut moteur

750892 Pour alésage 3 1/2" des moteurs S&S SH series
750891 Pour alésage 3 5/8" des moteurs S&S SH series
750889 Pour alésage 4 1/8" des moteurs S&S X-Wedge
750888 Pour alésage 4 1/4" des moteurs S&S X-Wedge

Kits joints de cylindres

Ces kits ne contiennent pas les joints de caches culbuteurs car il existe plusieurs types de caches culbuteurs. Les joints de caches culbuteurs doivent être commandés séparément.

750890 Pour alésage 3 1/2" des moteurs S&S V-Series et Evolution Big Twin
750145 Pour alésage 3 5/8" des S&S V-series et Evolution Big Twin avec kits Big Bore
750138 Pour alésage 3 7/8" Twin Cam Big Bore
750139 Pour alésage 4" des S&S T-series et Moteur Twin Cam big bore
750140 Pour alésage 4" des S&S V-series et Evolution Big Twin et XL big bore
750137 Pour alésage 4 1/8" moteurs SSW+ des S&S V-series, des S&S T-series et moteurs Twin Cam (pas pour les carters d'origine)
750792 Pour alésage 4 1/8" moteurs Twin Cam (avec les carters d'origine)
750644 Pour alésage 4 3/8" Evolution Big Twin et Twin Cam



Kits joints de caches culbuteurs

750141 Pour caches culbuteurs S&S aluminium usiné Evolution Big Twin et Evolution Sportster
750143 Pour caches culbuteurs S&S aluminium usiné Twin Cam
750142 Pour caches culbuteurs S&S aluminium coulé Evolution Big Twin et Evolution Sportster
750144 Pour caches culbuteurs S&S aluminium coulé sur moteurs S&S SSW+ et Twin Cam

Kits pochette de joints moteur complète

750886 Pour alésage 3 1/2" des moteurs S&S SH-Series
750887 Pour alésage 3 5/8" des moteurs S&S P- et SH-Series
750885 Pour alésage 3 5/8" des moteurs S&S V-Series et Evolution Big Twin avec kit Hot Set up. Commander les joints de cache-culbuteur séparément.
750884 Pour alésage 4" des moteurs S&S V-Series et Evolution Big Twin avec kit Hot Set up. Commander les joints de cache-culbuteur séparément.
750883 Pour alésage 4 1/8" des moteurs S&S V-Series et Evolution Big Twin avec kit Hot Set up. Commander les joints de cache-culbuteur séparément.
750882 Pour alésage 4 1/8" des moteurs S&S T-Series et Twin Cam avec kit Hot Set up. Commander les joints de cache-culbuteur séparément.
750881 Pour alésage 4 1/8" des moteurs S&S X-Wedge
750880 Pour alésage 4 1/4" des moteurs S&S X-Wedge
750879 Pour alésage 4 3/4" des moteurs S&S X-Wedge



JOINT DE CARTER D'ARBRE A CAME S&S

Certains carters de came S&S ont une ouverture en deux parties. Le grand joint est le même que celui utilisé pour 1970-1999 Big Twins. Le joint entre le carter d'allumage et le carter principal est disponible en deux styles, un joint d'étanchéité pour les carters à bride ou un joint torique pour ceux sans bride. Vendus pièce.

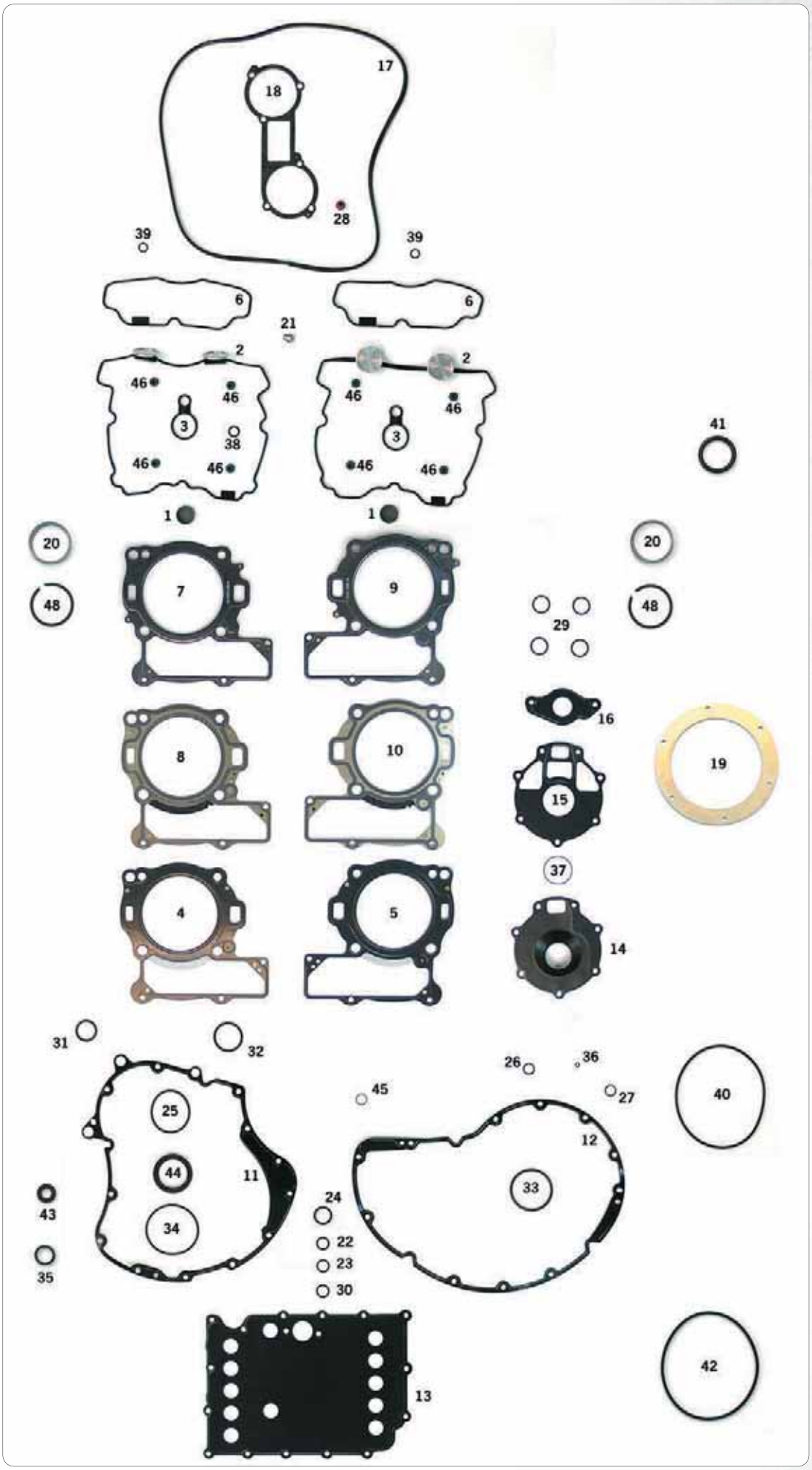
237189 Joint pour carter externe à bride
237316 Joint torique pour carter externe sans bride



JOINT JAMES DE CACHE CULBUTEUR EVOLUTION EN UNE PIECE

Ces joints sont en une seule partie et remplacent ceux d'origine en deux parties (OEM 16778-84A et 16779-84A). Cette version une pièce silicone et est plus facile à installer que l'origine. Existe en version papier siliconé ou acier siliconé.

741163 Joint siliconé acier
740432 Joint siliconé papier


17
18
28
39
39
6
6
21
2
2
46
46
46
46
3
3
38
46
46
46
46
46
1
1
41
20
20
48
48
7
9
29
16
8
10
15
19
4
5
37
14
31
32
26
36
45
27
40
25
12
44
11
33
24
43
22
34
23
35
30
13
42

KITS JOINTS, JOINTS, JOINTS SPYS ET O-RINGS POUR V-ROD

Des kits joint complets ainsi que tous les joints individuels, O-ring et joints spys pour V-Rod de 2002 au présent.

Note: Joints vendus en paquet dans les quantités indiquées ci-dessus.

Zodiac	OEM	
751414	17010-01K	Kit joint d'arbre à came
751415	17011-01KB	Kit joints moteur sans les joints de culasse

Joints individuels

	Zodiac	Qté.	OEM	
1	**751440**	2	769M	Bouchon de culasse
2	**751416**	4	17416-01KA	Couvercle d'arbre à came, extérieur
3	**751417**	4	17418-01K	Couvercle d'arbre à came, intérieur
4	**751418**	1	17625-01K	Joint de culasse avant, tous les V-Rod 2002-2007 sauf VRSCX 2007
5	**751419**	1	17626-01K	Joint de culasse arrière, tous les V-Rod 2002-2007 sauf VRSCX 2007
6	**751420**	4	17666-01K	Couvercle d'arbre à came, dessus
7	**751421**	1	17691-05K	Joint de culasse avant VRSCX 2007
8	**751422**	1	17691-08K	Joint de culasse avant, tous les modèles 2008
9	**751423**	1	17692-05K	Joint de culasse arrière VRSCX 2007
10	**751424**	1	17692-08K	Joint de culasse arrière, tous les modèles 2008
11	**751426**	1	25080-01K	Cache alternateur
12	**751427**	1	25891-01K	Cache embrayage
13	**751428**	1	26034-01K	Carter d'huile
14	**751429**	1	26749-01K	Cache pompe à eau
15	**751430**	1	26752-01K	Pompe à eau au carter moteur
16	**751431**	1	26765-01K	Thermostat
17	**751432**	1	29436-01	Boite à air
18	**751433**	5	29439-01	Corps de papillons d'injection
19	**751435**	1	61284-06	Pompe à essence VRSCR 2006-2007 & tous les V-Rod 2007 au présent
20	**751439**	2	65109-01	Echappement

O-rings individuels

	Zodiac	Qté.	OEM	
21	**751434**	5	5234	Bouchon sortie d'eau moteur
22	**751400**	1	10994K	Connecteurs d'huile tous les V-Rod 2004 au présent
23	**751401**	1	11066K	Connecteurs d'huile tous les V-Rod 2002-2003
24	**022365**	10	11101	Radiateur d'huile tous les V-Rod 2004 au présent
25	**751441**	1	11130K	Cache embrayage
26	**231486**	10	11289A	Capteur de vitesse
27	**231493**	10	11290	Contacteur de neutre
28	**231496**	10	11291	Capteur de dépression d'admission
29	**751402**	5	11312K	Prise d'huile, pompe à huile, tube de thermostat, filtre à huile
30	**751403**	1	11331K	Pompe à huile
31	**751404**	1	11341K	Gauge
32	**751405**	1	11346K	Démarreur
33	**751406**	1	11347K	Commande d'embrayage secondaire
34	**751407**	10	11353K	Arbre primaire
35	**751442**	10	11354K	Entretoise de poulie avant, caoutchouc
26	**751408**	1	11362K	Bouchon de corps de papillons
37	**751409**	2	11366K	Pompe à eau
38	**751443**	1	11391K	Guide de soupape
39	**751444**	2	11392K	Reniflard VRSCA 2005-2007, VRSCB 2005, VRSCD 2006 à present, VRSCR 2006-2007, VRSCAW(A) & VRSCDXA 2008
40	**751410**	1	11570	Réservoir VRSCR 2006 & tous les V-Rod 2007 au présent
41	**231147**	10	61109-85D	Bouchon de remplissage
42	**751436**	1	61498-01	Module d'injection VRSCA, VRSCB, VRSCD-2006

Spys individuels

	Zodiac	Qté.	OEM	
43	**751412**	10	12071K	Axe de sélecteur
44	**751413**	10	12072K	Arbre primaire
45	**751437**	2	6298M	Bouchon de corps d'injection
46	**751425**	8	18687-01K	Queue de soupape

Divers

	Zodiac	Qté.	OEM	
47	**751411**	1	11632	Anneau de Gauge d'essence, tous les V-Rod 2008 au présent
48	**751438**	2	65045-01	Clips d'échappement



JOINTS DE CULASSE ET D'EMBASE JAMES POUR KNUCKLEHEAD

Une paire de joints d'embase Siliconés et une paire de joints de cualsse en cuivre pour les 1936-1947 Knucklehead. Fabriqués par James Gaskets.

742410 Jeu de joints de cylindre Knucklehead



KITS JOINTS DE CACHES CULBUTEURS ET RONDELLES JAMES

Vendus en pratique paquet de 8, juste la quantité requise pour un moteur. Disponible en divers matériaux. Pour 1984-1999 Evolution Big Twin et 1986-2004 Sportster. (OEM 63858-49)

742485 Cuivre
742486 Fibre
742487 Caoutchouc



ENSEMBLE DE JOINTS DE BASE ET DE JOINTS CULASSE BIG BORE

Comprend joints de culasse teflon Utilisé sur tous les cylindres de 3 5/8" Big Bore de Shovelhead.

231032 Ensemble de joints



JOINT D'EMBASE METALLIQUE ENDUIT POUR PANHEAD

Ces joints d'embase Athena sont en métal enduit d'une résine spéciale sur les deux faces qui est très résistante à 'huile même très chaude. De plus pour parfaire l'étanchéité ily a une bordure silicone. Indestructible. Remplace OEM 16776-48 avant et 16777-48 arrière.

710507 Joint d'embase de Panhead avant (OEM 16776-48)
710508 Joint d'embase de Panhead arrière (OEM 16777-48)



POCHETTE HAUT MOTEUR JAMES 3 5/8" BIG BORE

Pochettes haut moteur James pour Evolution Big Twin Big Bore. Elles comprennent des joints de cache culbu caoutchouc. Pour moteurs Big Bore en 3 5/8" et 4" d'origine et after market.

Haut moteur 3 5/8" Big Bore

234431 1984-1992 Evolution Big Twin
234432 1993-1999 Evolution Big Twin

Haut moteur 4" Big Bore

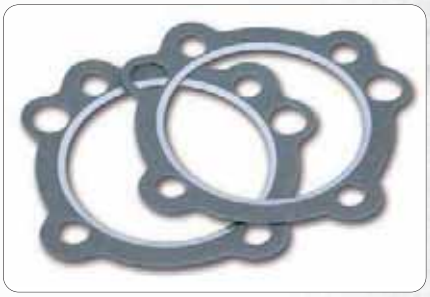
231589 1993-1999 Evolution Big Twin



JOINTS DE CULASSE EN CUIVRE S&S POUR PANHEAD & SHOVELHEAD

Des joints de culasse S&S en pur cuivre pour Panhead et Shovelhead qui ont une excellente capacité d'étanchéité et sont très bien pour les moteurs qui ont une haute compression. Pour 1966-1984 Shovelhead ainsi que moteur S&S P-series. Vendus en paquets de 10.

234506 Pour Shovelhead avec alésage 3 1/2"
234507 Pour Big Bore Shovelhead 3 5/8" et S&S P-series



JOINTS ACCEL EVOLUTION BIG TWIN 3 5/8" BIG BORE

Les joints de culasse Accel 3 5/8" Big Bore pour Evolution Big Twins sont en métal renforcé fibre et font.043" d'épaisseur. Vendus en paquets de 2.

638057 Joints de culasse, les 2

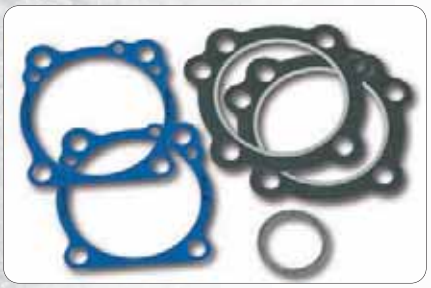


JOINTS D'EMBASE ET DE CULASSES BIG BORE POUR EVOLUTION BIG TWIN

Ces joints sont pour les alésages 3 5/8" Big Bore Evolution Big Twins et comprennent deux joints de culasse.062" Firering avec silicone sur les deux faces et deux joints d'embase.

234446 Jeu de joints d'embase et culasse 3 5/8"

Genuine JAMES GASKETS



JOINTS POUR MOTEURS S&S

Jeux de joints S&S de qualité. S'utilisent avec les moteurs stock, S&S et autres moteurs aftermarket. Ces kits contiennent 2 joints de culasse, 2 joints d'embase, 2 joints d'échappement et 2 joints de pipe d'admission.

Pour alésage stock

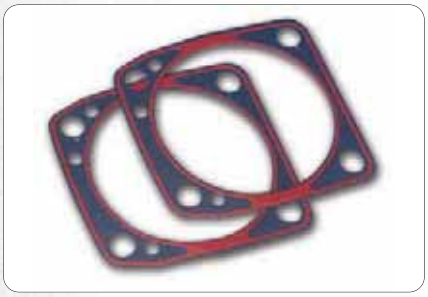
750279 Pour moteur Evolution Big Twin
750280 Pour moteur Evolution Sportster

Pour alésage 3 5/8" Big Bore

750281 Pour moteur Evolution Big Twin
750282 Pour moteur Evolution Sportster

Pour alésage 4"

750283 Pour moteurs Evolution Sportster et Evolution Big Twin



JOINTS D'ETANCHEITE D'EMBASE SILICONE

Le joint d'étanchéité de base de cylindre est une base d'acier recouverte des deux cotés d'une couche de métal de caoutchouc de haute température résistant à l'huile. Ce joint d'étanchéité a une résistance à la traction particulière. Il comporte un talonnage de silicone autour de l'alésage interne et du périmètre externe. Même a des hautes températures le joint d'huile fonctionne parfaitement et un couple maximal est retenu sans devenir fragile ou se déchirer. Epaisseur de 0,017" et vendus en paires.

231031 Pour 1984-1999 Evolution Big Twin (OEM 16774-86D)
231208 Pour Sportster 1986 au présent (OEM 16774-86D)



JOINT DE CULASSE MINCE POUR MOTEURS EVOLUTION

Pour ceux qui désirent avoir un peu plus de compression pour leur Big Twin Evolution Big Bore de 3 5/8", nous offrons un joint de culasse de 0,045" (1,15mm). Vendu en paquets de 5 pièces.

740310 Joint de culasse mince pour moteurs evolution



JOINTS DE CULASSE JAMES ACIER MULTI COUCHES POUR EVOLUTION TWIN CAM

Ces joints uniques comportent 4 couches qui interagissent avec le produit liant entre les couches. Les deux couches externes ont un emboutissage inversé pour interagir avec les couches du millieu. Une fois comprimées les couches externes forcent dans les gorges. Ceci procure un excellent joint y compris sur les moteurs fortement comprimés. Le kit contient 2 joints de culasse et deux joints d'embase métalliques siliconés. Chaque joint est enduit des deux côtés et autour des passages d'huile, ainsi aucun autre joint n'est requis.

231667 Pour XL 1200 et Evolution Big Twin
231668 Pour 3 7/8" d'alésage Twin Cam



JOINT DE CACHE EMBRAYAGE SILICONE POUR BIG TWIN DE 1999 AU PRESENT

Ce joint "Genuine James" est siliconé et remplace le OEM O-ring pour une meilleure étanchéité. Pour Evolution et Twin Cam Big Twin de 1999 au présent avec cache à 5 trous. Vendu en paquets de 5 pièces.

234840 Joint de carter siliconé (les 5)



JOINTS DE CULASSE ET D'EMBASE "GASK-O-SEAL" POUR MODÉLES DE BIG TWIN EVOLUTION ET SPORTSTER

Une nouvelle technologie a résolu le trop connu problème de fuite de joint d'embase sur l'Evolution. Ces joints utilisent le principe de la pression controlée qui établit une surface parfaitement étanche. La partie en Viton fait l'étanchéité et elle est "soudée" à la partie métallique. Au serrage la partie métalique ne se déforme pratiquement pas ce qui fait que la partie Viton qui fait l'étanchéité n'est pas écrasée mais juste comprimée selon une cote exacte ce qui assure un joint parfait. Les joints sont vendus par 2 et sont disponibles en alésage stock ou 3 5/8".

Pour alésage stock

700532 Joint de culasse "Gask-O- Seal"
700533 Joint d'embase "Gask-O- Seal"

Pour alésage 3 5/8"

700534 Joint de culasse "Gask-O- Seal"



POCHETTE DE JOINT HAUT MOTEUR JAMES POUR TWIN CAM BIG BORE

De véritables joints James pour les moteurs avec cylindres Big Bore sur moteurs Twin Cam "A" et Twin Cam "B".

231627 Pour alésage 3 7/8" sur 1999 à 2004 Twin Cam

742878 NOUVEAU Pour alésage 4" sur 2005 au présent Twin Cam



KITS DE JOINTS DE CYLINDRES JIMS BIG BORE POUR TWIN CAM

Des joints Jims pour les Twin Cam, il y a les joints de culasse de.040" d'épaisseur et et deux vrais joints d'embase de.020", pas de O-rings comme à l'origine. Pour tous les Twin Cam de 1999 au présent avec alésage de 4" ou 3 7/8" Jims.

750732 Paires de joints de culasse et d'embase pour 3 7/8"

750730 Paires de joints de culasse et d'embase pour 4"



JOINTS BIG-BORE POUR TWIN CAM

Des véritables joints James de qualité pour Twin Cam 3 7/8" Big Bore. Disponible en épaisseur.046", ou.036" "Haute compression". Ces kits comprennent les joints et les O-rings pour deux cylindres. Pour Twin Cam "A" de 1999 au présent et Twin Cam "B" de 2000 au présent.

231578 Avec joints de culasse .046" d'épaisseur

231583 Avec joints de culasse .036" d'épaisseur



JOINTS DE CULASSE JAMES BIG BORE POUR TWIN CAM

Véritable joints de culasse James de qualité "Firering" pour Big Bore 4" des Twin Cams. Ces joints ont une épaisseur de départ de 0,045" et un écrasement final de 0,042 ". Vendu par lot de 2.

742881 Joints de culasse Big Bore 4"



JOINTS D'EMBASE DE CYLINDRE ACCEL EN CUIVRE JOINTS POUR SPECIAL BIG BORE

De très haute qualité et très résistants ces joints d'embase en cuivre sont parfaits pour les moteurs hautes performances. Vendus pièce en épaisseurs de.005",.010",.016" et.020".

Pour Evolution Sportster de 1986 au présent

623532 .010" d'épaisseur, pièce

Pour Evolution Big Twins de 1984-1999

623536 .005" d'épaisseur, pièce

623537 .010" d'épaisseur, pièce

Pour 3 5/8" Big Bore Evolution Big Twins de 1984-1999

623542 .010" d'épaisseur, pièce

623543 .016" d'épaisseur, pièce



JOINTS POUR NEZ DE COCHON S&S 2-PIECES

La plupart des moteurs S&S Evolution sont livrés avec le nez de cochon S&S en deux parties. Etant donné son design il y a un joint qui sépare le carter principal du carter d'allumage. Disponible pour carters S&S séparés ou non. Vendus en paquets de 5.

750147 Pour carters S&S séparés (les 5)

750149 Pour carters S&S non séparés (les 5)



KIT DE JOINTS D'EMBASE "OIL FIX" POUR EVOLUTION

Tom Hayden est connu pour ses pièces d'amélioration de Harleys. Sa dernière invention est le "Oil Fix". C'est la solution parfaite pour éliminer les fuites de joints d'embase. Le kit contient une paire de gicleurs d'huile spéciaux ainsi que deux joints d'embase. Des instructions de montage point par point sont fournies.

237298 Pour tout modèle de Sportster ou Big Twin Evolution



JOINTS DE CULASSE ET D'EMBASE ATHENA BIG BORE

Le plus gros fabricant Européen de joints Athena propose aussi des joints spéciaux. En plus de la ligne complète existant voici les joints d'embase et de culasse pour cylindres en alésage 3 5/8". Ils sont vendus par deux.

Joints de culasse en 3 5/8"

710501 Bleu Teflon, Shovelhead de 1966-1983
710502 Bleu Teflon, Evolution Big Twin de 1984-1999
710503 Evolution Big Twin et Sportster de 1984 au présent

Joints d'embase 3 5/8"

710505 Acier, pour Big Twin de 1984-1999et Sportster de 1986 au présent



JOINTS DE CULASSE ET D'EMBASE JAMES POUR MOTEURS S&S ET TPE

Ces véritables joints James sont faits pour remonter les moteurs S&S et Total Performance Engineering, ou n'importe quel moteur avec cylindres et culasses S&S. Disponible en kit avec les joints d'embase et de culasse ou par paire de joints de culasses ou d'embase. Les joints de culasse sont renforcés acier et font.046" d'épaisseur et.042" une foi serré au couple. Les joints d'embase font.022" et sont siliconés et font.020" une foi serré.

Pour moteurs 4" d'alésage d'Evolution Big Twin et XL engines et kits Big Bore 4"

231553 Jeu de joints d'embase et de culasse
231555 Jeu de joints de culasse, les 2
231557 Jeu de joints d'embase, les 2



JOINTS DE CACHE CULBUTEUR DE PANHEAD JAMES

Ce joint de Panhead a un noyau en acier recouvert d'une couche de de caoutchouc haute température NBR qui assure une excellente rétention du couple. Assure une meilleure étanchéité que les caches soient en acier ou en aluminium. Vendus par paire.

231669 Pour 1948-1965 Panhead



JOINT DE CHAPEAU DE FILTRE A HUILE POUR MODELES DE 1948 A 1964

James Gaskets a créé ce joint caoutchouc moulé à double lèvre pour les couvercles de filtre à huile des 1948-1964 U, UL, E, EL, FL et FLH de 1948 1964. Offre les performances d'étanchéité du 21 ème siècle pour votre ancienne. Vendus par paquet de 5.

742489 Joint de couvercle de filtre à huile 1948-1964, les 5 (OEM 63809-48)



KIT JOINTS DE PIPE PAR JAMES GASKETS

Le kit contient 2 bandes caoutchouc et deux O-rings Viton pour monter la pipe à la culasse. Pour tous les Panhead, Shovelhead et Ironhead.

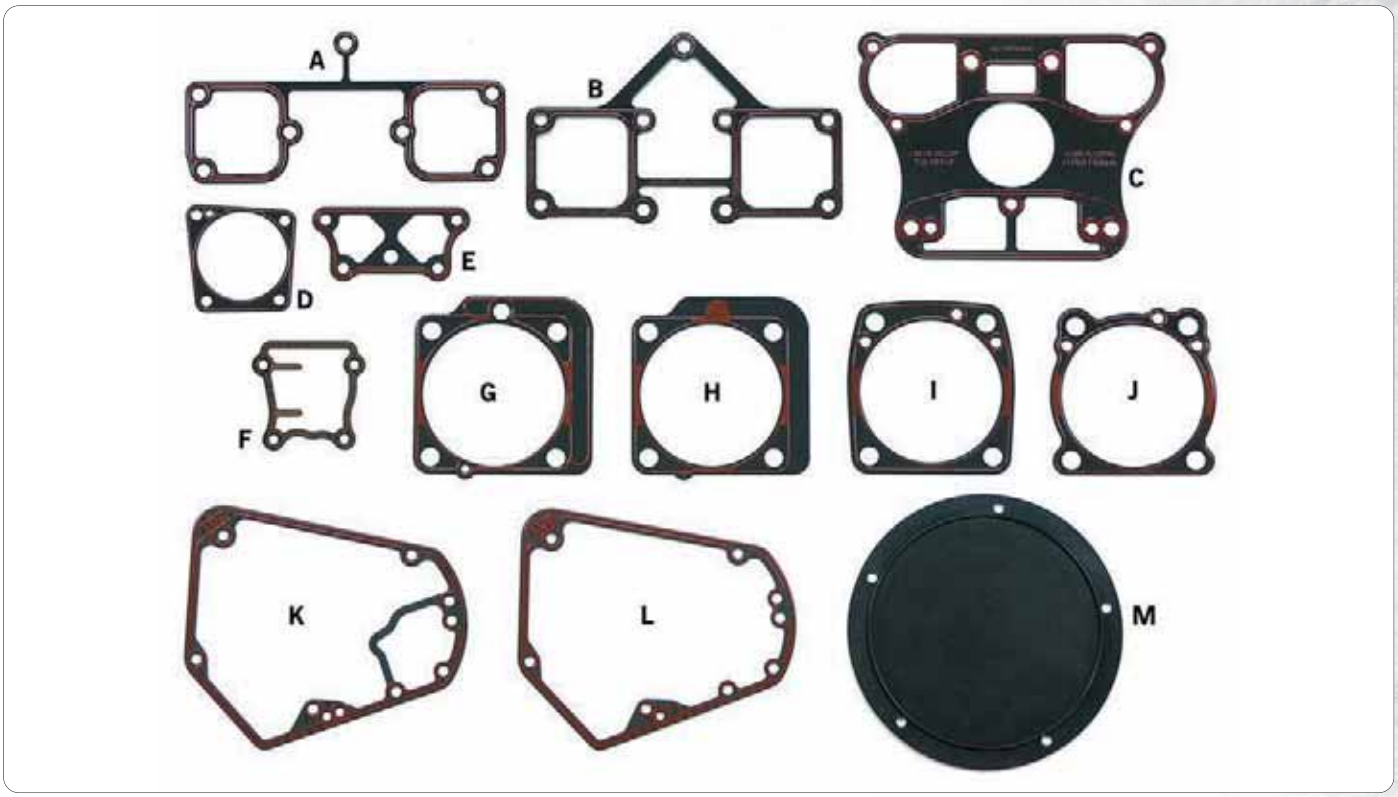
742429 Kit joints de pipe



JOINTS DE PIPE D'ADMISSION PAR JAMES GASKETS

Des kits de joints pratiques pour la plupart des applications d'origine et spéciales. Des kits complets qui contiennent tous les O-rings, joints, spys et entretoises de pipes, pour certaines applications un kit avec juste l'entretoise de pipe et 2 joints est également disponible.

742421 Kit complet, pour carburateur Linkert 1940-1965
742432 Kit complet, pour conversions carburateur Linkert à Bendix
742422 Kit complet, pour carburateur Bendix 1948-1985
742423 Kit complet, pour Sportster, Panhead et Shovelhead 1948-1984 avec carburateur S&S Super E ou Super G
742424 Kit complet, pour Sportster, Panhead et Shovelhead de 1948-1984 avec carburateur SU
742425 Kit complet, pour tous les modèles avec pipe rigide RamJet
742426 Kit complet, pour 1992-1999 Big Twins avec pipe Edelbrock Performer
742427 Kit complet, pour 1984-1991 Big Twins avec pipe 3-pièces Edelbrock
742437 Entretoise de pipe et joints, pour 2000 au présent Twin Cam avec pipe Screamin' Eagle Hautes Performances



JOINTS EN ACIER "STEELCORE" SILICONE JAMES GASKETS

Ces nouveaux joints James gaskets sont faits en acier SAE 1010 qui ne se craque pas ni ne se fissure tout en ayant une très bonne rétention de couple. Les deux faces sont enduites de silicone qui résiste aux attaques de l'huile et qui forme un parfait scellage avec l'aluminium, de plus au démontage ils n'accrochent pas en bref le joint idéal pour les moteurs stock et très préparés. Les joints d'embase ne se détruiront plus comme avec ceux en papier et garderont leur propriétés en toutes circonstances sur tous les moteurs.

Joints de caches culbuteurs pour 1957-1985 Sportster

A. 740374 Les 2 (OEM 17536-70)

Joints de caches culbuteurs pour Shovelhead Big Twin de 1966-1984

B. 231657 Les 2 (OEM 17540-69A)

Joints de caches culbuteurs pour tout Evolution Big Twin de 1984-1999 et Evolution Sportster de 1986 au présent.

Une version un pièce remplace le droit (OEM 16778-84A) et le gauche (OEM 16779-84A).

C. 741163 Les 2 pour faire un moteur

Joints d'embase de poussoirs pour Evolution Big Twin de 1984-1999

D. 740433 Les 2 pour faire un moteur

Joints d'embase de poussoirs pour 2004 au présent Sportster

E. 231981 Jeu pour faire un moteur

Joints d'embase de poussoirs pour Twin Cam 1999 au présent

F. 742888 NOUVEAU! Les 2 (OEM 18635-99B)

Joints d'embase (vendus en paires)

G. 231034 Pour 1948-1962 Big Twin (OEM 16776-48, 16777-48)

H. 742886 NOUVEAU! Pour 1963-1983 Big Twin (OEM 16776-63, 16777-63)

H. 231036 Pour 1963-1983 Big Twin (alésage 3 5/8")

I. 231031 Pour 1984-1999 Evolution Big Twin (OEM 16774-86D)

I. 231019 Pour 1984-1999 Evolution Big Twin (alésage 3 5/8")

J. 231208 Pour Sportster 1986 au présent (OEM 16774-86D)

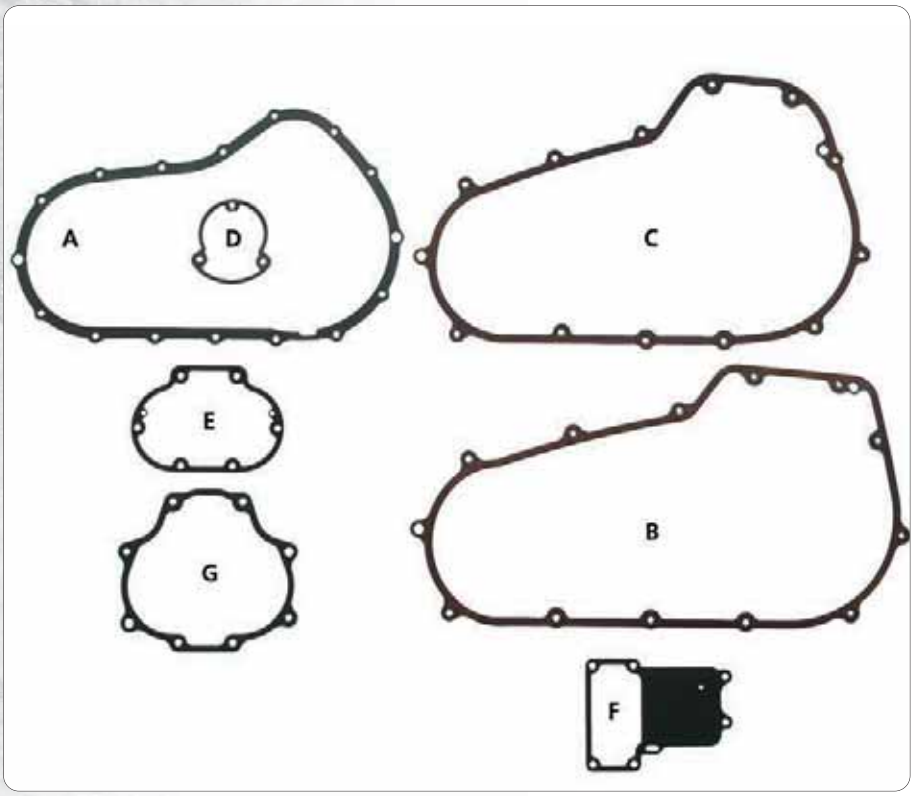
Joints de nez de cochon

K. 234356 Pour 1970-1992 Big Twin, les 5 (OEM 25225-70B)

L. 234357 Pour 1993 à 1999 Big Twin, les 5 (OEM 25225-93B)

Trappe d'embrayage

M. 231729 Pour 1999 Evolution Big Twin et 1999 au présent Twin Cam ainsi que tous les autres modèles avec trappe à 5 trous (OEM 25416-99A)



JOINTS METALIQUES ENDUITS "FOAMET"

Le FoaMet est une des dernières technologies de joints. C'est un métal NBR enduit dépendant des applications faits avec du SAE 5052 Aluminium ou SAE 1010 acier. L'enduit FoaMet est utilisé dans une large gamme d'applications de joints. Disponible pour diverses applications et fabriqué par Athena ou James comme indiqué.

A.	**720276**	Carter primaire Sportster 2004 au présent, Athena (OEM 34955-04)
A.	**742868**	Carter primaire Sportster 2004 au présent, James (OEM 34955-04)
B.	**742508**	Carter primaire, 2006 au présent Dyna et 2007 au présent FXST, FLST et FXCW Softail, James (OEM 60547-06)
C.	**742505**	Carter primaire FLH & FLT Touring de 2007 au présent, James (OEM 34901-07)
D.	**720329**	Carter de débrayage 2003 au présent air cooled Buell, Athena (OEM 25377-03A)
E.	**742456**	Carter de débrayage 2006 Dyna and all 2007 au présent Twin Cam, les 5, James (OEM 36805-06)
F.	**742448**	Carter de boite supérieur 2006 Dyna et tous les 2007 au présent Twin Cam, les 5, James (OEM 34917-06)
G.	**742453**	Trappe de boite 2006 Dyna et tous les 2007 au présent Twin Cam (OEM 35654-06)



PERMATEX PÂTE À JOINTS

Joint Non-corrosif conçu pour être utilisé sur de l'aluminium de la fonte ou de l'acier. Idéal pour des réparations d'urgence. Permet de combler des défauts surface jusqu'à.015" de profondeur et résiste aux solvants. Le démontage est très facile.

720130 Tube de 50 ml



KIT DE JOINTS JAMES POUR COUVERCLE D'EMBRAYAGE

Les joints de ce kit ont un corps en acier entièrement encapsulé avec du caoutchouc NBR et enduits sur les deux faces de silicone. Ce matériel étanchéisera toutes les trappes et remplacera avantageusement les joints papier et O-ring seal. Le kit contient 1 joint de couvercle d'embrayage et 3 rondelles étanches.

742418 Pour tous les 1970-1998 Big Twin avec couvercle 3 trous.



JOINTS DE PIPE D'ADMISSION POUR KIT SCREAMIN' EAGLE

Ce kit joints James contient tous les O-rings et joints utilisés sur les pipes d'admission Screamin' Eagle sur les 2001 au présent Softail injection ainsi que tous les autres modèles 2002 au présent équippés des culasses HTCC.

231644 Joints de pipe d'admission pour kit screamin' eagle



JOINT DE CARTER D'ARBRE A CAME POUR SPORTSTER

Fabriqué par James Gaskets. Les kits comprennent un joint siliconé pour le couvercle de came et les pieds de poussoirs, ainsi que des O-rings en Viton pour les caches tiges de culbuteurs.

740609 Pour 2000-2003 Sportster

740610 Pour 2004 au présent Sportster



PLAQUE DE TROU DE DEMARREUR

Fabriqué par James Gaskets. Un joint ultra renforcé avec corps acier en enduit de caoutchouc. Pour 1965 Panhead et 1966-1984 Shovelhead sans démarreur électrique.

742479 Plaque de trou de démarreur



JOINTS DE PIPE ET CARBURATEUR SPECIAUX

Joint pour les applications qiui ne sont pas d'origine.

1. **742430** Joint de pipe pour carburateurs SU sur les premiers Sportster, Panhead et Shovelhead, 1.86" chaque les 5
2. **742431** Joint de pipe pour carburateurs SU sur les premiers Sportster, Panhead et Shovelhead, 2" chaque les 5
3. **742433** Joint de plaque arrière pour carburateurs Linkert, les 5
4. **742434** Carburateur à pipe pour carburateurs SU sur les premiers Sportster, Panhead et Shovelhead, les 5
5. **742435** Carburateur à pipe pour carburateurs Bendix



JOINTS D'ECHAPPEMENT EN INOX TRESSE

Véritable joints James de qualité pour l'échappement, ils sont fabriqué en inox tressé et compressé. James informe qu'ils sont moins restrictifs dans le conduit d'échappement. Pour 1986 au présent Evolution Sportster, 1984-1999 Evolution Big Twin, et 1999 au présent Twin Cam. Vendus par 2.

231624 Tresse de joints inox seule, les 2 (OEM 65324-83, 17048-98)



KIT JOINT JAMES POUR PRIMAIRE

Tous les produits de ce kit un noyau en acier recouvert d'une couche de de caoutchouc haute température NBR des deux côtés. Ces joints vont sur tous les types de trappe de visite, cache embrayage. Ces kits contiennent 1 joint de cache embrayage, 1 de trappe de visite, et 7 rondelles joint.

231670 Pour tous les modèles de 1965 au présent avec trappe de visite ovale

231671 Pour tout 1979-1984 FXR et FLT

231672 Pour tout 1985 au présent FXR et FLT



KIT DE MONTAGE DE POT JAMES GASKET

Le Kit contient 4 boulons renforcés épaulés, une paire de joints d'échappement graphités (OEM 65324-83A) et 2 circlips de brides d'échappement (OEM 65325-83). Pour toutes les Buell, Evolution Sportsters, Evolution Big-Twins et Twin Cam.

740604 Kit de montage de pots James Gasket

742492 Kit de montage de pots avec tresse de joints inox

742491 Kit de montage de pots avec joints cuivre à écrasement

740428 Tresse de joints graphite seule, les 5 (OEM 65324-83)

231624 Tresse de joints inox seule, les 2 (OEM 65324-83, 17048-98)

740338 Tresse de joints inox seule, les 10 (OEM 65324-83, 17048-98)

742490 Joints cuivre à écrasement, les10 (OEM 65324-83A)



KIT JOINT POUR PLAQUE DEFLECTRICE D'HUILE

Fabriqué par James Gaskets. Contient les vis et O-ring pour le carter primaire intérieur, un joint hyper renforcé pour la plaque déflectrice et la joint section carrée du solénoide. Pour 1965 Panhead et 1966-1984 Shovelhead.

742478 Kit joint plaque déflectrice

Genuine JAMES GASKETS



JOINT DE SOLENOIDE A SECTION CARREE

Ce joint en caoutchouc est fabriqué par James Gaskets pour remplacer et améliorer l'étanchéité du joint d'origine sur le montage du solénoide. Pour 1965 Panhead, 1966-1984 Shovelhead boite 4 et 1967-1980 Sportster.

742484 Joint de solenoide, les 10 (OEM 60645-65)



RONDELLE DE JOINT REGLABLE DE CABLE D'EMBRAYAGE

234476 Rondelle de joint de cuivre pour le boulon de réglage de câble d'embrayage, pour modèles SP de 1986 au présent (OEM 25437-86), lot de 10.



JOINT DE COUVERCLE DE DEBRAYAGE POUR BOITE 6 SCREAMIN' EAGLE

Fabriqué par James Gaskets. Renforcé en métal et joint silicone. Pour les boites 6 vitesses Screamin' Eagle.

742450 Joint de couvercle de débrayage



KITS DE JOINTS ET DE MONTAGE POUR PRIMAIRE

Toutes les pièces de jopints, spys, roulements et bagues nécessaires quand vous installez un carter primaire interne sur les modèles de 1990-1999 Evolution Big Twins et 1999-2006 Twin Cams, sauf Dyna 2006.

231237 Pour primaire interne de 1990-1993

231238 Pour primaire interne de 1994-2006, sauf 2006 Dyna



KIT JOINTS DE CACHES TIGES DE CULBUTEURS

Ces joints sont en liège caoutchouté pour donner un meilleure étanchéité. Vendus en kits de 12.

741812 Pour tout Pan/Shovelhead jusqu'à 1979

741813 Pour Sportster de 1957-1979 et Knucklehead de 1936-1947

741814 Pour Big Twin Evolution de 1984-1999



JOINT DE CARTER PRIMAIRE INTERIEUR AU MOTEUR EN ACIER

Ce joint en acier est entièrement moulé dans du caoutchouc avec du silicone pour améliorer l'étanchéité. Livré avec rondelle frein. Pour 1965 Panhead et 1966-1969 Shovelhead. Fabriqué par James Gaskets.

742483 Joint de primaire intérieur avec rondelles frein



RONDELLES DE PRIMAIRE INTERNE POUR BIG TWIN BOITE 6

Les Dynas 2006 et après ainsi que les 2007 et après Softail et Touring ont désormais une boite 6 vitesses d'origine et un nouveau primaire. Le carter primaire interne de ces modèles est fixé au moteur avec des vis hexagonales avec rondelles. Ces rondelles font également office de joint. Cela fonctionne jusqu'à ce que le primaire soit démonté pour la première foi. James Gaskets propose ces rondelles qui feront parfaitement ce travail. Vendues par paquet de 10.

231961 Rondelles-joint de carter primaire interne, les 10



KIT JOINTS DE POUSSOIRS ET TIGES JAMES AVEC VIS POUR TWIN CAM

Ce kit contient les O-rings haut, millieu et bas pour les caches tige de culbuteur, des joints d'embases de poussoirs et les 8 vis chromées avec rondelles pour les embases. Pour 1999 au présent Twin.

742402 Kit joints et vis James



KIT DE JOINTS CACHE TIGE DE JAMES GASKETS

Chaque kit comprend tous les joints, rondelles, toriques dont on a besoin pour remplacer ou remonter les cache tiges. Les kits sont disponibles pour les Sportsters de 1957 au présent et les Big Twin de 1936 au présent y compris les Evolution et Twin Cam.

Modèles Sportster

233990 Pour modèles Ironhead de 1957 au début de 1979
233992 Pour modèles Ironhead de 1979-1985
233995 Pour modèles Evolution de1986-1990
233996 Pour modèles Evolution de 1991 à 2003
740608 Pour modèles Evolution et Buell de 2004 au présent, comprend joints d'embases

Modèles Big Twin

233990 Pour modèles Knucklhead et FL(H) de 1936-1947
233991 Pour modèles Panhead de 1948-1964, les modèles de 1965 au début de 1979
233993 Pour modèles Shovelhead de 1979-1981
233994 Pour modèles Shovelhead de 1981-1983
233995 Pour modèles Evolution de 1984-1999
231522 Pour Twin Cam de 1999 au présent, comprend joints d'embases



JOINTS JAMES METAL SILICONE POUR POMPE A HUILE DE BIG TWIN

Des joints métal James avec silicone plus tous les autres joints, clavettes, bille et circlips pour pourvoir refaire votre pompe à huile. Disponible pour les pompes à huile d'origine ainsi que la S&S HVHP.

742496 Pour pompe à huile d'origine 1968-1980 Big Twin
742498 Pour pompe à huile S&S HVHP 1992-1999 Big Twin



JOINTS ET KITS DE REFECTION POUR POMPE A HUILE S&S

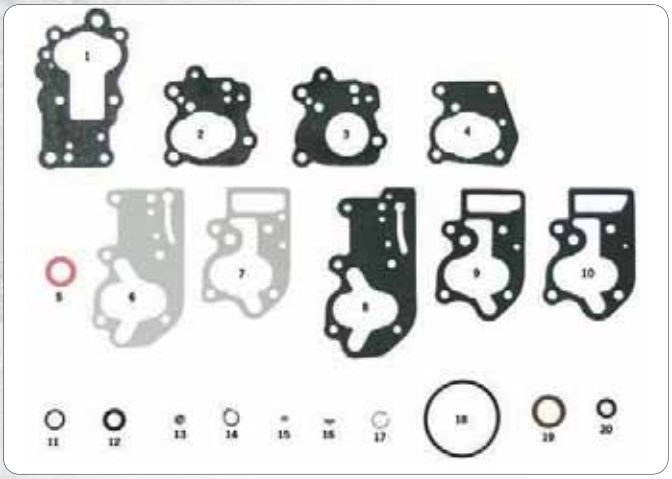
Des kits pratiques pour refaire vos pompes à huile S&S. Disponibles en kits de joints ou kits de réfection complets.

Ensembles de joints avec clavettes, circlips, joints de corps de pompe et de couvercle.

234917 Pour pompe à huile S&S de 1936-1991
750033 Pour pompe à huile S&S de 1992-1999

Kit de reconstruction comprennant, ensemble de joints avec clavettes,circlips, joints de corps de pompe et de couvercle, spy d'arbre d'entrainement avec clips, ressort de crépine, O-rings, bille avec ressort.

234918 Pour pompe à huile S&S de 1936-1991
750034 Pour pompe à huile S&S de 1992-1999



JOINTS DE POMPE À HUILE, O-RING ET KIT SPYS POUR BIG TWIN SIMPLE ARBRE A CAME

Kits complets par James et joints individuels, spys, O-rings et divers par James et Athena. Ils existent pour tous les Big Twins.

Note: Les couples de serrage sont différents suivants les matériaux et les épaisseurs. Reportez vous au manuel d'atelier du constructeur pour connaitre les couples corrects.

Jeux complets, pour pompe à huile en aluminium des Big Twin simple came de 1968-1999

James

231042 Pompe à huile kit 1968-1980
231043 Pompe à huile kit 1981-1991
234440 Pompe à huile kit 1992-1999
234839 Pompe à huile kit 1992-1999, avec joints Corps acier

Joints pour pompe à huile fonte des Big Twin de 1936-1967

	Athena	Qté.	James	Qté.	OEM	
1	**700206**	10	-	-	26245-41	Corps de pompe à huile 1941-1967
2	**700209**	10	-	-	26255-41	Couvercle de pompe à huile, governor de 1941-1949
3	**700211**	10	-	-	26257-41	Couvercle de pompe à huile 1941-début 1950
4	**700212**	10	**740373**	10	26257-50A	Couvercle de pompe à huile late 1950-1967

Joints pour pompe à huile aluminium des Big Twin de 1968-1999

	Athena	Qté.	James	Qté.	OEM	
5	**700203**	10	-	-	26231-78	Joint papier de déviation 1954-1980
6	**700208**	10	**740312**	10	26246-68A	Corps de pompe à huile Mylar 1968-1980
6	-	-	**740388**	10	26246-68A	Corps de pompe à huile Papier 1968-1980
7	-	-	**740313**	10	26258-68B	Couvercle de pompe à huile Mylar 1968-1980
8	**700220**	10	**740389**	10	26273-80B	Corps de pompe à huile Papier 1981-1991
8	-	-	**740314**	10	26273-80B	Corps de pompe à huile Mylar 1981-1991
	700223	10	**740415**	10	26273-92	Corps de pompe à huile Papier 1992-1999
9	**700216**	10	**740390**	10	26276-80A	Couvercle de pompe à huile Papier 1981-1991
9	**700215**	10	**740315**	10	26276-80A	Couvercle de pompe à huile Mylar 1981-1991
10	**700226**	10	**740416**	10	26276-92	Couvercle de pompe à huile Papier 1992 au présent

O-rings pour pompe à huile aluminium des Big Twin de 1968-1999

	Athena	Qté.	Zodiac	Qté.	OEM	
11	**700002**	10	**022456**	10	11105	Bouchon de crépine d'huile 1970 et après
11	**700002**	10	**022456**	10	11105	Bouchon de clapet by-pass 1978 et après
11	**700002**	10	**022456**	10	11105	Bouchon de bille 1981 et après

Joints pour pompe à huile aluminium des Big Twin de 1968-1999

	Athena	Qté.	Zodiac	Qté.	OEM	
12	**700202**	5	**022356**	1	26227-58	Corps de pompe à huile 1968-1999

Piéces pour pompe à huile fonte des Big Twin de 1936-1967 et pompe à huile aluminium des Big Twin de 1968-1999

	James	Qté.	Zodiac	Qté.	OEM	
13	**231044**	10	-	-	8866	Bille de pompe 1936-1999
14	**234463**	10	**231045**	10	11002	Circlips de pompe 1936-1999
15	-	-	**233477**	10	26340-36	Clavette de pompe
16	**231050**	10	-	-	26348-15	Clavette de pompe
17	**231051**	10	-	-	26348-36	Circlips de pompe 1936-1999

O-rings pour pompe à huile de Twin Cam 1999-2006, sauf 2006 Dyna

	Athena	Qté.	James	Qté.	OEM	
18	**710496**	10	-	-	11286	Pompe a huile extérieur
19	-	-	**231521**	10	11293	Pompe a huile intérieur, medium
19	-	-	**231521**	10	11293	Montage de pompe à huile
20	**700461**	10	-	-	11301	Pompe a huile, petit

O-rings pour pompe à huile de Twin Cam 2006 Dyna 88 et tous les Twin Cam de 2007 au présent

	Athena	Qté.	James	Qté.	OEM	
19	-	-	**231521**	10	11293	Montage de pompe à huile
20	**700461**	10	-	-	11301	Pompe à huile au carter

Note: Joints vendus en paquet dans les quantités indiquées ci-dessus.



KITS JOINTS DE POMPE A HUILE, SPYS ET O-RING POUR MODELES K, KH ET SPORTSTERS DE 1952 AU PRESENT

Les kits comprennent tous les joints, spys, O-rings et divers pour refaire votre pompe à huile sur n'importe quel modèle K ou KH de 1952-1956, Sportster de 1957 au présent ainsi que les Buell refroidies par air.

Kits complets

James

231040 Pour K, KH et XL de 1952-1976
231041 Pour boite 4 XL de 1977-1990
231235 Pour boite 5 XL et Buell refroidies par air de 1991 au présent sauf XB 2008

Joints individuels

	Athena	Qté.	James	Qté.	OEM	
1	**700210**	10	-	-	26256-52	Pompe à huile au carter 1952-1976
2	**700213**	10	-	-	26258-52	Pompe à huile, couvercle 1952-début 1962 K, KH, XLCH et 1972-1976 XLH, XLCH
3	**700214**	10	-	-	26258-62	Pompe à huile, couvercle fin 1962-1971
4	**700217**	10	-	-	26259-52	Pompe à huile, couvercle intérieur 1952-début 1962 K, KH, XLCH et 1972-1976 XL
5	**700218**	10	-	-	26259-62	Pompe à huile, couvercle intérieur fin 1962-1971
6	**700228**	10	**740417**	10	26495-75	Pompe à huile 1977-1990
7	**700229**	10	**740384**	10	26495-89A	Pompe à huile 1991 au présent

O-Rings individuels

	Athena	Qté.	Zodiac	Qté.	OEM	
8	**700227**	10	**027652**	10	26432-76A	Pompe à huile, corps 1977-1985
9	-	-	**027653**	10	26433-77	Pompe à huile, by-pass 1977-1985
9	-	-	**027653**	10	26433-77	By-pass de support de filtre 1986-début 1987
10	-	-	**022371**	10	26434-76A	Pompe à huile, couvercle 1977-1990
11	-	-	**234499**	10	26434-91	Pompe à huile, corps 1991 au présent

Spys individuels

	Athena	Qté.	Zodiac	Qté.	OEM	
12	**700028**	5	**022363**	1	12036A	Pompe à huile, plaque extérieure 1977-1990
13	**700202**	5	**022356**	1	26227-58	Pompe à huile, corps fin 1958-1976

Divers

	James	Qté.	Zodiac	Qté.	OEM	
14	**231044**	10	-	-	8866	Bille de pompe à huile 1954-1976
15	**234463**	10	**231045**	10	11002	Circlips de pompe à huile 1956-1962, 1972-1976
16	**231050**	10	-	-	23348-15	Clavette de pompe à huile
17	-	-	**233477**	10	26340-36	Clavette de pompe à huile

Note: Joints vendus en paquet dans les quantités indiquées ci-dessus.



KITS JOINTS, SPYS, ET O-RING DE PRIMAIRE POUR BIG TWINS DE 1936 AU PRESENT
Pochettes complètes, comprennent tout les joints, spys et O-rings requis.

Note: Joints vendus en paquet dans les quantités indiquées ci-dessus.

Pochette complète pour primaire acier des Big Twin boite 4 de 1936-1964
234477 Par James



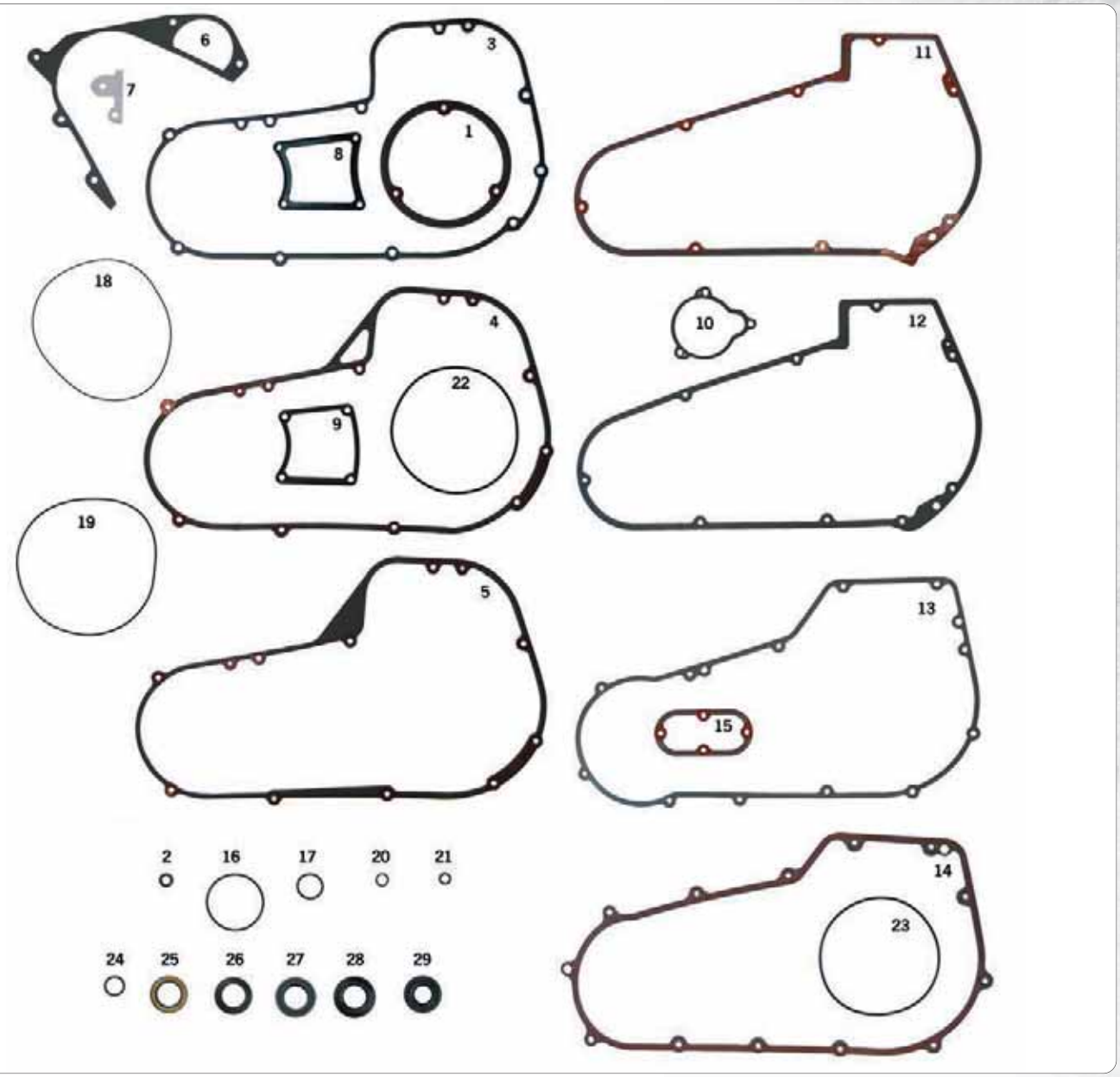
SPYS POUR CHAINE SECONDAIRE EN BAIN D'HUILE DES 1980 A 1990 FLT
Joint de couronne arrière et de remplissage pour les chaines secondaires en bain d'huile comme il en existe sur les 1980-1990 FLT.
742417 Spy de couronne, Teflon, les 2 (25414-79A)
742406 Bouchons coutchouc, les 5 (OEM 11428)

Joints individuels pour primaire acier de 1936-1964

	Athena	Qté.	James	Qté.	OEM	
1	-	-	**740333**	10	60540-36	Carter primaire 1936-1964
2	-	-	**740334**	10	60565-36	Embrayage 1936-1964
3	**700371**	10	**740335**	10	60567-36	Trappe de visite 1936-1969
4	**700377**	10	-	-	60629-55	Primaire au moteur 1955 thru 1964

Joints spys individuels pour primaire acier de 1936-1964

	Athena	Qté.	James	Qty.	OEM	
5	**700180**	10	-	-	24931-39	Carter primaire



JOINTS, SPYS, ET O-RING DE PRIMAIRE POUR BIG TWINS DE FIN 1979 A 2006

Pochettes complètes, comprennent tout les joints, spys et O-rings requis. Disponibles pour tout Big Twin de 1979-2006.

Kits joints de primaire

Athena	*James*	
700286	**231080**	Kit primaire extérieur et trappes, pour FLH, FLT & FXR de 1980-1993, Siliconé
700288	**231143**	Kit complet de joints de primaire avec spys, pour FLH, FLT & FXR 1980-1993, Siliconé
700290	-	Kit primaire extérieur et trappes, pour 1994 FXR et FLH & FLT 1994-2006, Siliconé
-	**742501**	Kit complet de joints de primaire avec spys, pour FLH & FLT 1994-2006, Siliconé
700362	**231081**	Kit primaire extérieur et trappes, pour Softail 1986-1988
700365	**742502**	Kit primaire extérieur et trappes, pour Softail 1989-2006 & Dyna 1991-2005
700366	**742503**	Kit primaire extérieur et trappes, pour Softail 1989-2006 & Dyna 1991-2005, Silicon

Joints individuels pour FXR & FLH/FLT jusqu'à 2006

	Athena	Qté.	James	Qté.	OEM	
1	**700195**	10	**740370**	10	25416-70	Couvercle d'embrayage à partir de début 1984
1	**700196**	10	-	-	25416-70	Couvercle d'embrayage à partir de début 1984, liège
1	**700197**	10	**740422**	10	25416-70	Couvercle d'embrayage à partir de début 1984, siliconé
2	**700013**	20	**234491**	20	31433-84	Rondelle Nylon pour vis 1984 et après
2	**700253**	5	**234474**	5	31433-84A	Rondelle pour vis 1984 et après
3	**700283**	10	-	-	34901-79A	Carter primaire 0,8mm 1980-1993

3	**700284**	5	-	-	34901-79A	Carter primaire 1,5mm 1980-1993
4	**700287**	5	**740336**	5	34901-85	Carter primaire 1980-1993, siliconé
5	**700289**	5	**740311**	5	34901-94	Carter primaire 1994-2006, siliconé
6	**700292**	10	**740328**	10	34902-79A	Carter de chaine intérieur 1980-1984
7	**700293**	10	**740376**	10	34903-79	Carter de chaine à boite 1980-1984
8	**700296**	10	**740329**	5	34906-79A	Trappe de visite 1980-1984
8	**700297**	5	-	-	34906-79A	Trappe de visite 1980-1984, siliconé
8	-	-	**742446**	1	34906-79A	Trappe de visite 1980-1984, acier caoutchouté
9	-	-	**740330**	5	34906-85	Trappe de visite 1985 et après
9	**700298**	5	-	-	34906-85	Trappe de visite 1985 et après, siliconé
9	-	-	**740375**	5	34906-85	Trappe de visite 1985 et après, acier
9	-	-	**742447**	1	34906-85	Trappe de visite 1985 et après, acier caoutchouté

Joints individuels pour 1986-2006 Softail & 1991-2005 Dyna Glide

	Athena	Qté.	James	Qté.	OEM	
-	**700486**	10		-	31320-80	Starter housing 1986 Softail
10	**700485**	10	**740380**	10	31321-80	Starter drive cover 1986 Softail
2	**700013**	10	**234491**	20	31433-84	Cover screw seal washer 1984 et après, nylon
2	**700253**	5	**234474**	5	31433-84A	Cover screw seal washer 1984 et après, métal
11	**700369**	10	**740324**	10	60540-65A	Carter primaire 8 trous 1984-1988
12	**700359**	5	**740323**	5	60538-81	Carter primaire 9 trous 1984-1988
12	**700360**	5	**740325**	5	60538-81	Carter primaire 9 trous 1984-1988 Siliconé
13	**700364**	5	**-**	-	60539-89	Carter primaire 1989 et après
13	**700367**	5	**740396**	5	60539-94	Carter primaire 1989 et après, Siliconé
15	**700374**	10	**740424**	10	60567-65	Trappe de visite 1984 et après
15	-	-	**234489**	1	60567-65	Trappe de visite 1984 et après, caoutchouté
15	**700373**	5	**740331**	5	60567-65	Trappe de visite 1984 et après, siliconé sur les deux faces
15	**700375**	5	**740425**	5	60567-90A	Trappe de visite 1984 et après, siliconé

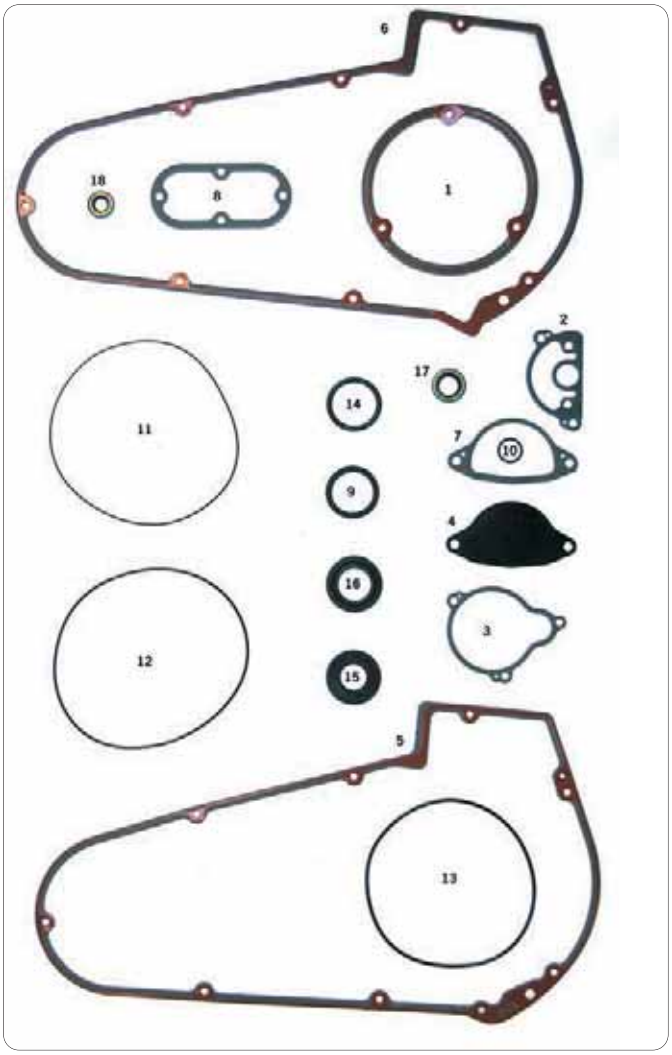
O-rings individuels pour FLH, FLT, FXR, Softail et Dyna

	Athena	Qté.	Zodiac	Qté.	OEM	
16	-	-	**022448**	10	11116	Carter de démarreur 1991 et après
17	-	-	**022449**	10	11117	Axe de sélecteur 1984 et après
18	**700007**	10	**022375**	10	11125	Alternateur au carter 1970-1982
19	**700011**	10	**231142**	10	11147	Alternateur au carter 1983 et après
20	-	-	**231965**	10	11191	Levier de sélecteur 1990 après Softail
21	**700460**	10	-	-	11298	Vis de démarreur 1989-1990
22	**700198**	10	**231096**	10	25416-84	Couvercle d'embrayage fin 1984-1998
22	-	-	**234473**	10	25416-84	Couvercle d'embrayage fin 1984-1998, carré
23	-	-	**231633**	5	25416-99A	Couvercle d'embrayage 1999 et après
23	-	-	**234840**	5	25416-99A	Couvercle d'embrayage 1999 et après, Siliconé

Spys individuels pour FLH/FLT/FXR/Softail & Dyna

	Athena	Qté.	Zodiac	Qté.	OEM	
24	**700012**	10	-	-	11148	Axe de sélecteur 1982-début 1984
25	**700031**	5	**022465**	1	12043	Axe de démarreur 1980-début 1984
26	**700037**	5	**022469**	1	12051	Axe de démarreur fin 1984-1988
27	**700038**	5	**231172**	1	12052A	Primaire à arbre de boite fin 1984 et après
27	-	-	**742408**	5	12052A	Primaire à arbre de boite fin 1984 et après, double lèvre
28	-	-	**740387**	5	12053	Axe de démarreur 1989-1993
29	**700470**	5	**742409**	5	12066	Axe de démarreur 1994-2006

Note: Joints vendus en paquet dans les quantités indiquées ci-dessus.



JOINTS, O-RINGS ET SPYS POUR PRIMAIRE ALUMINIUM DES 1965-1986 BOITE 4 BIG TWIN

Pochettes complètes qui comprennent tous les joints, O-rings et spys requis. Les super Kits ont tous les joints avec Silicone et comprennent les rondelles freinées également.

Note: Joints vendus en paquet dans les quantités indiquées ci-dessus.

Pochettes complètes

Athena	James	
700362	**231081**	Pour tous les Big Twins boite 4 de 1965-1986
-	**742480**	Super Kit, pour tous les Big Twins boite 4 de 1965-1969
-	**742481**	Super Kit, pour tous les Big Twins boite 4 de 1970 à début 1982

Joints individuels

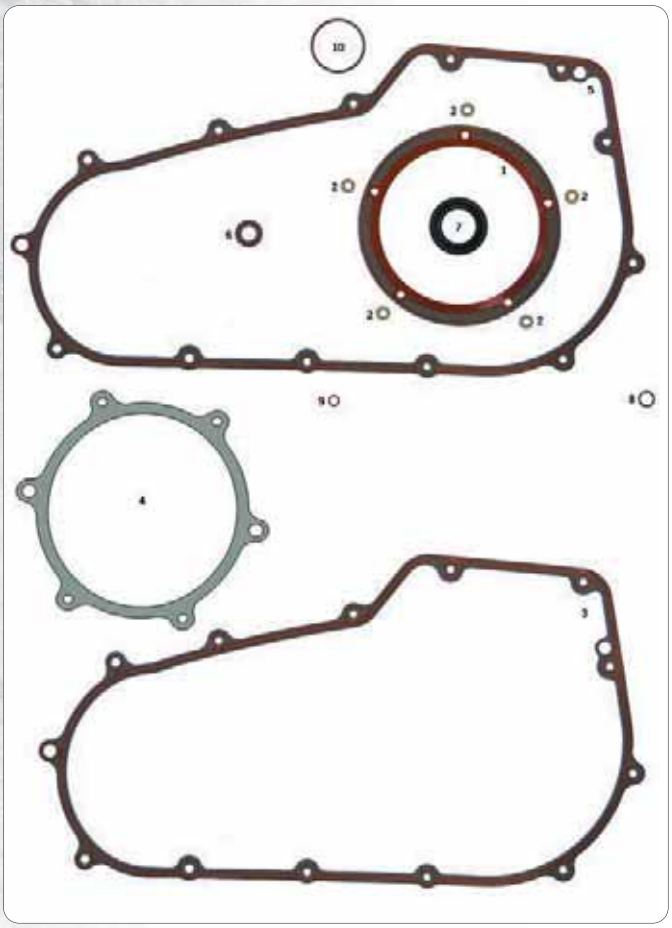
	Athena	Qté.	James	Qté.	OEM	
1	**700195**	10	**740370**	10	25416-70	Couvercle d'embrayage 1970-début 1984
1	**700196**	10	-	-	25416-70	Couvercle d'embrayage 1970-début 1984, liège
1	**700197**	10	**740422**	10	25416-70	Couvercle d'embrayage 1970-début 1984, Siliconé
2	**700486**	10	-	-	31320-80	Carter de démarreur, courroie 1980-1986
3	**700485**	10	**740380**	10	31321-80	Entrainement de démarreur, courroie 1980-1986
4	-	-	**742479**	1	60518-65	Plaque de démarreur 1965-1986, métal caoutchouc
5	**700359**	5	**740323**	5	60538-81A	Carter primaire 9-trous 1965-1986
5	**700360**	5	**740325**	5	60538-81C	Carter primaire 9-trous 1966-1986, Siliconé
5	**700360**	5	**740325**	5	60539-86	Carter primaire 1965-1986, Siliconé
6	**700369**	10	**740324**	10	60540-65A	Carter primaire 8-trous 1965-1980
7	**700370**	10	**740371**	10	60559-80	Déflecteur d'huile fin 1980-1985
8	**700374**	10	**740424**	10	60567-65B	Trappe de visite 1965-1986
8	**700373**	5	**740331**	5	60567-65B	Trappe de visite 1965-1986, Siliconé
8	-	-	**234489**	1	60567-65B	Trappe de visite 1965-1986, Acier
9	**700380**	10	**740332**	10	60645-65	Monture de solénoide, chaine 1966-1984

O-rings individuels

	Athena	Qté.	Zodiac	Qté.	OEM	
10	-	-	**022365**	10	11101	Déflecteur d'huile 1971-1985
11	**700007**	10	**022375**	10	11125	Alternateur au carter 1970-1982
12	**700011**	10	**231142**	10	11147	Alternateur au carter 1982-1986
13	**700198**	10	**231096**	10	25416-84	Couvercle d'embrayage fin 1984-1986
13	-	-	**234473**	10	25416-84	Couvercle d'embrayage renforcé fin 1984-1986
14	**700233**	10	**022370**	10	27060-55	Monture de solénoide, courroie 1980-1984

Spys individuels

	Athena	Qté.	Zodiac	Qté.	OEM	
15	**700021**	5	**022358**	1	12018	Carter primaire/arbre 1970-début 1984
16	**700038**	5	**231172**	1	12052A	Carter primaire/arbre fin 1984-1986
16	-	-	**742408**	5	12052A	Carter primaire/arbre fin 1984-1986
17	**234510**	5	-	-	31341-80	Axe de démarreur 1980-1986
18	**700273**	5	**022447**	1	60641-74	Axe de démarreur 1974-1985



JOINTS, O-RINGS ET SPYS POUR LES PRIMAIRES DES 2006 AU PRESENT BIG TWIN BOITE 6

Des kits complets et tous les joints individuels, joints spys et O-rings pour 2006 au présent Dyna, 2007 au présent Softail et Touring. Fabriqués par James Gaskets sauf mention contraire.

Kits complets

231977 Pour Dyna 2006 au présent et Softail 2007 au présent
742506 Pour FLH & FLT 2007 au présent

Joints

1. **234840** Couvercle d'embrayage, silicone beaded, les 5 (OEM 25416-99C)
1. **231729** Couvercle d'embrayage, métal enduit (OEM 25416-99A)
2. **700253** Vis d'embrayage, Athena, les 5 (OEM 31433-84A)
2. **234474** Vis d'embrayage, les 5 (OEM 31433-84A)
3. **742504** Carter primaire, FLH & FLT 2007 au présent, les 5, James (OEM 34901-07)
3. **742505** Carter primaire, FoaMet métal enduit, FLH & FLT 2007 au présent, les 5, James (OEM 34901-07)
4. **742507** Primaire intérieur au moteur, James (OEM 34934-06)
5. **231968** Carter primaire, siliconé, Dyna 2006 au présent et Softail 2007 au présent, les 5, James (OEM 60547-06)
5. **742508** Carter primaire, FoaMet métal enduit, Dyna 2006 au présent et Softail 2007 au présent, James (OEM 60547-06)
6. **231848** Axe de sélecteur, siliconé, Dyna 2006 au présent (OEM 63869-06)

Joints spys

7. **700038** Carter primaire à arbre de boite fin 1984 et après, Athena, les 5 (OEM 12052A)
7. **231172** Spy d'arbre primaire 1984 au présent (OEM 12052)
7. **742408** Carter primaire à arbre de boite fin 1984 et après, double lèvre, les 5 (OEM 12052A)

O-rings

8. **022456** O-ring de vidange, Zodiac, les 10 (OEM 11105)
8. **700002** O-ring de vidange, Athena les 10
9. **742403** O-ring de vidange, Viton, les 10 (OEM 11324)
10. **231847** Démarreur au primaire, Viton, les 5 (OEM 27444-00Y)



KITS JOINTS DE BOITE & KIT SPYS POUR 45CI DE 1940-1973

Kit comprennant joints et spys pour refaire toutes les boites 3 vitesses avec ou sans marche arrière des W, WL, WLA, ou G ServiCar de 1940-1973.

Note: Joints vendus en paquet dans les quantités indiquées ci-dessus.

Pochette complète

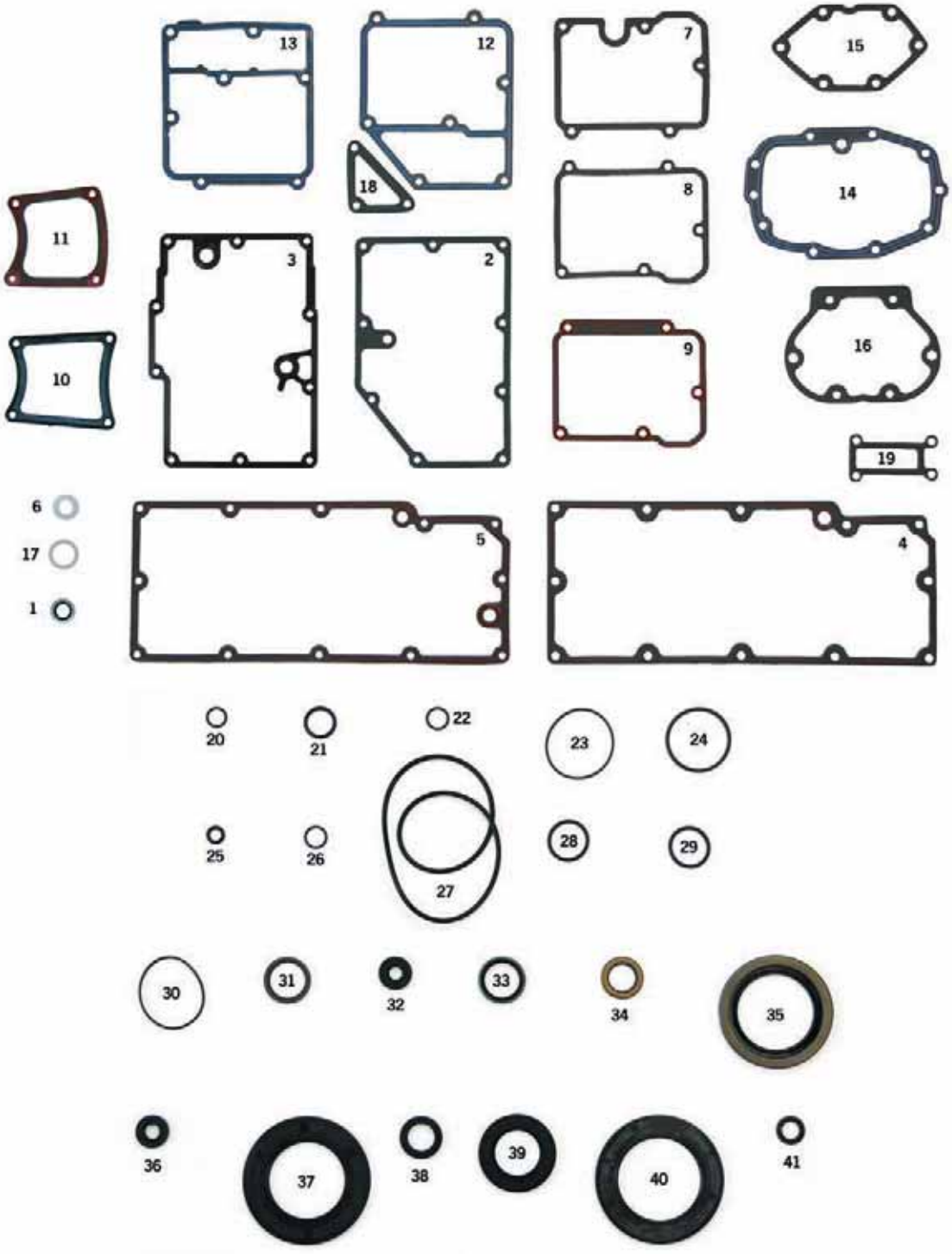
Athena	James	OEM	
700261	**231060**	33030-41	Kit complet pour 45 CI 1940-1973

Joints séparément

	Athena	Qté.	OEM	
A.	**700280**	10	34825-41	Couvercle supérieur
B.	**700281**	10	34826-41	Couvercle latéral

Spys séparément

	Athena	Qté.	Zodiac	Qté.	OEM	
D.	**700274**	10	-	-	34036-36	Arbre secondaire
C.	**700282**	10	-	-	34831-39	Axe de sélecteur
E.	**700326**	5	-	-	37465-41	Embrayage



JOINTS DE BOITE & KIT SPY POUR BIG TWIN BOITE

Joints, o-rings et spys pour big twin boite 5 comme sur les fin 1979-2006 FLH et FLT, 1986-2006 Softail, 1982-1994 FXR et 1991-2005 Dyna. Les kits comprennent tous les joints, spys et O-rings nécessaires au montage des boites 5 vitesse de 1979 au présent. Les kits spys comprennent tout les O-rings, spys, et quand c'est possible les rondelles de blocage mais pas de joints Papier.

Note: La plupart de boites 6 vitesses aftermarket et des kits de conversion utilisent des joints de type boite 5.

Note: Joints vendus en paquet dans les quantités indiquées ci-dessus.

Jeux complets

Athena	James	
700266	**231065**	Pour tous les modèles fin 1979-1985
700267	**231065**	Pour tous les modèles 1985-1999, ne comprend pas le joint de bac à huile pour Dyna ou FLH/FLT
700457	**234438**	Pour Dyna 1991-1998
-	**231647**	Pour Dyna 1999-2005
700268	**234439**	Pour FLH & FLT de 1993-1998
-	**231647**	Pour FLH & FLT de 1999-2006

Kits joints spys

700032	**234445**	Pour tous les modèles fin 1979-1984
700457	-	Pour tous les modèles 1985-2006

Joints individuels

	Athena	Qté.	James	Qté.	OEM	
1	**700358**	10	-	-	6007	Vidange rondelle nylon fin 1979-1998

	Athena	Qté.	James	Qté.	OEM	
1	-	-	**740603**	6	6007	Vidange rondelle métal avec insert caoutchouc
2	**700200**	5	**740426**	10	26072-90A	Bac à huile Dyna 1991-1998
3	-	-	**231635**	10	26072-99	Bac à huile Dyna 1999et après, Siliconé
3	-	-	**742419**	1	26072-99	Bac à huile Dyna 1999et après, Acier
4	**700201**	5	**740420**	10	26077-93	Bac à huile FLH/ FLT 1993-1998
5	-	-	**231639**	10	26077-99	Bac à huile FLH/ FLT 1999-2008, Siliconé
6	**700269**	10	-	-	33043-80	Rondelle de contacteur de neutre
7	**700294**	10	**740321**	10	34904-79	Couvercle supérieur fin 1979-1985
8	-	-	**740393**	10	34904-86B	Couvercle supérieur 1986-1998 (sauf Dyna)
8	**700291**	10	-	-	34904-86B	Couvercle supérieur 1986-1998 (sauf Dyna), Siliconé
9	**700262**	10	-	-	34904-86C	Couvercle supérieur 1999-2006 (sauf Dyna)
9	-	-	**231645**	10	34904-86C	Couvercle supérieur 1999-2006 (sauf Dyna), Siliconé
10	**700296**	10	**740329**	5	34906-79A	Trappe de visite FXR, FLH, FLT 1980-1984
10	-	-	**742446**	1	34906-79A	Trappe de visite FXR, FLH, FLT 1980-1984, acier caoutchouté
11	-	-	**740330**	5	34906-85	Trappe de visite 1985-2006
11	**700296**	10	-	-	34906-85	Trappe de visite 1985-2006, Siliconé
11	-	-	**740375**	5	34906-85	Trappe de visite 1985-2006, Acier
11	-	-	**742447**	1	34906-85	Trappe de visite 1985-2006, acier caoutchouté
12	**700299**	10	**740418**	10	34917-90A	Couvercle supérieur Dyna 1991-1998
13	**700102**	10	**231016**	5	34917-99	Couvercle supérieur Dyna 1999-2005
14	**700314**	10	**740401**	10	35652-79B	Trappe de boite, fin 1979et après
14	**700316**	10	**231646**	5	35652-79	Trappe de boite, fin 1979et après, Siliconé
15	**700318**	10	**740322**	10	36801-79	Carter de débrayage fin 1979-1986
15	**700319**	10	-	-	36801-79	Carter de débrayage fin 1979-1986, Siliconé
16	**700320**	10	**740419**	10	36801-87A	Carter de débrayage 1987-2006
16	**700321**	10	-	-	36801-87A	Carter de débrayage 1987-2006, Siliconé
17	-	-	**234538** NOUVEAU	10	37091-80	Remplissage 1980-1986
18	**700382**	10	**740427**	10	62423-90A	Remplissage d'huile Dyna 1991-1998
19	**700383**	10	**740421**	10	62432-93	Remplissage d'huile FLH/FLT 1993-2006

O-Rings individuels

	Athena	Qty.	Zodiac	Qté.	OEM	
20	**700002**	10	**022456**	10	11105	Vidange, 1990-2006
21	**700008**	10	**022404**	10	11132	Bouchon de remplissage, Dyna 1991-2005
22	**710491**	10	-	-	11140	Capteur de boite 1994-2006
23	-	-	**022451**	10	11162	Arbre primaire fin 1984-1986
24	-	-	**234520**	25	11178	Bouchon de remplissage, Softail 1987-1998
25	-	-	**022452**	10	11179	Câble d'embrayage 1987-2006
26	**231493**	10	**720216**	1	11290	Contacteur de neutre 1999-2006
27	**700198**	10	**231096**	10	25416-84	Couvercle d'embrayage fin 1984-2006
27	-	-	**234473**	10	25416-84	Couvercle d'embrayage fin 1984-2006, quad seal
28	-	-	**742499**	10	62672-90	Cache jauge Dyna 1991-2005
29	**238313**	10	-	-	62673-90	Jauge Dyna 1991-2005

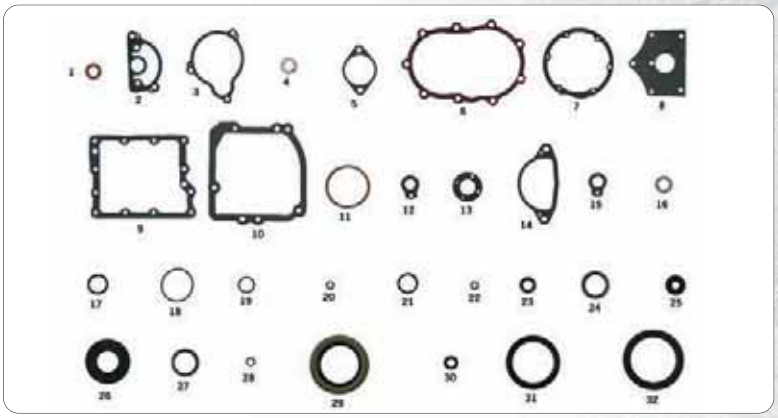
Spys individuels

	Athena	Qté.	Zodiac	Qté.	OEM	
30	**700014**	10	**022450**	10	11165	Roulement d'arbre primaire fin 1984-2006
31	**700018**	5	**740391**	5	12013A	Arbre primaire, pignon de 5 ème fin 1979-1990
32	**700020**	5	**022357**	1	12014	Ecrou de noix d'embrayage fin 1979-début 1984
33	-	-	**022331**	10	12035	Arbre primaire, pignon de 5 ème 1991-2006
33	**700005**	1	**740395**	5	12035	Arbre primaire, pignon de 5 ème 1991-2006, version renforcée
34	**700031**	5	**022465**	1	12043	Arbre de démarreur fin 1979-début 1984
35	**700033**	1	**022442**	1	12044A	Arbre primaire fin 1979-début 1984
36	**700034**	5	**022466**	1	12045	Axe de sélecteur fin 1979 et après
37	**700036**	1	**022468**	1	12050	Arbre primaire côté embrayage fin 1984-1994
38	**700037**	5	**022469**	1	12051	Arbre de démarreur fin 1984-1988
39	**700038**	5	**231172**	1	12052	Primaire à arbre de boite fin 1984-2006
40	-	-	**022054**	1	12067A	Arbre primaire (côté gauche) fin 1994-2006
41	**742457**	5	**027657**	1	37101-84	Levier de débrayage, fin 1984-1986

JOINTS DE BOITE & KIT SPY POUR BIG TWIN BOITE 4 DE 1936-1984

Chaque jeu comprend tous les joints, spys et O-rings nécessaires au montage. Les kits spys comprennent tout les O-rings, spys, et quand c'est possible les rondelles de blocage mais pas de joints papier.

Note: Joints vendus en paquet dans les quantités indiquées ci-dessus.



Pochette complète

Athena	James	OEM	
700263	**231155**	33031-36	Pour 1936-1964
700264	**231155**	33031-65A	Pour 1965-1979
700265	**231155**	33031-80	Pour fin 1979-1986

Kit spys de boite de vitesse

Athena	James	
700311	**231149**	Pour tout 1936-1979
700331	**231152**	Pour tout 1936-1979
700333	**231153**	Pour tout 1982-1984

Joints

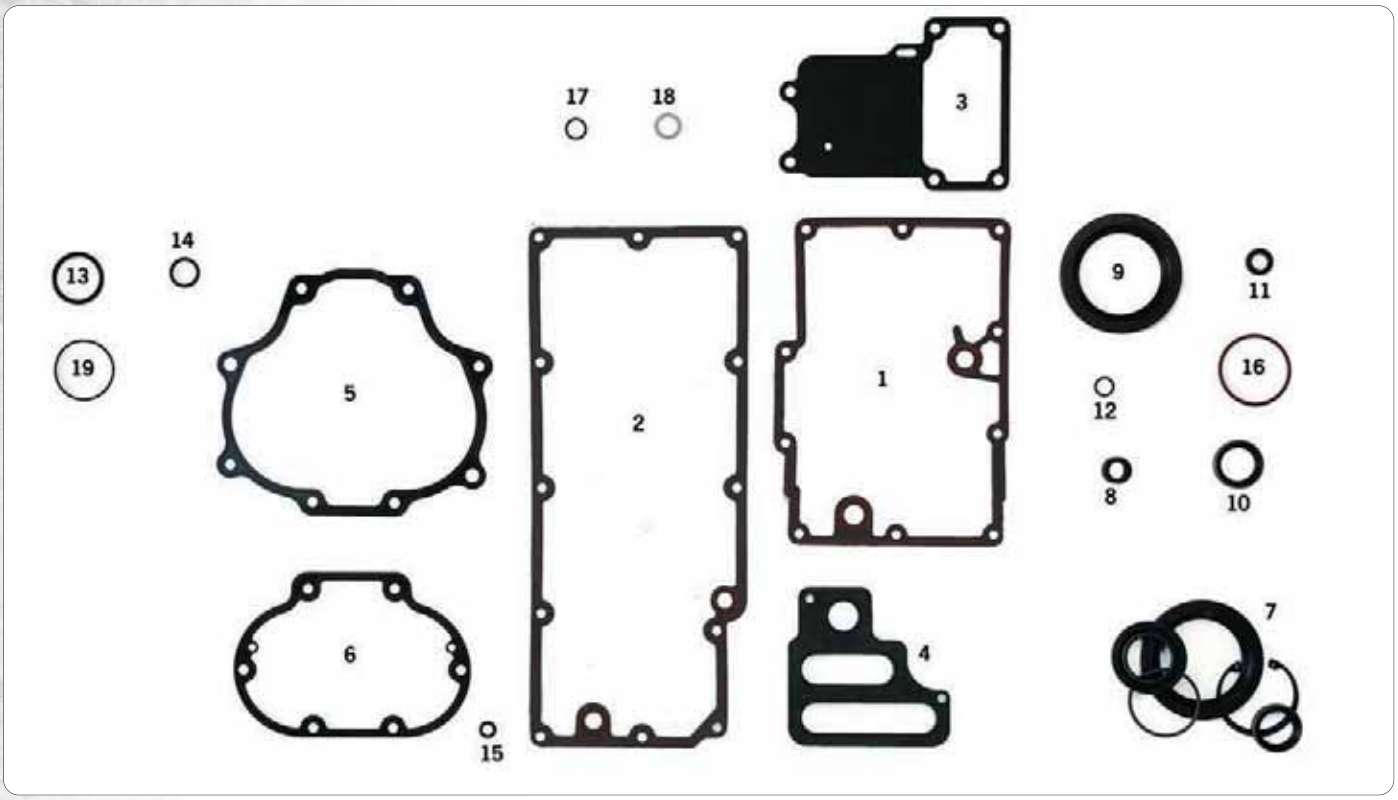
	Athena	Qté.	James	Qté.	OEM	
1	**700019**	20	-	-	25811-11	Contacteur de neutre 1936-début 1979
2	**700486**	10	-	-	31320-80	Carter de démarreur, courroie 1980-1986
3	**700485**	10	**740380**	10	31321-80	Couvercle de démarreur, courroie 1980-1986
4	**700269**	10	-	-	33043-80	Contacteur de neutre 80-85
5	**700271**	10	**740320**	10	33196-79	Couvercle d'axe fin 1979-1986
6	**700272**	10	**740316**	10	33295-36	Carter de kick 1936-1986
6	-	-	**234841**	5	33295-36	Carter de kick 36-84, Siliconé
7	**700275**	10	**740317**	10	34552-52	Couvercle de sélecteur 1952-début 1979
8	**700276**	10	**740381**	10	34565-52	Cache poussière haut 1952-début 1979
9	**700278**	10	**740318**	10	34824-36	Couvercle supérieur 36-début 79
10	**700279**	10	**740319**	10	34824-79	Couvercle de sélecteur fin 79-86
11	**700312**	10	-	10	35231-36	Arbre primaire, rondelle liège 1936-début 1977
12	**700313**	10	-	-	35607-73	Entraineur de compteur, pour 1973-1977 FX, FXS
13	**700317**	10	-	-	36025-36	Bouchon d'arbre secondaire 36-69
14	**700370**	10	**740371**	10	60559-80	Déflecteur d'huile de démarreur, chaine, fin 1980-1985
15	-	-	**234522**	10	67141-36	Entraineur de compteur 36-83
16	**700391**	10	-	-	67142-52	Entraineur de compte-tours

O-rings individuels

	Athena	Qté.	Zodiac	Qté.	OEM	
17	-	-	**022365**	10	11101	Axe de kick 1936-1986
18	-	-	**231170**	25	11115	Arbre secondaire 1965-1986
19	**700015**	10	**022471**	10	11166	Arbre primaire fin 1984-1986
20	**700460**	10	-	-	11171	Axe de fourchettes fin 79-86
21	**700270**	10	**231073**	10	33076-37	Axe de démarreur O-ring 1936-1986
22	-	-	**231171**	10	34036-80	Axe de fourchettes fin 1979-1986

Spys individuels

	Athena	Qté.	Zodiac	Qté.	OEM	
23	**700017**	5	**027651**	1	12010	Axe de sélecteur fin 1979-1986
24	**700018**	5	**740391**	5	12013A	Arbre primaire 1965-début 1966 et fin 1981-1986
25	**700020**	5	**022357**	1	12014	Ecrou de noix d'embrayage 1965-début1984
26	**700021**	5	**022358**	1	12018	Primaire intérieur 1970-1984
27	-	-	**022361**	1	12022	Arbre primaire fin 66-début 81
28	**700274**	10	-	-	34036-36	Barillet 1936-début 1979
29	**700310**	1	**022348**	1	35230-39	Arbre primaire 41-début 79
29	-	-	**231039**	1	35230-39	Arbre primaire 1941-début 1979, version double lèvre
30	**700323**	10	-	-	37337-36	Tige d'embrayage, liège 1936-1964
31	**700330**	1	**022328**	1	37741-67	Arbre primaire fin 1979-1981
32	**700478**	1	**231180**	1	37741-82	Arbre primaire 1982-1986



JOINTS ET JOINTS SPYS DE BOITE 6 DES TWIN CAM DE 2006 AU PRESENT

Des jeux complets et des joints, spys et O-rings au détail pour les boites 6-vitesses d'origine comme utilisées sur les 2006 au présent Dyna et 2007 au présent Softail et FLH/FLT. Les kits complets comprennent tous les joints, spys et O-rings nécessaires à la réfection de la boite. Sauf mention contraire tous ces joints sont fabriqués par James Gaskets.

Note: La plupart des boites 6-vitesses aftermarket utilisent des joints de boite 5.
Note: Joints vendus en paquet dans les quantités indiquées ci-dessus.

Kits complets

742443 Pour Dyna 2006 au présent et Softail 2007 au présent
742444 Pour FLH & FLT de 2007 au présent

Joints Individuels

	ZPN	Qté.	OEM	
1	**231635**	5	26072-99A	Bac à huile Dyna
2	**231639**	10	26077-99A	Bac à huile, Siliconé, FLH/FLT 1999-2008
3	**701953**	1	34917-06	Couvercle supérieur, acier
3	**742448**	5	34917-06	Couvercle supérieur, acier formé
4	**231725**	1	35607-06	Boite au moteur, Dyna 2006 et après, Touring et Softail 2007 et après
5	**231963**	1	35654-06	Trappe de boite
5	**742453**	1	35654-06	Trappe de boite, Acier formé
5	**742454**	1	35654-06	Trappe de boite, Acier
6	**701955**	1	36805-06	Couvercle de débrayage
6	**742456**	5	36805-06	Couvercle de débrayage, Acier formé

Spys Individuels

	ZPN	Qté.	OEM	
7	**231955** NOUVEAU	1	-	Kit joint spy de sortie de boite
8	**231855** NOUVEAU	10	7078	Levier de sélecteur
9	**231954**	1	12074	Pignon de boite principal
10	**231957** NOUVEAU	1	12077	Embout de pignon de boite principal
11	**27657**	1	37101-84B	Axe de sélecteur, Zodiac
11	**742457**	5	37101-84B	Axe de sélecteur

O-rings Individuels

	ZPN	Qté.	OEM	
12	**022456**	10	11105	Vidange de bac à huile, Zodiac
12	**700002**	10	11105	Vidange de bac à huile, Athena
13	**231905** NOUVEAU	10	11120	Jauge d'huile, FLH/FLT, Dyna
14	**022404**	10	11132	Jauge d'huile, Zodiac
14	**700008**	10	11132	Jauge d'huile, Athena
15	**022452**	10	11179	Câble d'embrayage, Zodiac
16	**231941** NOUVEAU	10	11201	Pignon principal
17	**231486**	10	11289A	Capteur de boite
18	**720216**	1	11290	Contacteur de neutre, import
18	**231493**	10	11290	Contacteur de neutre
19	**742407**	10	11573	Remplissage d'huile, Dyna 2006et après



CLAVETTES POUR TRANSMISSION ET POUR MOTEUR

Kit de magasin de clavettes généralement utilisées en boite pratiquement incassable. Idéal pour utilisation en magasin, contient 240 pièces de clavettes généralement utilisées. Les clavettes individuelles sont listées cidessous et sont disponibles en paquets de magasin de 10 pièces seulement.

Note: Les clavettes pour la pompe à huile, pour l'engrenage d'attaque et pour le pignon d'attaque peuvent varier d'une année à l'autre. Toutes les tailles utilisées sont incluses dans notre boite d'assortiment. Toujours vérifier la bonne application.

233550 Boite d'assortiment avec 240 pièces de clavettes
232159 Boite d'assortiment

Clavette pour arbre de pignon au volant moteur

231470 Pour BT de 1941-1981 (OEM 23985-12)
233480 Pour BT de 1981-1988 (OEM 11218)
231470 Pour SP de 1954-1981 (OEM 23985-12)
233480 Pour SP de 1981-1985 (OEM 11218)

Clavette pour axe de roue pignon au volant moteur

231453 Pour BT de 1956-1971 (OEM 23985-56)
231470 Pour SP de 1954-1985 (OEM 23985-12)

Clavette pour bouton de maneton

231471 Pour BT de 1936-1981 (OEM 23985-18)
233480 Pour BT de 1981 au présent (OEM 11218)

Clavette pour pignon d`attaque et engrenage d`attaque de pompe a huile

231471 Pour SP de 1954-1981 (OEM 23985-18)
233480 Pour SP de 1981 au présent (OEM 11218)
231472 Pour BT (OEM 23985-54)
233477 Pour Big Twin (OEM 26340-36)
231454 Pour BT (OEM 26347-15)

Clavette pour engrenages de pompe a huile et pour engrenage d`attaque

231454 Pour BT (OEM 26347-15)
231050 Pour BT (OEM 26348-15)

Clavette pour moyeu d`embrayage

144454 Pour Big Twin 1941-1984 (OEM 37523-15A)
233482 Pour BT de 1985-1989 (OEM 37523-85)

Clavette pour embrayage de demarrage

292011 Pour tous les BT à 4 vitesses de 1941-1984 à kickstart (OEM 33393-50)

Clavette pour embrayage d`attaque principal

231588 Pour BT à 4 vitesses de 1984-1977 (OEM 35175-38)



CIRCLIPS RETENUE POUR MOTEUR ET TRANSMISSION

Kit de magasin de circlips de retenue généralement utilisés dans une boite pratiquement incassable. La boite contient 110 pièces de bagues généralement utilisées et listées cidessous. Les clés individuelles sont disponibles en paquets de magasin de 10 pièces.

233552 Boite d'assortiment avec 110 pièces de bagues de retenue

Paquets individuels de remplacement comme dans la boite, par 10 pièces sauf si spécifié

233524 Axe de piston, pour BT de 1973-1977 et les SP de 1952-1977 (OEM 22582-52)
233523 Axe de piston, pour BT de 1977-1983 et les SP de 1977-1985 (OEM 22588-78)
231490 Palier d'arbre de pignon, pour BT de 1958-1986 (OEM 11007)
231045 Axe de pompe à huile, pour BT de 1957-1962 et les SP de 1972-1976 (OEM 11002, pour aussi plusieurs pièces de l'embrayage et du relevage de 1972-1991 (OEM 11143)
234463 Le même que 231045 sauf fabriqué par James Gaskets
231051 Axe d'arbre d'entraînement de pompe à huile, pour BT OHV de 1936 au présent (OEM 26348-36)
233522 Bague de roulement d'engrenage d'attaque, pour BT de 1937-1977 (OEM 35129-36)
231540 Arbre de transmission principale 2e/3e vitesse, pour BT de 1937-1986 à 4 vitesses (OEM 35337-36)
233521 Arbre intermédiaire de première et de deuxième, pour BT de 1940-1986 à 4 vitesses (OEM 35810-36)
233526 Palier d'arbre intermédiaire, pour BT de 1937-1976 (OEM 35920-36)
231762 Arbre de relevage, pour tous les BT à 4 vitesses, pour aussi plusieurs leviers de relevage, d'embrayage et de commandes de 1972-1988 (OEM 11036)
233445 Roulement de butée, pour Big Twins de 1975 au présent (OEM 11096)

Autres circlips que ceux de la boite, par 10 pièces sauf si spécifié

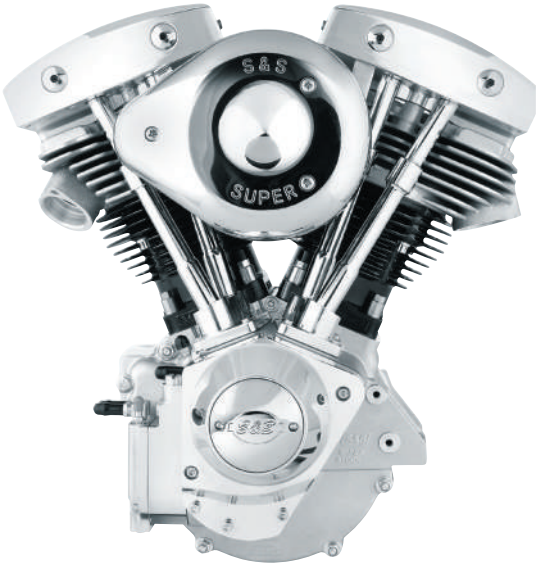
233492 Bride d'échappement, pour tous les modèles de 1984 au présent (OEM 65325-83)
742493 Bride d'échappement, pour tous les modèles de 1984 au présent, les 2 (OEM 65325-83
233509 Amortisseur de fourche, pour FL de 1949-1977 (OEM 46172-48)
148087 Butée et anneau de retenue (OEM 43554-35), 10 pièces
147004 Circlips de retenue, les 10 (OEM 11027)
238673 Circlips de retenue de palier de carter moteur côté droit, BT 1987-1999
238674 Circlips de retenue, engrenages de transmission à 5 vitesses, arbre principal et arbre intermédiaire, de 1991-2006, 6 utilisés par transmission, fabriqué par Alto (OEM 11067)
234094 Circlips de retenue, engrenages de transmission à 5 vitesses, arbre principal et arbre intermédiaire, de 1991-2003, 6 utilisés par transmission, fabriqué par Jims (OEM 11067)

INDEX 07

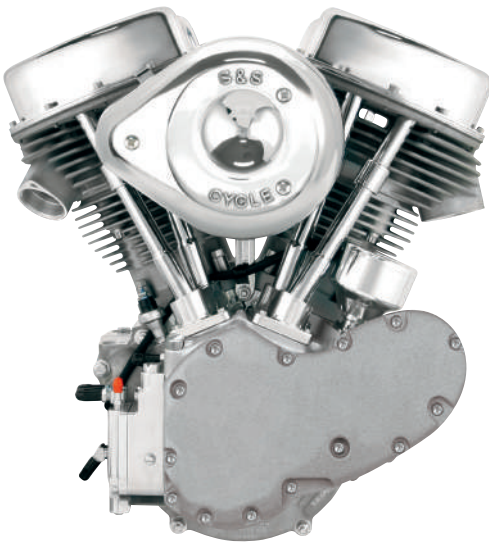
MOTEURS	07-196
CYLINDRES	07-199
PISTONS & SEGMENTS	07-203
CARTERS ET CACHES/CARTERSMOTEUR	07-204
PIECES DE CARTER	07-205
PIECES DE VILEBREQUIN	07-212
PIECES DE BALANCIERS POUR TWIN CAM	07-218
POMPE A HUILE	07-219
CACHE CULBUTEUR/POUSSOIRS	07-221
ACCESSOIRES POUR CAMES	07-222
CAMES POUR EVO BIG TWIN	07-224
JOINTS SPÉCIAUX ET BIG BORE	07-225
CLAVETTES MOTEUR	07-226



Moteur S&S KN74 avec carburateur Super-E et allumage Super Stock



Moteur S&S SH103 avec carburateur Super-G et allumage Super Stock



Moteur S&S P74 avec carburateur Super-E et allumage Super Stock



MOTEUR S&S T143 POUR 2008 AU PRESENT TOURING

La taille ça compte. Le moteur S&S T143 Long Bloc pour les modèles 2008 et après Touring Harley-Davidson est le plus gros et le plus méchant moteur S&S qui rentre dans un cadre d'origine. Il est gros ce moteur avec ses 143 pouces cubes (2342cc). Depuis l'introduction du S&S T124 il y a onze ans qui a continué à établir la norme pour les moteurs aftermarket. Le T124 est devenu LE choix pour améliorer radicalement une Harley-Davidson, et il reste un excellent choix aujourd'hui. Cependant, il y a un nouveau shérif en ville. Le grand frère du T124 vient se joindre à la fête. Avec le double de la puissance d'un moteur de série, la puissance du T143 nécessite une expertise technique pour l'installation et le réglage avec un pilote expérimenté. Ceci est un moteur ultra performance ou course. Longévité, bruit du moteur, vibrations et la sensibilité des gaz ont tous été compromis pour atteindre ce niveau de performance tout en montant dans un châssis stock et en tant que tel ce moteur ne convient pas à toutes les situations. Il est de la responsabilité de l'acheteur d'examiner la pertinence de leur application. Le bruit du moteur et les dommages contre les abus ne sont pas couverts par la garantie.

Caractéristiques et avantages:

Convient au châssis stock - pas de coupe ou de modifications du cadre
4.425" d'alésage, course 4 5/8" avec pistons forgés et 10.5:1 de compression
Culasses B3 usinées CNC avec des brides d'échappement 2 boulons
Carters S&S super Stock T2 avec reniflard à clapets
Vilebrequin 3-pièces
Pompe à huile S&S haut débit et le couvercle de la came
Cames 635 Easy Start S&S à pignons et culbuteurs S&S 1:.725 pour .674" de levée
Poussoirs S&S premium High Performance
6 garantie mois des pièces
Disponible en Noir ou gris époxy

Remarque: L'installation nécessite une modification du carter de boite, un kit de perçage de fixation est disponible séparément, nécessite également l'achat séparé d'un kit de durites d'huile et de support de montage spécifique.

760587 Moteur T143, noir wrinkle
760588 Moteur T143, gris
760589 Support culasse pour modèles 2008
760590 Support culasse pour modèles 2009 au présent
760436 Kit durites d'huile
760437 Kit de perçage de boite S&S





MOTEURS S&S T124 HOMOLOGUES EURO-3

Ces moteurs S&S T124 à deux cames respectent les normes EURO III en vigueur concernant le bruit et les émissions pour être utilisé sur les 2002-2006 Harley-Davidson FLH et FLT. Ces moteurs ont des arbres à cames, pompe à huile et reniflard, tous entrainés par pignons. Ils sont livrés complets avec leur système d'injection S&S "Variable Fuel Injection" (VFI), contrôle de richesse par sonde lambda, mono-corps d'injection, filtre à air Teardrop ainsi que toute la documentation TÜV nécessaire du moteur. L'installation du moteur requièrera l'addition de sondes d'oxygène sur les tubes d'échappement ainsi que l'utilisation de silencieux d'origine des modèles 2007 pour respecter les normes d'émissions EURO III. L'installation sur une moto qui était équippée d'un carburateur requiert un faisceau d'origine de la même année d'une machine équippée d'injection d'origine. L'Installation sur 1999-2001 Touring requiert une conversion à un réservoir et le faisceau Delphi.

Spécifications: Alésage 4 1/8" (104.8mm), Course 4 5/8" (117.5mm), Cylindrée 124 CI (2,032cc), Compression 9.5:1. L'installation requiert des durites d'huile spécifiques.

Se monte aussi sur les cadres type Evolution avec l'adaptateur Zodiac ZPN236889

750966 Finition époxy Aluminium
750967 Finition époxy noir
750968 Finition polie

Pièces d'installation

750816 Kit durites d'huile pour 1999-2005 Dyna
750817 Kit durites d'huile pour 2000-2006 Touring

ULTIMA T-VO: MOTEURS STYLE EVO POUR CADRES TWIN CAM A

Moteurs T-VO sont des moteurs de remplacements simple came pour Twin Cam A. Ils conviennent à tous les applications de moteurs 1999 à 2006 avec carburateur ou ijcetion Delphi. Pas pour les applications Magneti Marelli, sauf si le système est remplacé par un kit carburateur et allumage qui sont disponibles séparément chez Zodiac. Ces moteurs offrent des améliorations spectaculaires dans la durabilité et la performance en éliminant une came, deux chaînes d'entraînement, deux pignons et une plaque de support de came. Les moteurs sont équipés de deux pompes d'huile externes pour fournir 60% plus de protection, 3 pièces vilebrequin à l'épreuve des balles, roulement Timken et reniflard rotatif. La distance du collecteur d'admission accepte la largeur stock du Twin Cam Delphi ou du carburateur, mais le support de filtre à air peut avoir besoin de légères modifications à faire. Tous les moteurs de TVO vont dans un les cadres stock de 1999 à 2006 Touring ou 1999 à 2005 Dyna. Ne convient pas pour Softail.

Moteurs TVO 113CI (1,851cc)

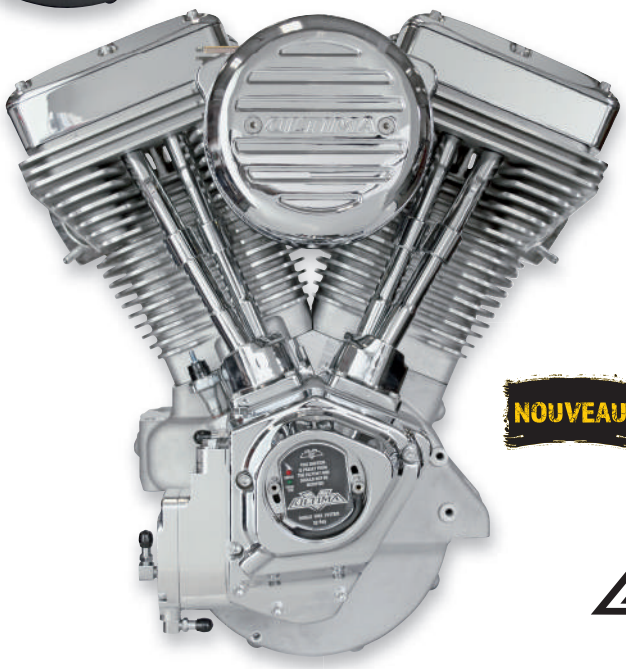
745166 Argent
745167 Noir
745168 Poli

Moteurs TVO 127CI (2,081cc)

745169 Argent
745170 Noir
745171 Poli







MOTEUR EVO ULTIMA "EL BRUTO"

Les moteurs Ultima "El Bruto" sont conçus pour fournir à nos clients un moteur hautes performances construit aux USA et qui le meilleur rapport quakité prix de tous les moteurs actuellement sur le marché. Excellence de l'ingénierie et prix très concurrentiels ont donné vie au El Bruto en insistant sur les performances, la fiabilité et la conception. Toutes les pièces dans ces moteurs sont coulées dans les fonderies américaines et sont basés sur des tous nouveaux modèles conçus en CAO et en aluminium C355, un alliage commun de l'Armée américaine connu pour sa stabilité sur plusieurs cycles de chaleur. Les composants du moteur sont usinées CNC avec une précision dimensionnelle garantie et répétable. Ces moteurs sont équilibrés dynamiquement en utilisant des méthodes propres pour fournir les moteurs de fonctionnement le plus doux sur le marché. Avec leurs culasses à débit élevé et le carburateur Mikuni HSR 45mm ces moteurs peuvent maintenant aussi se vanter d'être les moteurs les plus puissants sur le marché!! Pour vous assurer que le bas moteur peut contenir toute cette puissance, les moteurs Ultima "El Bruto" ont des soies et manetons Jims et des bielles course usinées en H. Les moteurs 127" ont aussi un vilebrequin 3 parties pressé et renforcé. Nous pensons que ces moteurs ont le meilleur rapport qualité-prix.

Moteurs 113CI (1851cc) avec 4" d'alésage, 4 1/2" de course, 10.2:1 de compression, came avec .640" de levée, Mikuni HSR 45mm et allumage

745160 113CI (1851cc) Naturel
745161 113CI (1851cc) Noir
745162 113CI (1851cc) Poli

Moteurs 127CI (2081cc) avec 4 1/4" d'alésage, 4 1/2" de course, 10.2:1 compression, came avec .640" de levée, Mikuni HSR 45mm et allumage.

745163 127CI (2081cc) Naturel
745164 127CI (2081cc) Noir
745165 127CI (2081cc) Poli



KITS CYLINDRES S&S BIG BORE POUR TWIN CAM

Ces kits cylindre Big Bore sont une solution simple pour augmenter la cylindrée de votre Twin Cam. Un Twin Cam 88CI stock passe à 97 ou 98 pouces cubes (1590 ou 1606 cc) et un moteur Twin Cam 96 stock passe à 106 ou 107 pouces cubes (1737 ou 1753 cc), sans changer la course, en utilisant votre vilebrequin stock. Ces cylindres ont une augmentation de la surface des ailettes pour une meilleure dissipation de la chaleur et sont faciles à installer car ils ne nécessitent pas de modification du carter, ni le rééquilibrage du vilebrequin. Les kits sont disponibles avec finition époxy noire ou aluminium comme les moteurs de série. ils sont prêts à installer avec des pistons complets et les joints d'embase et de culasse.

Note: Les 2014 au présent Twin Cooled Touring requiert les joints ZPN747430.

Kits 97CI pour 1999 à 2006 Twin Cam. Les kits sont livrés avec pistons forgés avec un dôme de 3 cc, donne 9.7:1 de compression avec culasses stock

747415 Aluminium
747416 Noir
747419 Kit de pistons de remplacement, alésage 3.927"
747420 Kit de pistons de remplacement, + .010" oversize
747423 Pochette de joints haut moteur de remplacement

Kits 98CI pour 1999 à 2006 Twin Cam. Les kits sont livrés avec pistons forgés avec un dôme de 10 cc, donne 10.3:1 de compression avec culasses stock

747424 NOUVEAU Aluminium
747425 NOUVEAU Noir
747429 NOUVEAU Kit de pistons de remplacement, alésage 3.937"
747423 Pochette de joints haut moteur de remplacement

Pour 2007 au présent Twin Cam

747417 Aluminium
747418 Noir
747421 Kit de pistons de remplacement, alésage 3.927"
747422 Kit de pistons de remplacement, + .010" oversize
747423 Pochette de joints haut moteur de remplacement
747430 NOUVEAU Pochette de joints pour modèles Twin Cooled

Kits 107CI pour au présent Twin Cam. Les kits sont livrés avec pistons forgés avec un dôme de 3cc, donne 10:1 de compression avec culasses stock

747426 NOUVEAU Aluminium
747427 NOUVEAU Noir
747428 NOUVEAU Kit de pistons de remplacement, alésage 3.937"
747423 Pochette de joints haut moteur de remplacement
747430 NOUVEAU Pochette de joints pour modèles Twin Cooled



CORRECTION



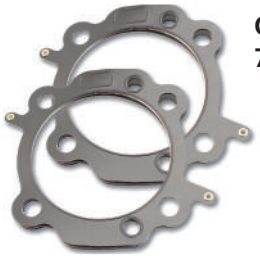
KITS CYLINDRES S&S 117CI BIG BORE

Ces cylindres S&S vous donnent une forte augmentation de cylindrée avec un petit prix. Votre carter, vilo, les culasses, pompe à huile, et couverture de came sont réutilisés. Argent ou noire époxy, ces cylindres ont la finition d'origine. Ces cylindres de 4 3/8" d'alésage sont .060" plus court que l'origine et n'ont donc aucun problème de montage dans le cadre. Les poids des pistons est la même que sur 96 et 103 CI Twin Cams, donc pas de compensation requise. Livré avec pistons traités pour une durabilité extrême et jupes à faible frottement Wiseco ArmorGlide en revêtement. Cylindres et pistons sont prêts à installer et complets avec axes de piston, clips, segments, joints de culasse et embase. Pour les cylindres il faut aléser les carters moteur et l'installation peut parfois exiger au collecteur d'être raccourci par ponçage de chaque côté du conduit d'admission.

Notez que sur 2014 au présent des modèles Touring refroidis par eau nécessitent l'achat séparé de ZPN760444 joint de culasse ensemble.

Pour 2007 au présent Twin Cam

760440 Argent
760441 Noir



Optional

760444 Joints de culasses liquides



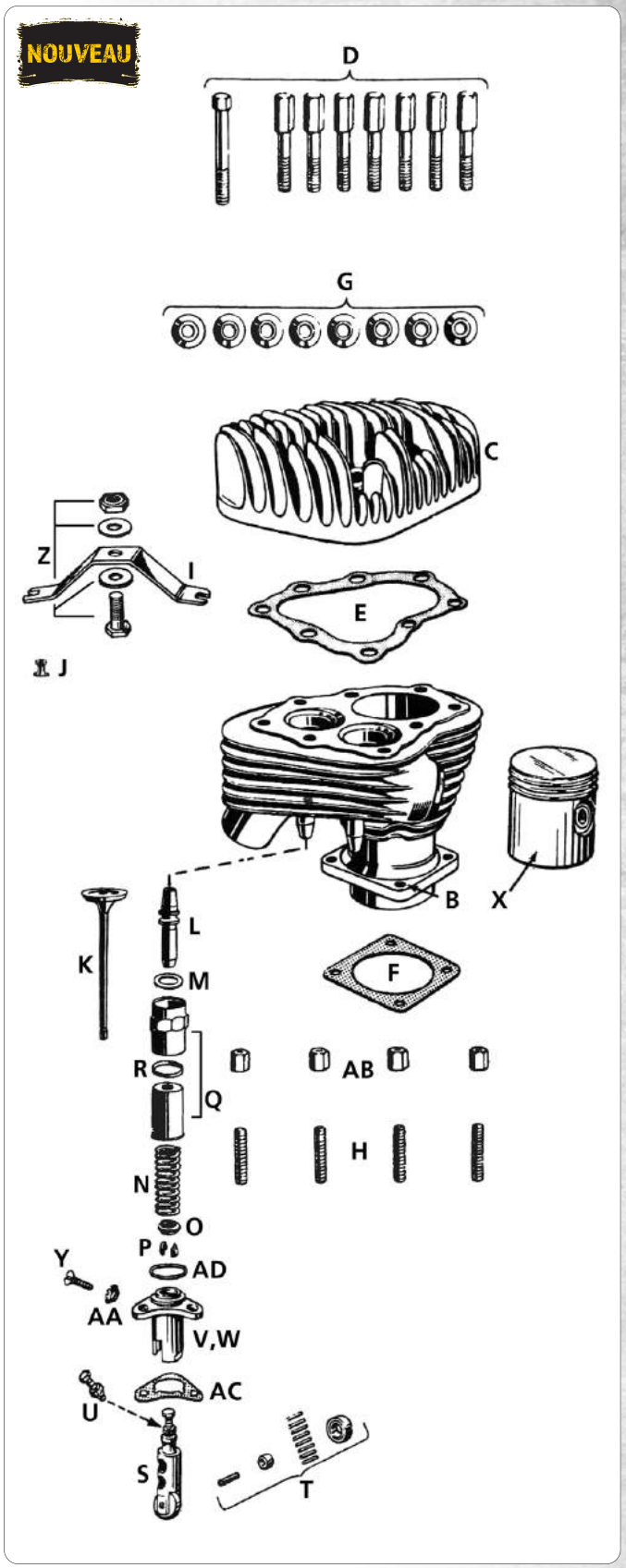
CYLINDRES DE REMPLACEMENT EVOLUTION DE HAUTE QUALITE

Ces cylindres de remplacement ont des chemises en fonte ductile centrifugée. La haute densité de ce materiau accroitera énormément la vie du cylindre et du piston. De plus ces chemises sont coulées avec les cylindres. Ceci revient plus cher mais ils sont bien meilleurs. Le fait d'etre coulés avec la chemise leur confère un meilleur échange thermique que les chemises emmanchées. Etant donne la variété de pistons existants ils ont été alésés quelques centièmes à la cote infèrieure. Ceci laisse la possibilité d'aléser aux tolérances voulues et propres à chaque marque ou type de pistons. Ils se font en finition noire ou aluminium. Cylindres vendus pièce.

Pour Sportster Evolution 883 1988-2003 (OEM 16447-88)
Peut également être utilisé sur 2004 au présent mais il faut noter que le profil des ailettes ne correspond pas à la perfection à celles des culasses de 2004 et après.
049131 Aluminium

Pour Sportster Evolution 1200 1988-2003 (OEM 16447-88)
Peut également être utilisé sur 2004 au présent mais il faut noter que le profil des ailettes ne correspond pas à la perfection à celles des culasses de 2004 et après.
049130 Aluminium
049128 Noir wrinkle

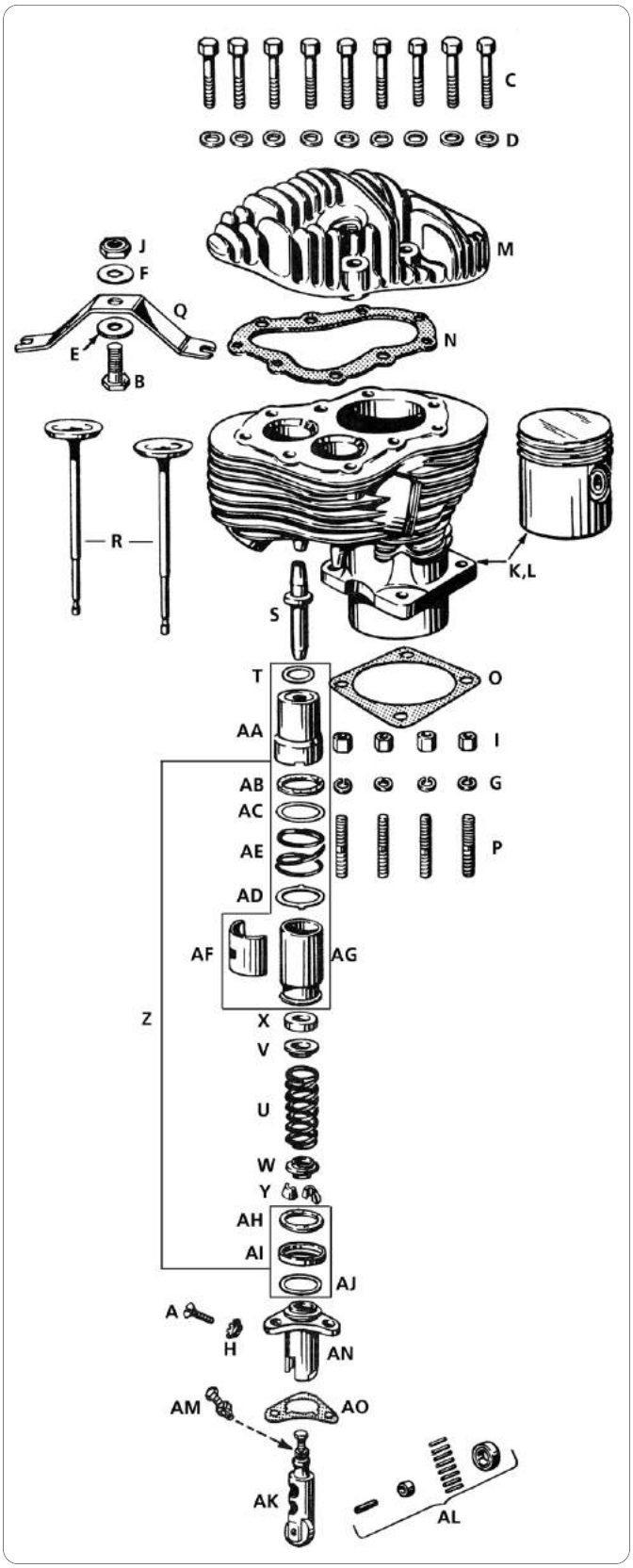
Pour Big Twin Evolution 1340 de 1984-1999 (OEM 16510-83A)
049113 Aluminium
049127 Noir wrinkle



CYLINDRES ET SOUPAPES POUR MODELES 45CI LATERAL

Pos.	ZPN	Description	OEM
A.	**745701**	Cylindre avant 45CI	16460-36, 16461-40
B.	**745700**	Cylindre arrère, 45CI	16461-36, 16461-40, 16461-51
C.	**745896**	Culasses avant et arrière, 1:6 compression, 1940-1946 WLD, 1947-1952 tous	16681-39 + 16683-39

Pos.	ZPN	Description	OEM
C.	-	Culasses avant et arrière, 1:5.5 compression, 1936-1950 G, W & WL	16692-36 + 16695-36
C.	745702	Culasses avant et arrière, 1:5 compression, WL	16697-40 + 16700-40
D.	745703	Jeu de vis de culasses, cadmié, Colony	16811-40 & 16812-40
D.	745704	Jeu de vis de culasses, chromé, Colony	16811-40 & 16812-40
D.	745705	Jeu de vis de culasses, parkerisé, Colony	16811-40 & 16812-40
E.	700043	Joint de culasses, Athena, les 10	16768-39
E.	742882	Joint de culasses, James, 5-pack	16768-39
F.	700068	Joint d'embase de cylindre, Athena, les 10	16775-29
F.	742883	Joint d'embase de cylindre, James, les 10	16775-29
G.	745707	Jeu de rondelles de culasses, cadmié, Colony	16822-39
G.	745708	Jeu de rondelles de culasses, chromé, Colony	16822-39
G.	745706	Jeu de rondelles de culasses, parkerisé, Colony	16822-39
H.	745712	Cylinder base stud, each	16830-29
I.	745866	Patte de culasses, 1940-1942 WLA	16855-40
I.	745868	Patte de culasses, 1940-1942 WLA, chromé	16855-40
I.	-	Patte de culasses pour tous modèles avec culasse fonte	16855-51
I.	-	Patte de culasses, 1940-1946 WLD, chromé	16856-40
J.	745867	Entretoise de patte de culasses, jeu de 2, 1940-1946 WLA, WLC, WLD	16860-40
J.	745869	Entretoise de patte de culasses, jeu de 2, parkerisé, 1940-1946 WLA, WLC, WLD	16860-40
K.	756058	Soupape, admission ou échappement, Kibblewhite	18070-32, 18080-32
L.	756050	Guide de soupape, admission ou échappement, Kibblewhite, Standard size	18176-41
L.	756051	Guide de soupape, admission ou échappement, Kibblewhite, +.001" oversize	18179-41
L.	756052	Guide de soupape, admission ou échappement, Kibblewhite, +.002" oversize	18180-41
L.	756053	Guide de soupape, admission ou échappement, Kibblewhite, +.010" oversize	-
M.	700161	Joint de guide de soupape, Athena, les 10	18198-38
N.	237009	Ressorts de soupape, jeu de 4	18201-41
O.	237452	Coupelles de soupapes, jeu de 4	18220-30
P.	237015	Clavettes de soupapes, jeu de 8	18228-30
		Jeu de caches soupapes, 4 hauts et 4 bas. Militaires et Civilis sont interchangeables	
Q.	745713	cadmié, militaire	173-41 + 174-31
Q.	745717	parkerisé, militaire	173-41 + 174-31
Q.	745718	Zingué, militaire	173-41 + 174-31
Q.	745714	chromé, civil	18239-41 + 18255-31
Q.	745715	Avec joint O-ring, cadmié	18239-41 + 18255-31
Q.	745716	Avec joint O-ring, chromé	18239-41 + 18255-31
R.	237488	Joints de cache soupape caoutchouc, James, les 10	18260-29
S.	237454	Poussoir avec roulette, sans vis ni écrou	18490-29, 18515-40
S.	745719	Poussoir avec roulette japonaise, avec vis et écrou, 1929 et après	18490-29, 18515-40
S.	745720	Poussoir avec roulette, avec vis et écrou 1929 et après +.005"	-
T.	231424	Poussoir avec roulette, jeu de 4, Made in Japan, 1929 et après	18534-29
T.	232691	Poussoir avec roulette, jeu de 4, S&S, 1929 et après	18534-29
T.	233397	Poussoir avec roulette, pièce, Jims USA, 1929-u[	18534-29
U.	237453	Poussoir avec roulette, avec vis et écrou , jeu de 4	18556-40
U.	237011	Ecrou de poussoir, jeu de 4	18566-40
U.	231474	Ecrou de poussoir, les 10	18570-38
U.	233399	Ecrou de poussoir, Jims USA, jeu de 4	18570-38
V.	745721	cadmié, militaire	18605-30
W.	745722	Guide de poussoir arrière, 1929 et après	18606-30
X.	745723	Pistons avec segments Hastings, jeu de 2	22251-29B
X.	745724	Pistons avec segments Hastings +.010", jeu de 2	22253-29B
X.	745725	Pistons avec segments Hastings +.020", jeu de 2	22254-29B
X.	745726	Pistons avec segments Hastings +.030", jeu de 2	22255-29B
X.	745727	Pistons avec segments Hastings +.040", jeu de 2	22256-29B
Y.	237489	Vis et rondelles de guides de poussoirs, jeu de 4	2329 + 7231
Y.	237492	Vis et rondelles de guides de poussoirs, chromé, jeu de 4	2329 + 7231
Z.	237498	Kit vis patte moteur haute, cadmié, Colony	4620, 6520 + 6524 +7859
Z.	237499	Kit vis patte moteur haute, parkerisé, Colony	4620, 6520 + 6524 +7859
Z.	237502	Kit vis patte moteur haute, chromé, Colony	4620, 6520 + 6524 +7859
AA.	-	Rondelles frein, interne, 1/4" fraisée	7231
AB.	745709	Ecrous d'embase de cylindre, jeu de 16, cadmium, Colony	7804
AB.	745710	Ecrous d'embase de cylindre, jeu de 16, chromé, Colony	7804
AB.	745711	Ecrous d'embase de cylindre, jeu de 16, parkerisé, Colony	7804
AC.	700169	Joint de guide de poussoir, Athena, les 10	18631-30
AD.	700168	Joint de cache soupapes, Athena, les 10	18630-26



CYLINDRES & SOUPAPES POUR FLATHEAD BIG TWIN

S'il vous plaît vérifier avec votre bureau de vente Zodiac pour les pièces sans un numéro de pièce Zodiac que ceux-ci peuvent être disponibles sur commande spéciale celles-ci peuvent être disponibles sur commande spéciale.

Pos.	ZPN	Description	OEM
A.	237489	NOUVEAU Vis et rondelles de guides de poussoirs, jeu de 4	2329 + 7231
A.	237492	NOUVEAU Vis et rondelles de guides de poussoirs, chromé, jeu de 4	2329 + 7231

Pos.	ZPN	Description	OEM
B.	-	Vis de culasse, 7/16"-20x1"	4620
C.	-	Vis de culasse 7/16"-16x1 7/8", fin 1930-1948 74 & 80CI	4674
D.	-	rondelle, 19/64"x13/16"x3/32"	6486
E.	-	rondelle, 29/64"x1 1/8"x3/32"	6520
F.	-	rondelle, 29/64"x1 1/8"x1/64"	6524
G.	-	rondelle frein, 7/16"x11/16"x1/16"	7055
H.	-	rondelle frein, interne, 1/4" fraisée	7231
I.	717839	Goujon d'embase de cylindre, 1930-1954	7839
J.	-	Vis hexagonale, 7/16"-20x3/8"x3/4"	7859
K.	-	Cylindre avant 74CI	16473-37
L.	-	Cylindre arrière 74CI	16474-37
M.	-	Culasse, arrière, haute compression, 1937-1948 70 & 74CI	16660-40
M.	-	Culasses, haute compression, 1937-1948 70 & 74CI	16661-40
M.	-	Culasses, medium compression, 1937-1946 74 & 80CI	16662-40
M.	-	Culasse, avant, haute compression, 1937-1948 70 & 74CI	16667-40
M.	-	Culasse, arrière, haute compression, 1937-1948 70 & 74CI	16673-36
N.	700044	Joint de culasse, 1936-1948 74 & 80CI, Teflon, Athena les 5	16769-36
N.	231777	Joint de culasse, 1936-1948 74 & 80CI, cuivre, James les 5	16769-36
O.	700061	Joint d'embase de cylindre, 1924-1947 61, 70, 74 & 80CI, 1948 74CI, Athena les 10	16774-21
O.	234546	Joint d'embase de cylindre, 1924-1947 61, 70, 74 & 80CI, 1948 74CI, James les 10	16774-21
P.	234915	Goujon d'embase de cylindre, 1930 et après	16831-30
Q.	-	Patte de cylindre 4937-1948 74 & 80CI	16851-37
R.	756059	Soupape, admission ou échappementt, Kibblewhite	18072-37, 18082-37
S.	756054	Guide de soupape, 1930-1948 74 & 80CI, Kibblewhite, Standard	18170-30
S.	756055	Guide de soupape, 1930-1948 74 & 80CI, Kibblewhite, +,001"	18171-30
S.	756056	Guide de soupape, 1930-1948 74 & 80CI, Kibblewhite, +.002"	18172-30
S.	756057	Guide de soupape, 1930-1948 74 & 80CI, Kibblewhite, +.010"	-
T.	700161	Joint de guide de soupape, Athena, les 10	18198-38
U.	-	Ressort de soupape, 1930-1948 74 & 80CI	18200-30
V.	-	Coupelle de soupape supérieure, fin 1930-1948 74 & 80CI	18221-30
W.	-	Coupelle de soupape inférieure, fin 1930-1948 74 & 80CI	18222-30
X.	-	Entretoise de coupelle de soupape supérieure, fin 1930-1948 74 & 80CI	18223-37
Y.	-	Clavettes de soupapes, jeu de 8	18228-30
Z.	-	Kit de caches soupapes	18236-39
AA.	-	Cache soupape supérieur	18238-39
AB.	700162	Rondelle supérieure liège, Athena, les 10	18245-39
AC.	-	Rondelle supérieure liège, reteneur	18246-39
AD.	-	Rondelle inférieure de cache soupape	18248-39

Pos.	ZPN	Description	OEM
AE.	-	Ressort de cache ressort de soupape	18247-39
AF.	-	Cache ressort de soupape bas	18254-39
AG.	-	Cache ressort de soupape interne	18256-39
AH.	700163	Rondelle liège de cache ressort de soupape bas, Athena les 10	18257-39
AI.	-	Rondelle liège de reteneur	18258-39
AJ.	700426	Joint de cache inférieur, Athena les 10	18259-39
AK.	237454	NOUVEAU Poussoir avec roulette, vis d'ajustage et écrou, 1929 et après, Eastern USA	18490-29, 18515-40
AK.	745719	NOUVEAU Poussoir avec roulette japonaise, vis d'ajustage et écrou, 1929 et après, Samwel	18490-29, 18515-40
AK.	745720	NOUVEAU Poussoir avec roulette, vis d'ajustage et écrou, , 1929 et après +.005", Samwel	18490-29, 18515-40
AL.	231424	Poussoirs, jeu de 4, Made in Japan, 1929 et après	18534-29
AL.	232691	Poussoirs, jeu de 4, S&S, 1929 et après	18534-29
AL.	233397	Poussoir, pièce, Jims USA, 1929 et après	18534-29
AM.	237453	NOUVEAU Vis de réglage de poussoir avec écrou, jeu de 4	18556-40
AM.	237011	NOUVEAU Vis de réglage de poussoir, jeu de 4	18566-40
AM.	231474	Ecrou de réglage de poussoir, les 10	18570-38
AM.	233399	Ecrou de réglage de poussoir, Jims USA, les 4	18570-38
AN.	237503	NOUVEAU Guide de poussoir, jeu de 4, 1939-1948 74 & 80CI	18611-39 + 18612-39
AO.	700169	Joint de Guide de poussoir, Athena, les 10	18631-30



PISTONS S&S "VIOLA V-TWIN" POUR TWIN CAM

La gamme Viola V-Twin de S&S sont des pièces de rechange de qualité qui répondent ou dépassent les spécifications à un prix abordable. Ces kits de piston sont un excellent exemple. Pas de "Haute Compression", "Big Bore" ou "haute performance", juste pour reconstruire votre moteur aux spécifications d'origine. Fabriqué exclusivement par Wiseco S&S/Viola V-Twin et fourni en jeu avant et arrière complèt avec des segments de piston, axes de pistons et circlips.

Pour 1999 à 2006 Twin Cam 88

747431 Alésage Standard 3.875" (OEM 21930-99)
747432 Alésage .005" oversize, 3.880" (OEM 21931-99)
747433 Alésage .010" oversize, 3.885" (OEM 21933-99)

Pour 2007 au présent Twin Cam 103

747434 Alésage Standard 3.875" (OEM 21962-07)
747435 Alésage .010" oversize, 3.885" (OEM 21964-07)



KITS BIG BORE WISECO 3 7/8" ET 4" POUR TWIN-CAM 96

Ces kits Wiseco Big Bore sont conçus pour les Twin-Cam 96 (1.580 cc). L'utilisation de pistons en 3 7/8" avec la course d'origine en 4.375" augmente la cylindrée de 96 à 103 Cubic Inches (1.687 cc). Le kit 4" vous donnera une cylindrée de 110 Cubic Inch (1.802 cc) mais doit être utilisé avec des chemises dans les cylindres d'origine. Le kit 3 7/8" peuvent être utilisés dans les cylindres d'origine réalésés. Les chemises ne sont pas comprises et doivent être commandées séparément. Les kits pistons Big Bore contiennent une paire de pistons Wiseco forgés, segments Hastings, axes de piston et circlips.

Kits Big Bore 3 7/8", compression 9:1

732751 Alésage Std. 3.875"
732752 NOUVEAU Alésage +.005"
732753 Alésage +.010"

Kits Big Bore 3 7/8", compression 9.6:1

732761 Alésage Std. 3.875"
732762 Alésage +.005"
732763 Alésage +.010"

Kits Big Bore 3 7/8", compression 10.5:1

732754 Alésage Std. 3.875"
732755 Alésage +.005"
732756 Alésage +.010"

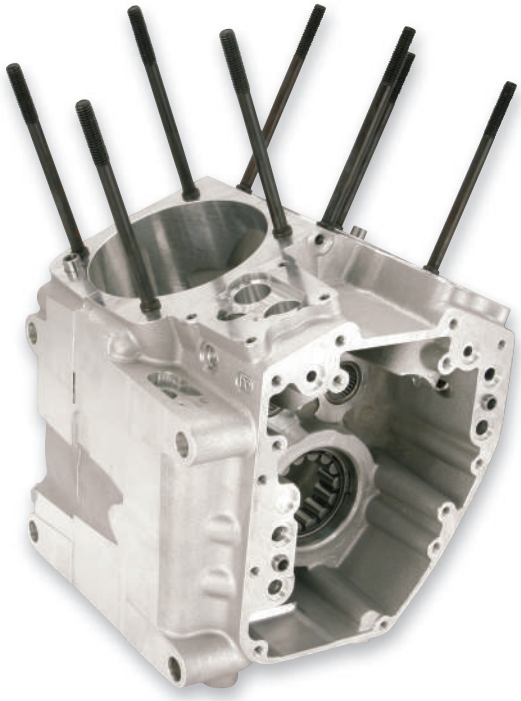
Kits 4" Big Bore, 10.5:1 de compression

732358 Alésage Std. 4.000"
235990 Chemise Big Bore (pièce)
235858 Jeu de segments pour un piston

Jeu de segments de remplacement pour un piston.

Les segments X-series Wiseco sont pour les pistons 4678, 4688, 4916, 4917, 4957 et 4964. Les segments VM-series Wiseco sont pour les pistons 4993, 4994, 4996, 4997, 4998 et 4999

X-Serie	VM-Serie	
720330	733875	Alésage Std. 3.7/8"
720331	733880	+.005"
720332	733885	+.010"
720333	733895	+.020"
720334	733905	+.030"



CARTERS MOTEUR S&S TWIN CAM A

Ces carters S&S Twin Cam sont parfaits pour ceux qui se construisent un moteur de Twin Cam TC88A à partir de rien. Ces carters S&S Twin Cam ont une épaisseur générale des carters plus importante surtout au niveau de la fixation avant ce qui est important pour les moteurs hautes performances. Tous les passages d'huile du carter moteur et du couvercle ont des joints O-ring. Roulement Timken côté transmission et reniflard à clapets S&S fournis. Les carters sont usinés pour des alésages jusqu'à 5" et utilisent les composants d'origine des Twin Cams de 1999 à 2006 (sauf 2006 Dyna). Utilisent pompe à huile, support de came, pignons d'origine etc…il suffit de commander les kit d'installation de durite d'huile pour votre application dans la liste ci-dessous.

Zodiac peut vous fournir des carters moteur Twin Cam au choix avec des diamètres de cylindre (stock 4.080" à 4.380"), écartement des goujons au choix et fixation moteur arrière du style Twin Cam ou Evolution, finition argent, noire ou polie sur commande spéciale.

Carters moteur S&S Twin Cam "A" pour cadres Twin Cam

Finition alu	*Finition noire*	*Alésage*
750085	**750086**	Stock
750087	**750089**	4"
750088	**750090**	4 1/8"

Carters moteur S&S Twin Cam "A" pour cadres Evolution

752085	**752086**	Stock

Kits d'installation ligne huile

750816 1999-2005 Dyna
750817 2000-2006 Touring

Pièces de réfection

760591 NOUVEAU Joint de durite d'huile pour kit 750816, 4 requis



COUVERCLE DE CAME PERFORMANCE MACHINE POUR TWIN CAM

Couvercles de came PM en aluminium usiné pour 2001 au présent Twin Cam, peuvent également équipés de 1999 à 2000 Twin Cam avec un allumage de rechange qui n'utilise pas le capteur de position de came. Existe en Chromé, Contrast Cut noir avec des accents en aluminium, Noir Platinum Cut avec des accents polis ou Black Ops, deux tons noir de PM qui combine texturé noir et brillant qui se marie parfaitement avec la finition des moteurs et des transmissions.

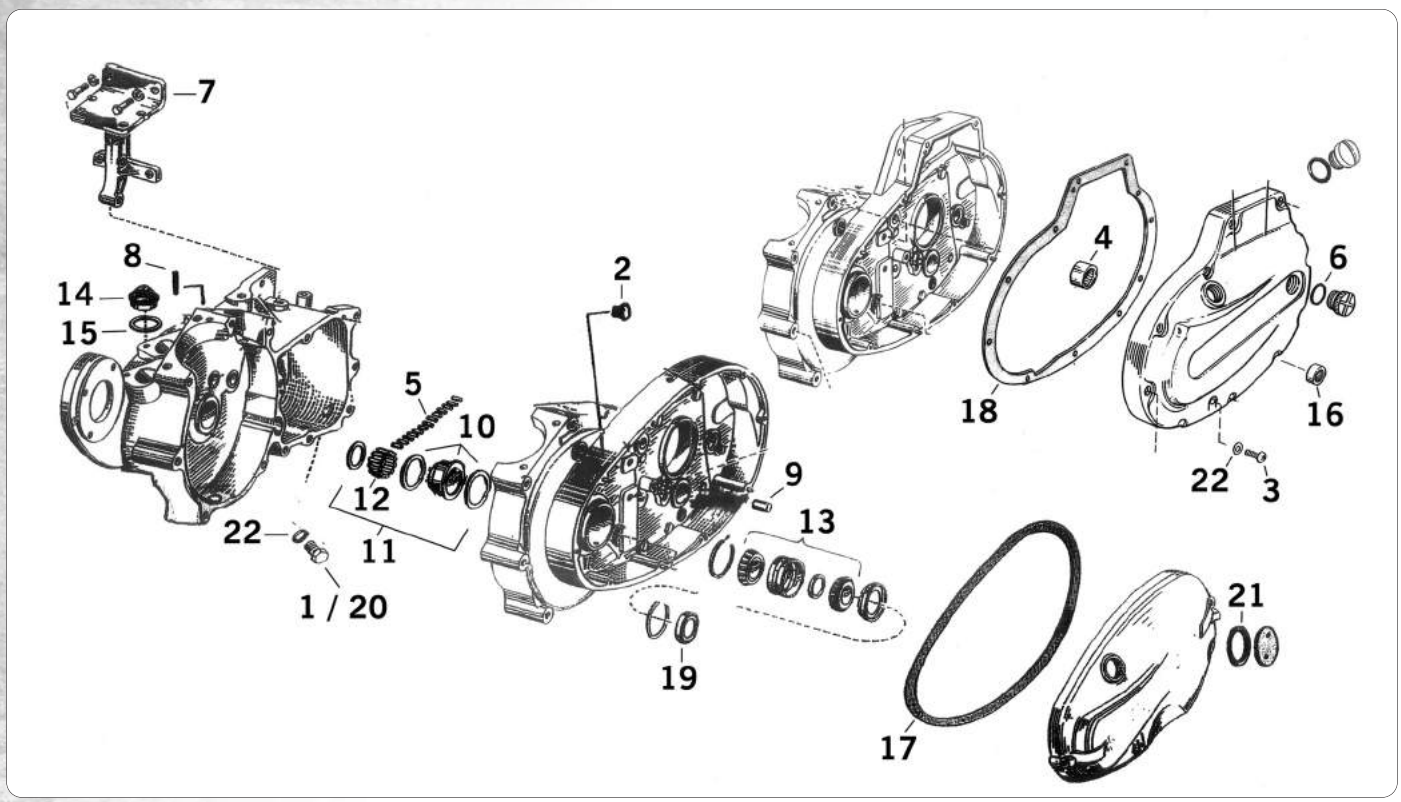
Scallop design

752294 Chromé
752295 Noir Contrast Cut
752297 Noir Platinum Cut
752296 Black OPS



Drive design

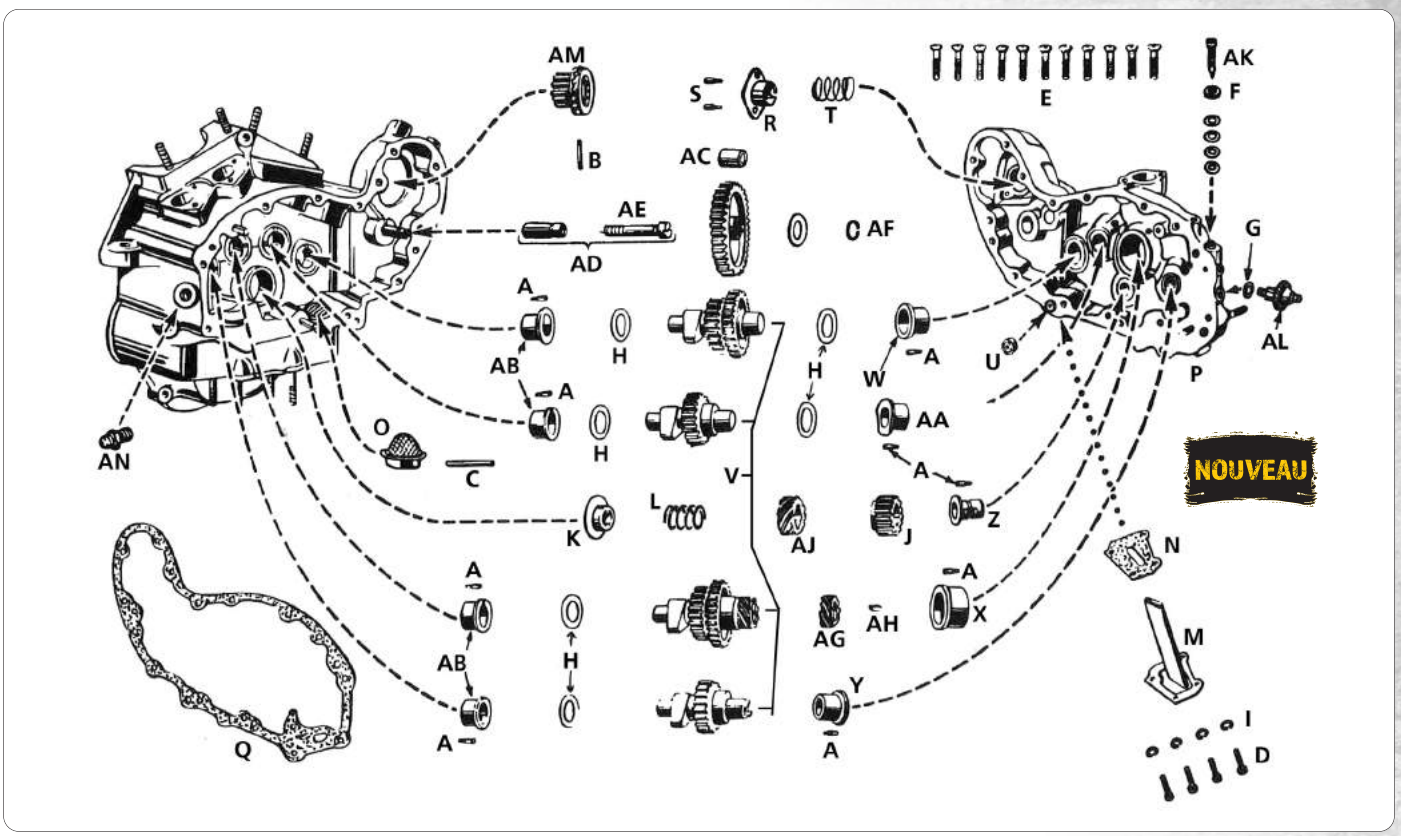
756862 Chromé
756860 Noir Contrast Cut
756861 Noir Platinum Cut
756863 Black OPS



PIECES DE BAS MOTEUR POUR 1954 A 1956 KH ET 1957 A 1976 XL

Pièces de remplacement de qualité pour les 1954-1976 KH et XL, vendues à l'unité sauf quand autre spécifié.

Pos.	ZPN	Description	OEM
1.	**747137**	Bouchon de vidange 1/2"-13, pièce	707
2.	**710894**	Vis de calage	
3.	**742050**	Vis de niveau d'huile, les 10, 1954-1970	3728
4.	**231460**	Roulement à aiguilles de primaire, 1967-1980	9063
5.	**710267**	Rouleaux de vilebrequin STD size, les 100, 1957-1976	9421
	234654	NOUVEAU Rouleaux de vilebrequin STD size, ens. de 13, 1957-1976	9421
	710268	Rouleaux de vilebrequin +0.0002", les 100, 1957-1976	9422
	234655	NOUVEAU Rouleaux de vilebrequin +0.0002", ens. de 13, 1957-1976	9422
	710269	Rouleaux de vilebrequin +0.0004", les 100, 1957-1976	9423
	234656	NOUVEAU Rouleaux de vilebrequin +0.0004", ens. de 13, 1957-1976	9423
	710270	Rouleaux de vilebrequin +0.0006", les 100, 1957-1976	9424
	234657	NOUVEAU Rouleaux de vilebrequin +0.0006", ens. de 13, 1957-1976	9424
	710271	Rouleaux de vilebrequin +0.0008", les 100, 1957-1976	9425
	234658	NOUVEAU Rouleaux de vilebrequin +0.0008", ens. de 13, 1957-1976	9425
	710272	Rouleaux de vilebrequin +0.0010", les 100, 1957-1976	9426
	234659	NOUVEAU Rouleaux de vilebrequin +0.0010", ens. de 13, 1957-1976	9426
6.	**234521**	O-ring de remplissage, les 5	11106
7.	**032329**	Support moteur, 1967-1976	16203-67
8.	**234914**	Pour 55" et les 61" de 1954-1971	16830-54
	740462	Goujon, 1972-1976	16830-72
9.	**740463**	Centreur, 1957-1976	24578-57
10.	**231824**	Bague de vilebrequin (STD = 1,7515"), 1957-1976	24585-57
	231825	Bague de vilebrequin, .005" surdimensionnée	
11.	**231837**	Rondelle de vilebrequin, les 5	24692-54
12.	**231790**	Circlips de rouleaux de vilebrequin	24718-54
13.	**231822**	Roulement de vilebrequin	24729-52
14.	**740464**	Crépine	24975-37
15.	**700181**	Joint de crépine, Athena, les 10	24978-57
16.	**022326**	Spy d'axe de sélecteur	
	700273	Spy d'axe de sélecteur, Athena les 5	
17.	**Joints de carter primaire 1958-1969**		
	700300	0,8mm,Athena, les 10	34952-52
	700301	1.5mm,Athena, les 10	34952-52
	700302	0.5mm,Athena, les 10	34955-67
	740326	0.5mm, James, les 10	34955-67
18.	**Joints de carter primaire 1967-1976**		
	700309	Papier, 0.8mm Athena les 5	34955-67
	710512	Siliconé, Athena, les 10	34955-67
19.	**022329**	Spy de vilebrequin	35151-52A
	700306	Spy de vilebrequin, Athena, les 5	35151-52A
20.	**720167**	Vidange, 1967-1976 60348-65B	60348-65B
21.	**700371**	Joint de trappe de visite, Athena les 10, 1958-1969	60567-36
	740335	Joint de trappe de visite, James les 10, 1958-1969	60567-36
22.	**700385**	Joint de vis de niveau, Athena les 10, 1971-1976	63858-49

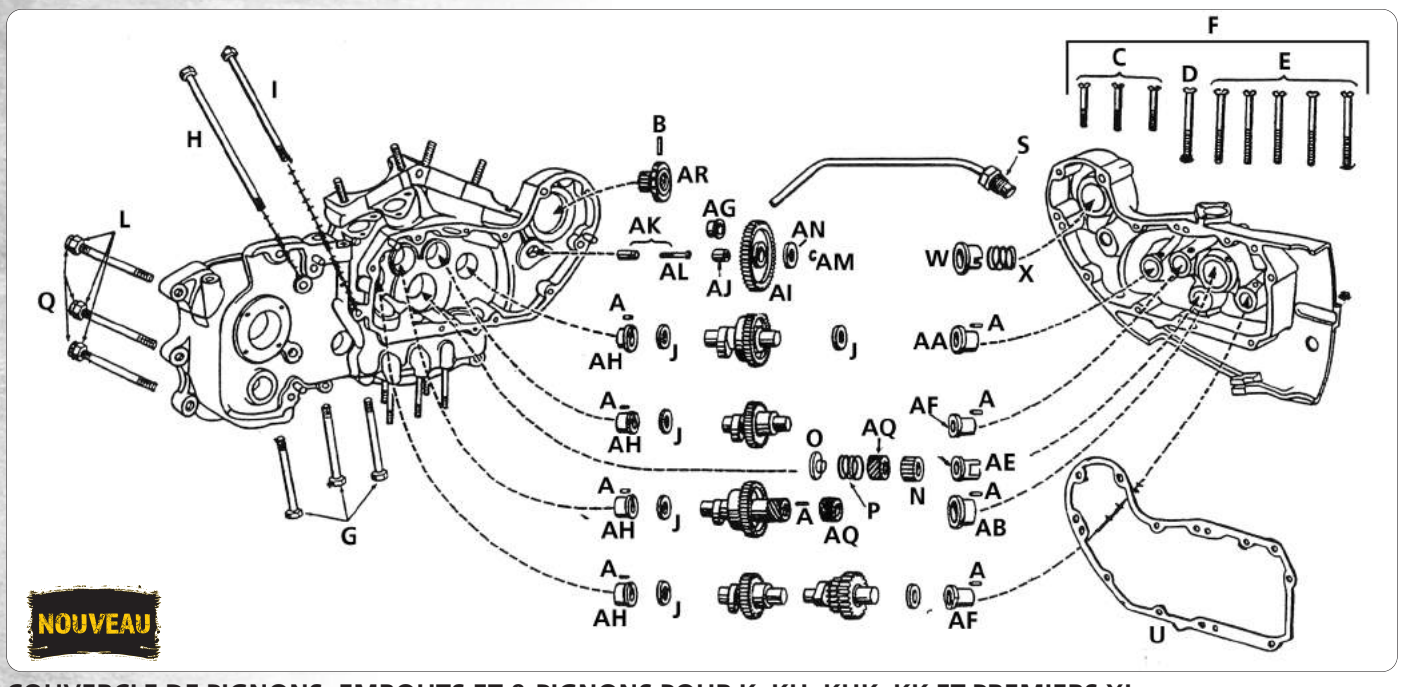


COUVERCLE DE PIGNONS, EMBOUTS ET & PIGNONS POUR 45CI

Ces pièces vont sur tous les moteurs 1937 et après 45CI, sauf indication contraire.

*Pour de meilleurs résultats nous recommandons de modifier les ports d'admission et d'utiliser des soupapes d'admission surdimensionnés, culasses haute compression et carburateur M51 ou Mikuni.

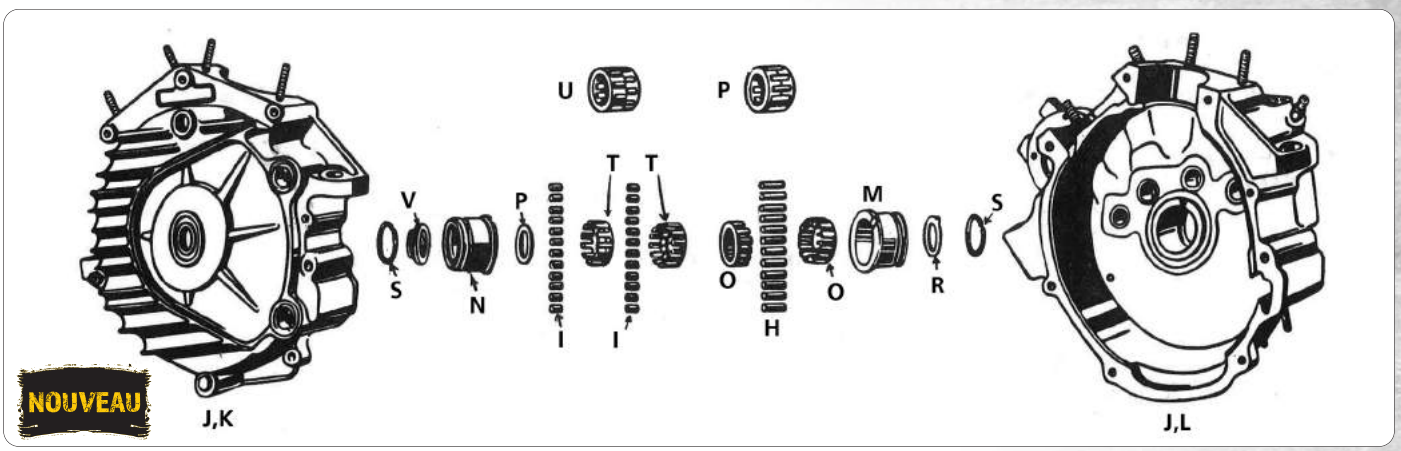
Pos.	ZPN	Description	OEM
A.	745745	Pion de centrage 1/8" x 1/4"	271
B.	238891	Pion, pignon de génératrice	327
C.	238890	Pion de centrage de crépine de carter 1/8" x 1 3/4"	333
D.	238892	Vis de pipe de carter, les 4	1202
E.	238893	Vis de carter 14-24x1 1/8", les 12	2341
F.	238909	Rondelle de graisseur de chaine	6150
G.	238911	Rondelle, 13/32"x5/8"x1/32", les 25	6440
H.	233511	Rondelles de cames acier, les 10	6769
I.	238910	Rondelles frein #10x21/64"x3/64", les 100	7021
J.	745740	Pignion	24011-37
K.	238894	Joint d'axe de pignon, 1939 et après	24696-39
L.	238895	Ressort de joint d'axe de pignon	24699-37
M.	238896	Pipe de carter moteur	24912-37
N.	700179	Joint de pipe de carter moteur, Athena, les 10	24921-37
N.	238913	Joint de pipe de carter moteur, James, les 10	24921-37
O.	740464	Crépine de carter moteur	24975-37
P.	-	Couvercle de pignons	25201-37
Q.	700190	Joint de couvercle de pignons, Athena, pack de 10	25226-37
Q.	238912	Joint de couvercle de pignons, James, pack de 10	25226-37
R.	238897	Bague de séparateur d'huile	25281-37
S.	238898	Pions de essort de joint, jeu de 2	25285-37
T.	238899	Ressort de joint	25287-37
U.	238900	Reniflard de couvercle de pignons	25350-37
V.	238914	jeu de 4 cames, WLDR*	-
W.	745743	Carter de cames bague	25586-37
X.	745973	Carter de cames bague	25588-37
Y.	745742	Carter de cames bague	25590-37
Z.	745744	Carter de cames bague d'axe	25593-37
AA.	745741	Carter de cames bague	25595-37
AB.	234681	Carter moteur came bague	25601-37
AB.	234682	Carter moteur came bague +.005" O.S.	-
AB.	234683	Carter moteur came bague +.010" O.S.	-
AC.	238901	Bague d'axe de pignon, 1930 et après	25785-30
AC.	235778	Bague d'axe de pignon, Jims USA, 1930 et après	25785-30
AD.	238902	Goujon de pignon, 1930 et après	25788-30
AE.	238908	Vis de Goujon de pignon	25794-36
AF.	238903	Ressort de Goujon de pignon	25810-15
AG.	238906	Pignon d'allumeur seul	25851-37
AH.	238907	Clavette de Pignon d'allumeur, 1929 et après	25860-29
AJ.	745751	reniflard avec son pignon	26318-37
AK.	238905	Kit vis de réglage de graisseur de chaine, 1932 et après	26383-32
AL.	745738	Contacteur de pression d'huile, complet	26550-38A
AM.	238905	Pignon de génératrice	31071-37
AN.	012257	Embouts de bac à huile, les 10	63533-15



COUVERCLE DE PIGNONS, EMBOUTS ET & PIGNONS POUR K, KH, KHK, KK ET PREMIERS XL

Ces pièces vont sur tous les moteurs 1952 à 1957, sauf indication contraire.

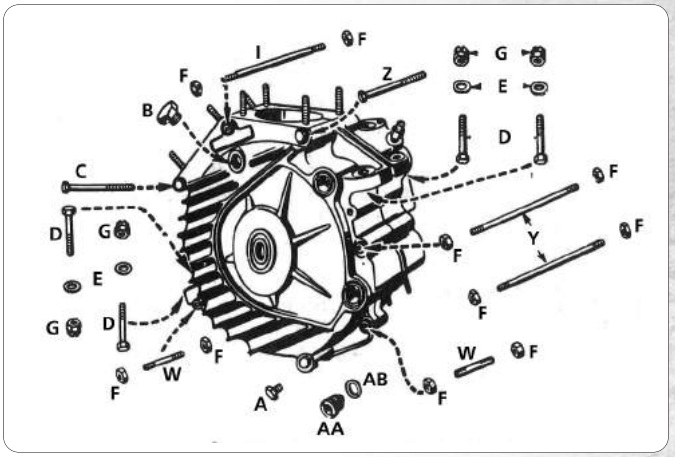
Pos.	ZPN	Description	OEM
A.	745745	Pion de centrage 1/8" x 1/4"	271
B.	238891	Pion, pignon de génératrice	327
C.	-	Vis de carter de pignons, 3 requis	2345
D.	-	Vis de carter de pignons	2352
E.	-	Vis de carter de pignons, 5 requis	2353
F.	238918	Vis de carter de pignonss, jeu de 9, cadmié, Colony	-
F.	238919	Vis de carter de pignonss, jeu de 9, chromé, Colony	-
G.	-	Vis de montage de carter moteur 5/16" x 2-12/32"	4066
H.	-	Vis de montage de carter moteur 5/16" x 4-1/16"	4100
I.	-	Vis de montage de carter moteur 5/16" x 4-7/16"	4106
J.	233511	Rondelle de came acier, pack de 10	6769
K.	238910	Rondelle frein #10x21/64"x3/64", pack de 100	7021
L.	233431	Goujon de montage arrière (3pcs)	7775
M.	238915	Embouts de graissage de carter, pack de 10	9851
N.	745740	Pignion	24011-37
O.	238894	Joint d'axe de pignon, 1952-1953	24696-39
O.	-	Joint d'axe de pignon, 1954-1956	24696-54
P.	238895	Ressort de joint d'axe de pignon	24699-37
Q.	-	Goujon de carter moteur arrière	24817-52
R.	238916	Reniflard de carter moteur, 1952-1956	24912-52A
S.	-	Embout de reniflard de carter moteur	24918-52
T.	-	Couvercle de pignons, 1952-1956	25200-52
T.	-	Couvercle de pignons, 1957	25200-57
U.	700183	Joint de couvercle de pignons, Athena, pack de 10	25224-52
U.	740386	Joint de couvercle de pignons, James, pack de 10	25224-52
V.	-	Crépine de carter moteur	25276-52
W.	-	Bague de séparateur d'huile	25265-52
X.	238899	Ressort de joint spy, 1952-1962	25287-37
Y.	-	jeu de pignons de cames, 1953 KK & 1957 KHK	25500-53
Z.	-	Jeu de cames	-
AA.	745743	Carter de cames bague, Samwel	25586-37
AA.	231840	Carter de cames bague, Dixie	25586-37
AB.	745973	Carter de cames bague, 1952-1956	25588-37
AC.	231841	Axe de pignon d'allumeur bague, 1957-1990	25588-57
AD.	745742	Carter de cames bague	25590-37
AE.	-	Axe de pignon bague, 1952-1956	25593-52
AE.	231842	Axe de pignon bague, 1957-1990	25593-57
AF.	745741	Carter de cames bague, 1952-1956	25595-37
AF.	-	Carter de cames bague, 1952-1956	25595-52
AG.	231844	Bague d'axe de pignon, 1957- early 1984	25597-57
AH.	234681	Carter moteur came bague	25601-37
AH.	234682	Carter moteur came bague +.005" O.S.	-
AH.	234683	Carter moteur came bague +.010" O.S.	-
AI.	238917	Pignon, 1952-1956	25776-37
AI.	-	Pignon, 1957	25776-57
AJ.	238901	Pignon bague	25785-30
AJ.	235778	Pignon bague, Jims USA	25785-30
AK.	238902	Pignon goujon	25788-30
AL.	238908	Pignon vis de goujon	25794-30
AM.	238903	Pignon rondelle ressort de goujon	25810-15
AN.	700019	Pignon rondelle fibre de goujon	25811-11
AO.	238906	Pignon d'allumeur seul	25851-37
AP.	238907	Clavette de Pignon d'allumeur, 1929-up	25860-29
AQ.	745751	reniflard avec son pignon	26318-37
AR.	-	Pigon de génératrice	31071-52



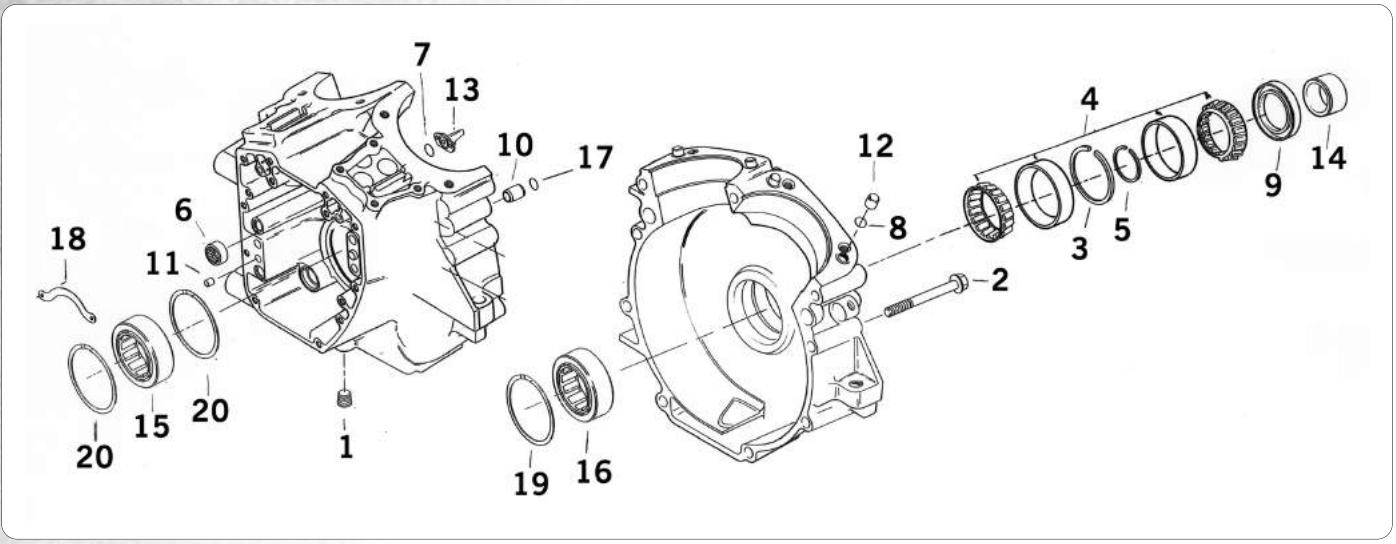
PIECES BAS MOTEUR POUR 45CI

Toutes ces pièces vont sur les 1937 et après 45CI latéral sauf indication contraire.

Pos.	ZPN	Description	OEM
A.	710864	Bouchon de vidange	700
B.	238858	Bouchon de timing, chromé, Colony	704
B.	238868	Bouchon de timing, cadmié plated, Colony	704
C.	742116	Vis de carter 5/16" x 2-3/4", paquet de 10	4080
D.	-	Vis moteur (4pcs.)	4379
E.	-	Rondelle moteur (3pcs.)	6395
F.	-	Ecrous de goujons de carter, 1/4"-24x1/4"x1/2"	7698
G.	-	Ecrou de vis moteur (2pcs.)	7809
H.	234660	Rouleaux côté droit, jeu de 12, 1/4" x .550"	9241
H.	234661	Rouleaux côté droit, jeu de 12, +.0002" O.S.	9242
H.	234662	Rouleaux côté droit, jeu de 12, +.0004" O.S.	9243
H.	234663	Rouleaux côté droit, jeu de 12, +.0006" O.S.	9244
H.	234664	Rouleaux côté droit, jeu de 12, +.0008" O.S.	9245
H.	234665	Rouleaux côté droit, jeu de 12, +.001" O.S.	9246
I.	234666	Rouleaux côté gauche, jeu de 24, 1/4" x .360"	9321
I.	234667	Rouleaux côté gauche, jeu de 24, +.0002" O.S.	9322
I.	234668	Rouleaux côté gauche, jeu de 24, +.0004" O.S.	9323
I.	234669	Rouleaux côté gauche, jeu de 24, +.0006" O.S.	9324
I.	234670	Rouleaux côté gauche, jeu de 24, +.0008" O.S.	9325
I.	234671	Rouleaux côté gauche, jeu de 24, +.001" O.S.	9326
J.	-	Jeu de carters gauche et droit	24511-37
K.	-	Carter gauche	24532-37
L.	-	Carter droit	24556-37
M.	238884	Bague de carter droit 1939 et après	24585-39
M.	238886	Bague de carter droit 1939 et après, +.002" O.S.	24586-39
M.	238887	Bague de carter droit 1939 et après, +.005" O.S.	24587-39
N.	238885	Bague de roulement de carter gauche, 1939 et après	24610-39
O.	238869	Clips de roulement de carter droit, 2 requis	24645-37
P.	238870	Roulement droit complet, standard	24670-37
P.	238871	Roulement droit complet, +.0002"	24671-37
P.	-	Roulement droit complet, +.0004"	24672-37
P.	238872	Roulement droit complet, +.0006"	24673-37
P.	238873	Roulement droit complet, +.0008"	24674-37



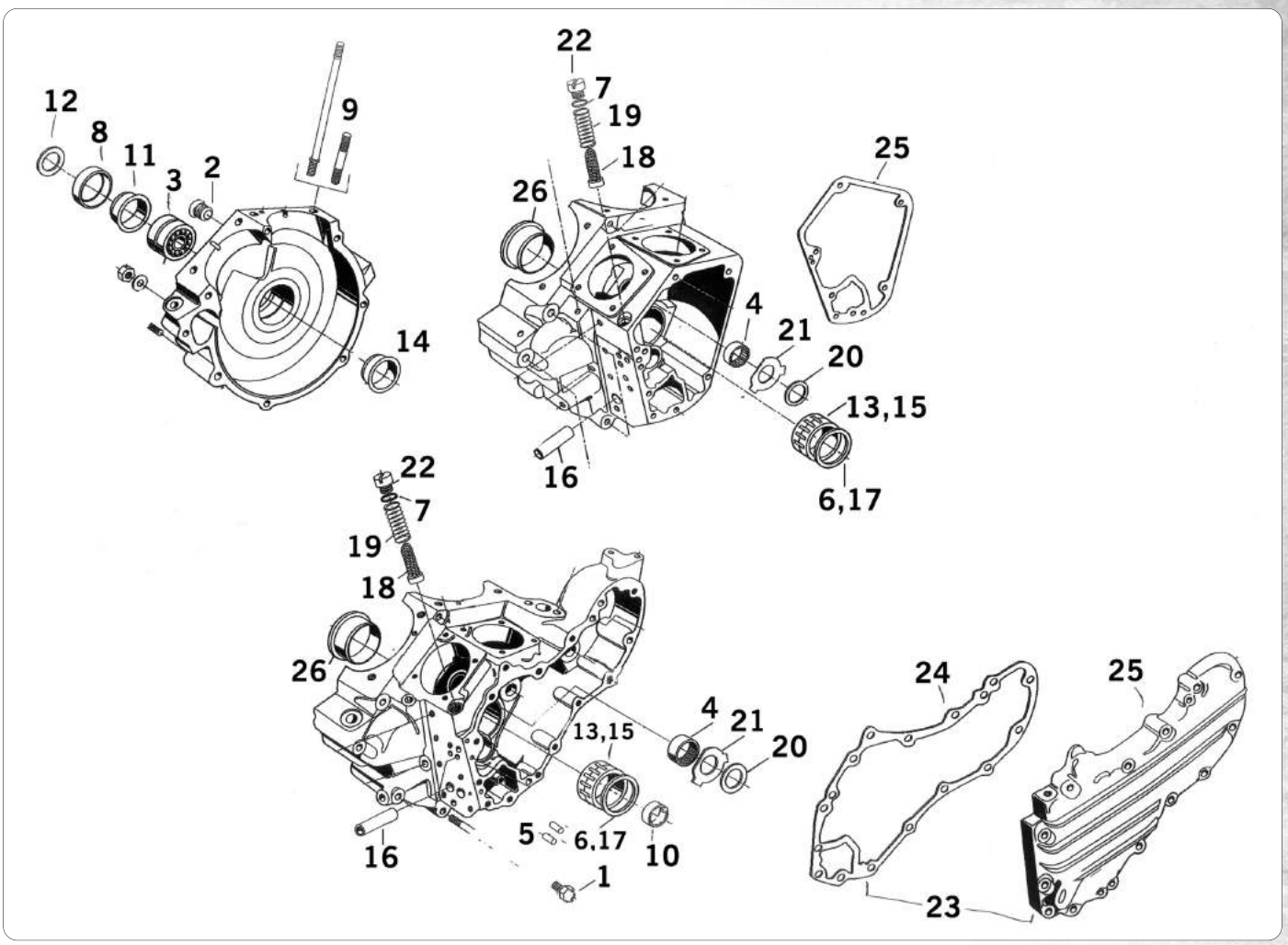
P.	238874	Roulement droit complet, +.0010"	24675-37
Q.	238875	Rondelle de roulement gauche 1939 et après	24691-39
R.	238876	Rondelle de roulement droit 1939 et après	24692-39
S.	238888	Clips de roulement gauche, les 10	24701-39
T.	238877	Cage de roulement gauche 1929 et après (2pcs.)	24720-29
U.	238878	Roulement gauche complet 1929 et après, standard	24730-29
U.	238879	Roulement gauche complet 1929 et après, +.0002"	24731-29
U.	238880	Roulement gauche complet 1929 et après, +.0004"	24732-29
U.	-	Roulement gauche complet 1929 et après, +.0006"	24733-29
U.	238881	Roulement gauche complet 1929 et après, +.0008"	24734-29
U.	238882	Roulement gauche complet 1929 et après, +.0010"	24735-29
V.	-	Fin de roulement, pignon	24775-39
W.	238883	Goujon de carter 1/4" x 1 5/8", 2 requis	24811-10
X.	-	Goujon de carter 9/32" x 4 1/2"	24812-37
Y.	-	Goujon de carter 1/4" x 5", 2 requis	24813-37
Z.	-	Embout de reniflard de carter, 1953 et après Servicar	25235-36
AA.	-	Vis de carter de chaine, 2 requis	60648-39
AB.	-	Rondelle ed bouchon de carter de chaine	60650-32
AC.	-	Visserie carter moteur pour 1940 et après 45CI's, continet 17 vis, écrous et rondelles	
AC.	745735	Chromé, Colony	
AC.	745736	Parkerizé noir, Colony	
AC.	745737	Cadmié, Colony	



PIECES DE CARTER MOTEUR POUR 1999 AU PRESENT TWIN CAM

Pièces de remplacement de qualité pour 1999 au présent Twin Cam "A" (TCA) et Twin Cam "B" (TCB), vendues pièce sauf indiquations spécifiées.

Pos.	ZPN	Description	OEM
1.	**747134**	Bouchon de vidange	765
2.	**701913**	Vis de carter, 12 requises, les 2	895
3.	**740494**	Rondelle 2003 au présent	8972
4.	**231501**	Roulement de vilebrequin 1999-2002	9028
	760557	NOUVEAU S&S, roulement de vilebrequin 1999-2002	9028
		Rondelle, roulement de vilebrequin 1999-2002	
5.	**740476**	0.0905"-0.0895", les 5	9110
	740477	0.0925"-0.0915", les 10	9120
	740478	0.0945"-0.0935", les 10	9121
	740479	0.0965"-0.0955", les 10	9122
	740480	0.0985"-0.0975", les 10	9123
	740481	0.1005"-0.0995", les 10	9124
	740482	0.1025"-0.1015", les 10	9125
	740483	0.1045"-0.1035", les 10	9126
	740484	0.1065"-0.1055", les 10	9127
	740485	0.1085"-0.1075", les 5	9128
	740486	0.1105"-0.1095", les 10	9129
	740487	0.1125"-0.1115", les 10	9130
	740488	0.1145"-0.1135", les 10	9131
	740489	0.1165"-0.1155", les 10	9132
	740490	0.1185"-0.1175", les 10	9133
	740491	0.1205"-0.1195", les 10	9134
6.	**711289**	Roulement d'arbre à came, les 2	9198
7.	**710491**	James, O-ring (2 requis) les 10	11140, 11289
8.	**231414**	James, O-ring (2 requis) les 10	11273
9.	**700462**	Spy de vilebrequin, Athena	12068
10.	**235582**	Pion de centrage de carter (2 requis)	16574-99
11.	**701900**	Pion de centrage de carter de distribution, les 2	16589-99
12.	**701901**	Pion de centrage de cylindres, les 4	16595-99
13.	**701903**	Gicleurs	22307-99
14.	**740492**	Entretoise de vilebrequin 1999-2006 sauf 2006 Dyna	24038-99
	740493	Entretoise de vilebrequin 2006 Dyna et 2007-ap	24009-06
15.	**701905**	Roulement de vilebrequin droit pour 1999-2002	24623-99B
	701907	Roulement de vilebrequin droit, 2003 et après anisi que carters S&S TC	24605-07
16.	**701905**	Roulement de vilebrequin, 1999 Dyna et Touring	24623-99B
	701904	NOUVEAU Roulement de vilebrequin 2000-2006	24604-00C
	701907	Roulement de vilebrequin 2007 au présent, peut aussi être utilisé pour remplacer le 24604-00C dans les modèles 2000 à 2006	24605-07
		O-ring, pion de centrage de carter (2 requis)	
17.	**027652**	Zodiac, les 10	26432-76A
	700227	Athena, les 10	26432-76A
18.	**740495**	Plaque TCB de 2000-2002	35093-00
19.	**701909**	Circlips de roulement d'arbre	35114-02
20.	**701910**	Circlips TC/A, 2 requis, les 10	35115-99
21.	**701912**	Vis de montage de stator 10-24 x 1 1/4" Torx-4 requises`	2918
22.	**750503**	Goujon de cylinder, 8 requis	16834-99
		O-ring, support de cames, 8 requis	
23.	**231524**	James, les 10	11301
	700461	Athena, les 10	11301
24.	**231521**	James, O-ring, pompe à huile, les 10	11293
25.	**701906**	Sortie d'huile	25259-93A
26.	**701908**	Sortie d'huile, 4 requises	26314-99



PIECES DE CARTER MOTEUR BIG TWIN DE 1936 A 1999

D'excellente qualité elles sont vendus à l'unité sauf si quantité différente indiquée.

Pos.	ZPN	Description	OEM
1.	**710864**	Vis de vidange, modèles 1941-1970	700
2.	**710894**	Vis de calage	720
3.		*Roulement Timken gauche*	
	723125	1955-1968	9029
	231501	De 1969-1999	9028
	760557	NOUVEAU S&S, pour 1969 à 1999 et tous les carters moteurs S&S	9028
4.	**231443**	Pour BT de 1958-1999	9058
5.		*Rouleaux de carter gauche de 1930-1955 (côté transmission), aussi rouleaux de carter droit de 1958-1986 (côté came). Va également sur les carters plus récents after-market. La taille Stock est.250" x.490".*	
	723124	Std., les 24	9220A
	710274	.0002", les 100	9221A
	234648	NOUVEAU .0002", les 28	9221A
	710275	.0004", les 100	9222A
	234649	NOUVEAU .0004", les 28	9222A
	710276	.0006", les 100	9223A
	234650	NOUVEAU .0006", les 28	9223A
	710277	.0008", les 100	9224A
	234651	NOUVEAU .0008", les 28	9224A
	710278	.0010", les 100	9225A
	234652	NOUVEAU .0010", les 28	9225A
	710279	.0020", les 100	9220AA
	234653	NOUVEAU .0020", les 28	9220AA
5.		*Rouleaux de carter droit de 1937-1954 (côté came) La taille Stock est.250" x.600" (par 100).*	
	231416	Std., les 100	9261
	231417	+.0008", les 100	9265
	231418	+.0010", les 100	9266
5.		*Rouleaux de carter droit de 1955-1957 (côté came) La taille Stock est.1875" x.800"*	
	710267	Rouleaux de vilebrequin STD size, les 100, 1957-1976	9421
	234654	NOUVEAU Rouleaux de vilebrequin STD size, ens. de 13, 1957-1976	9421
	710268	Rouleaux de vilebrequin +0.0002", les 100, 1957-1976	9422
	234655	NOUVEAU Rouleaux de vilebrequin +0.0002", ens. de 13, 1957-1976	9422
	710269	Rouleaux de vilebrequin +0.0004", les 100, 1957-1976	9423
	234656	NOUVEAU Rouleaux de vilebrequin +0.0004", ens. de 13, 1957-1976	9423
	710270	Rouleaux de vilebrequin +0.0006", les 100, 1957-1976	9424
	234657	NOUVEAU Rouleaux de vilebrequin +0.0006", ens. de 13, 1957-1976	9424
	710271	Rouleaux de vilebrequin +0.0008", les 100, 1957-1976	9425
	234658	NOUVEAU Rouleaux de vilebrequin +0.0008", ens. de 13, 1957-1976	9425
Pos.	**ZPN**	**Description**	**OEM**

710272 Rouleaux de vilebrequin +0.0010", les 100, 1957-1976 9426
234659 NOUVEAU Rouleaux de vilebrequin +0.0010", ens. de 13, 1957-1976 9426

6. *Bague de support d'arbre de pignon (jeu de 10)*
231490 Big Twin 1958-1986 11007
238673 BT 1987-1999

7. **022456** O-ring de vidange, les 10
700002 O-ring de vidange, Athena les 10

8. *Spy de sortie de vilebrequin*
022362 1970-1999 12026B

9. *Goujons de cylindre*
721862 Pour modèle de 1978-1984 16837-78
231548 Hyper renforcés, Grade 8, 1936-1984
234905 Pour modèles Evolution de 1984-1999 16837-85C
232378 Replacement d'origine, 1984-1999, jeu de 8 16837-85C

10. **236053** Portée de roulement 1987-1999

11. **231502** Entretoise de pignon moteur de 1970-1999 24002-70

12. *Rondelles d'alignement de pignon moteur de 1970-1999*
231763 Assortiment des 6 tailles
233489 Pack de 5 de.060 24032-70
233498 Pack de 5 de.090 24033-70
233499 Pack de 5 de.120 24034-70
233500 Pack de 5 de.150 24035-70
233501 Pack de 5 de.180 24036-70
233502 Pack de 5 de.210 24037-70

13. *Portées de roulement Jim's 360° (Diam. Ext. 2.127")*
Usinés avec précision elles lubrifient sur 360°
235876 1958-1999 Std 24599-58B
235877 1958-1999 +.002" 24600-58B

14. *Portée de rouleaux côté gauche de 1940-1957 (diam 2.0015)*
231505 Portée taille std. 24621-40
231506 Portée taille +.005" 24623-40

15. *Roulement de vilebrequin "une pièce" pour 1987-1999*
Largeur de 1.280". Vérifiez bien pour obtenir le jeu optimal.
710280 Roulement code vert 24628-87
710281 Roulement code blanc 24626-87
710282 Roulement code rouge 24641-87
710283 Roulement code bleu 24643-87
148107 Circlips de carter droit 1958-1986 Egalement pour carters aftermarket. 43578-35

16. **235865** Bague d'axe de pompe à huile 24641-36

17. **231487** Rondelle de rouleaux droit 1958-1986, Les aussi pour vilos aftermarket, les 5 24692-58

18. **234899** Crépine, 1948-ap 24981-70

19. **235001** Ressort de crépine, 1948-ap, les 10 24982-70

20. *Rondelle d'arbre à came*
232677 .050" 25550-36
232678 .055" 25551-36
232679 .060" 25552-36
232680 .065" 25553-36
232681 .070" 25554-36
232682 .075"
232683 .080"
232684 .090"

21. **231488** Pour BT de 1958-1999. Trempé et rectifié avec précision 25550-57

22. *Bouchon de crépine 1948-ap*
234896 S&S. 26263-80
231615 Version tête hexagonale

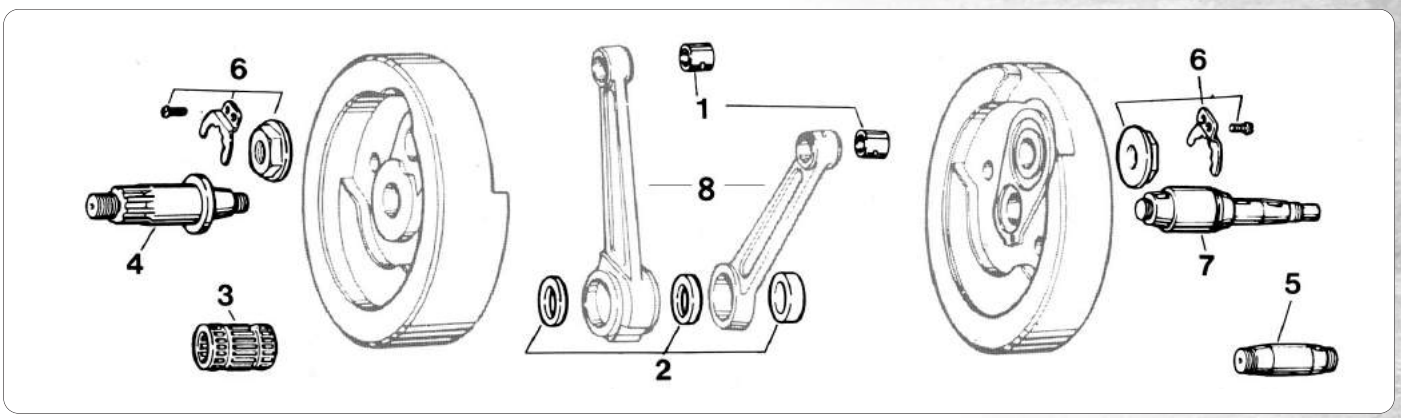
23. *Kit carter de distribution 1936-1969*
750032 Pour 1936-1953 quand un pignon type 1954-ap est utilisé. Livré avec bagues installées, visserie et joints. Fabriqué par S&S.

24. *Joint de carter 1936-1969*
700185 Papier, Athena les 10 25225-36C

25. *Joint de carter 1970-1992*
700186 Papier, Athena les 10 25225-70B
740344 Papier, James les 10
234512 Siliconé, James les 5
234356 Pour 1970-1992 Big Twin, les 5

25. *Joint de carter 1993-1999*
700188 Papier, Athena les 10 25225-93
740413 Papier, James les 10
234514 Siliconé, James les 5
234357 Pour 1993-1999 Big Twin, les 5

26. *Bagues de roulement de carter droit et rouleaux (diam. Ext. 2.127)*
231434 Bague de 1940-1954 Std. 24599-40
231435 Bague de 1940-1954 +.005 24601-40
231436 Bague de 1955-1957 Std. 24599-55
231437 Bague de 1955-1957 +.005 24601-55
231503 Bague de 1958-1999 Std. 24599-58A
235875 Bague de 1958-1999 +.002 24600-58A
231504 Bague de 1958-1999 +.005 24601-58A



PIECES DE RECHANGE POUR VILEBREQUIN DE BIG TWIN

Une grande sélection des pièces de rechange de haute qualité pour tous les modèles BT de 1936 au présent. La qualité de chaque pièce est vérifiée. Les manetons et les vilebrequins sont usinés d'acier de qualité aviation trempé et a une dureté Rockwell de 61-63.

1. Coussinet d'axe de piston

231426 Pour Big Twin 1936-1999. Vendu à l'unité (OEM 24334-36)
232376 Nickel bronze fabriqué par Kibblewhite Precision Machining

2. Chemins de roulement de bielle

049507 Pour Big Twin 1936-1999, jeu de 3 chemins de roulement (mâle et femelle) (OEM 24345-36A & 24356-36A)
235996 Jeu de paliers de bielle renforcés par Jims USA

3. Roulements de bielle

049509 Cage avec rouleaux, pour Big Twin 1936 à 1999, stock sur 1936 à 1950 (OEM 309-40 & 24385-40B)
721531 Cage avec rouleaux, pour Big Twin 1936 à 1999, stock sur 1987-1999 (OEM 24346-87A)
233595 Cage, pour Big Twin 1936 à 1999, stock sur 1951 à 1973 ens. avant et arrière (OEM 24366-51)
243995 Rouleaux renforcés pour Big Twin 1936 à 1999, taille stock pour 1951 à 1973, avant et arrière, par Jims USA (OEM 24366-51)
233587 Avant seulement, 1936-1999, stock sur 1973 à 1986 (OEM 24367-71)
233588 Arrière seulement, les 2. Pour 1936-1999, stock sur 1973 à 1986 (OEM 24366-71)

Rouleaux Big Twins 1973-1999 (lot de 100)

Rouleaux longs
(Taille Std .1875"x.585")
710248 -.0002" (OEM 9185)
710240 Std. (OEM 9186)
710241 +.0002" (OEM 9180)
710242 +.0004" (OEM 9181)
710243 +.0006" (OEM 9182)
710244 +.0008" (OEM 9183)
710245 +.0010" (OEM 9184)
710246 +.0020" (OEM 9186A)
710247 +.0030" (OEM9186AA)

Rouleaux courts
(Taille Std .1875"x.294")
710257 -.0020" (OEM 9450A)
710249 Std. (OEM 9441A)
710250 +.0002" (OEM 9442A)
710251 +.0004" (OEM 9443A)
710252 +.0006" (OEM 9444A)
710253 +.0008" (OEM 9445A)
710254 +.0010" (OEM 9446A)
710255 +.0020" (OEM 9418)
710256 +.0030" (OEM 9441AA)
231411 +.0030" (OEM 9441AA)

Rouleaux longs pour bielle male
(taille Std .1875"x.660")
233999 Std. (OEM 9171A)
233483 +.0004" (OEM 9173A)
233490 +.0006" (OEM 9174A)
233491 +.0008" (OEM 9175A)
233493 +.0010" (OEM 9176A)
233497 +.0020"
233458 +.0030"

Rouleaux courts pour bielle femelle
(taille Std .1875"x.325")
233979 Std. (OEM 9101A)
233980 +.0002" (OEM 9102A)
233981 +.0004" (OEM 9103A)
233982 +.0006" (OEM 9104A)
233983 +.0008" (OEM 9105A)
233984 +.0010" (OEM 9106A)
233985 +.0020"
233986 +.0030"

Rouleaux de bielle pour 1941-1972 Big Twin
Un jeu de rouleaux très pratique avec ses 36 pièces pour la bielle femelle 18 rouleaux pour la bielle mâle.
234583 NOUVEAU Std. (OEM 9101A & 9171A)
234584 NOUVEAU +.0002" (OEM 9102A & 9172A)
234585 NOUVEAU +.0004" (OEM 9103A & 9173A)
234586 NOUVEAU +.0006" (OEM 9104A & 9174A)
234587 NOUVEAU +.0008" (OEM 9105A & 9175A)
234588 NOUVEAU +.0010" (OEM 9106A & 9176A)
234589 NOUVEAU +.0020"
234590 NOUVEAU +.0030"

Rouleaux de bielle pour 1973-1986 Big Twin
Un jeu de rouleaux très pratique avec ses 34 pièces pour la bielle femelle 17 rouleaux pour la bielle mâle. Aussi pour les modèles d'après avec les cages OEM 24366-71 & 24367-71
234540 Taille standard (OEM 9442A & 9180)
234541 +.0002" (OEM 9443A & 9181)
234542 +.0004" (OEM 9441A & 9186)
234608 NOUVEAU +.0006" (OEM 9444A & 9182)
234609 NOUVEAU +.0008" (OEM 9445A & 9182)
234610 NOUVEAU +.0010" (OEM 9446A & 9184)
234611 NOUVEAU +.0020" (OEM 9450A & 9185)
234612 NOUVEAU +.0030"

Rouleaux de bielles pour 1987 à 1999 Big Twin
Ensembles pratiques avec 32 rouleaux pour la bielle femelle et 16 rouleaux pour la bielle mâle. Convient aussi aux modèles précédents équipés de cages en acier 3 pièces.
234591 NOUVEAU Taille standard (OEM 9101A & 9186)
234601 NOUVEAU +.0002" (OEM 9102A & 9180)
234602 NOUVEAU +.0004" (OEM 9103A & 9181)
234603 NOUVEAU +.0006" (OEM 9104A & 9182)
234604 NOUVEAU +.0008" (OEM 9105A & 9183)
234605 NOUVEAU +.0010" (OEM 9106A & 9184)
234606 NOUVEAU +.0020"
234607 NOUVEAU +.0030"

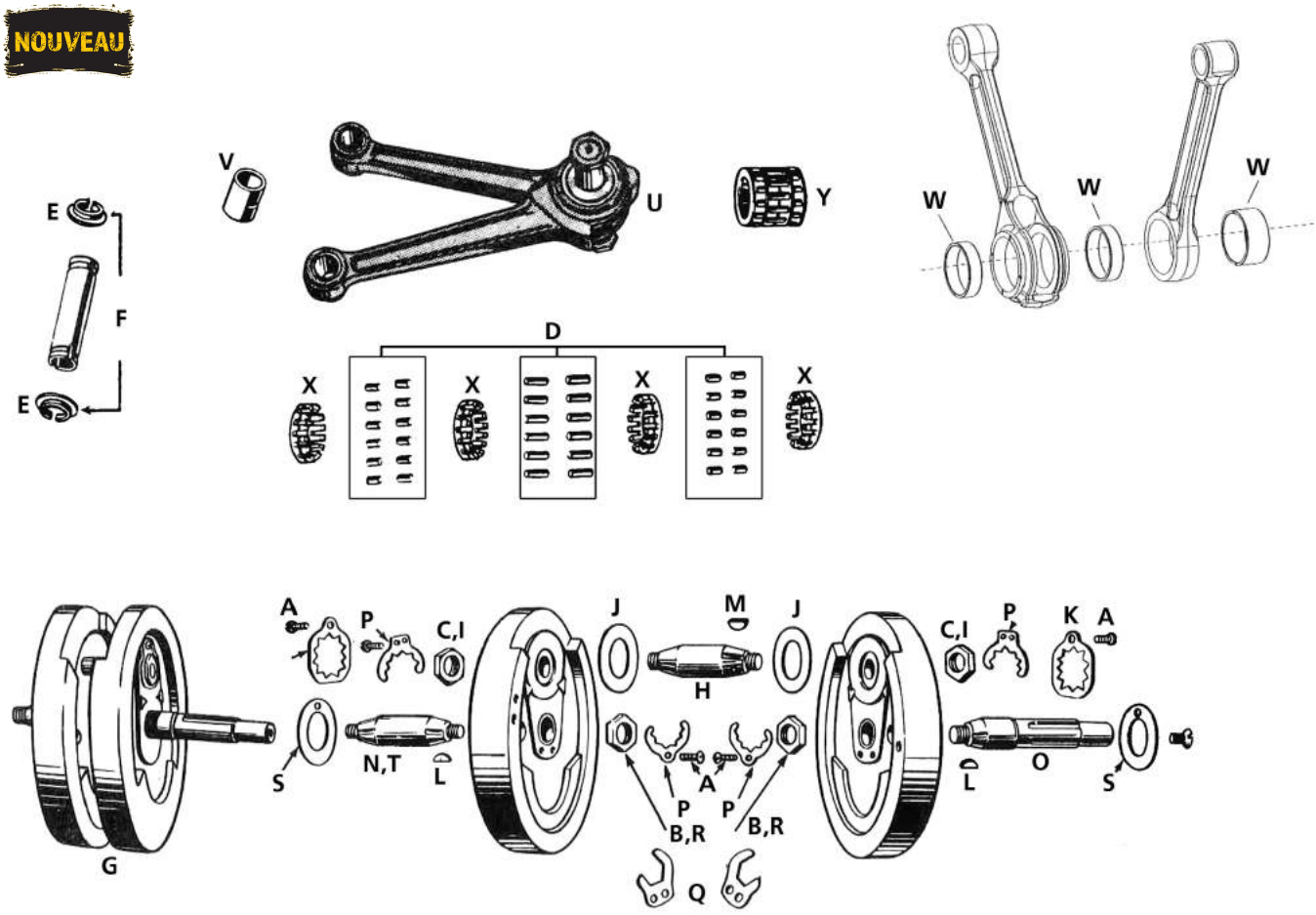
4. Axe de transmition
231560 Pour 1930-1954 (OEM 352-30 & 24001-30)
231561 Pour 1956-1964 (OEM 24001-56)
231562 Pour 1965-1969 (OEM 24001-65)
231563 Pour 1970-1971 (OEM 24001-70)
032413 Pour 1972 au début de 1981 (OEM 24001-72)
231494 Pour 1981-1985 (OEM 23909-80)

5. Manetons pour les Big Twins
235819 Pour modèles BT de 1941 au début de 1981 (OEM 348-41 & 23961-41)

6. Kit d'écrou de maneton pour les Big Twins jusqu'a 1981
231564 Kit complet, comprend deux écrous, deux clés et deux vis (OEM 23966-78
231565 Pour Big Twin 1954- à début 1981, filetage de 1"-18 (OEM 23966-54A), USA Made

7. Arbre de pignon pour Big Twin
231566 1939-1953 (OEM 24007-39)
231567 1954-1957 (OEM 24006-55)
231568 1958-1972 (OEM 24006-58)
231569 1973 au début de 1981 (OEM 24006-73)
235840 Modèles de la fin de 1981-1986 (OEM 24006-80 & 24006-83) (bouchons de trou de graissage compris)
8. Voir section bielle

NOUVEAU



PIECES DE RECHANGE DE VILEBREQUIN POUR 45CI & BIG TWIN LATERAL

Pos.	ZPN	Description	OEM
A.	237628	Vis de rétenseur, tous les 1912-1953, jeu de 4	1187
B.	237625	Ecrous de soies de vilebrequin, 1929 et après 45CI, jeu de 5	7974
C.	237627	maneton nuts, jeu de 2, 1937 et après 45CI	8010
D.	234583	Jeux de rouleaux de bielles, Big Twin, Standard	9101 + 9171
D.	234584	Jeux de rouleaux de bielles, Big Twin, +.0002"	9102 + 9172
D.	234585	Jeux de rouleaux de bielles, Big Twin, +.0004"	9103 + 9173
D.	234586	Jeux de rouleaux de bielles, Big Twin, +.0006"	9104 + 9174
D.	234587	Jeux de rouleaux de bielles, Big Twin, +.0008"	9105 + 9175
D.	234588	Jeux de rouleaux de bielles, Big Twin, +.0010"	9106 + 9776
D.	234589	Jeux de rouleaux de bielles, Big Twin, +.0020"	-
D.	234590	Jeux de rouleaux de bielles, Big Twin, +.0030"	-
D.	234624	Jeux de rouleaux de bielles, 1929 et après 45CI, Standard	9241 + 9301
D.	234625	Jeux de rouleaux de bielles, 1929 et après 45CI, +.0002"	9242 + 9302
D.	234626	Jeux de rouleaux de bielles, 1929 et après 45CI, +.0004"	9243 + 9303
D.	234627	Jeux de rouleaux de bielles, 1929 et après 45CI, +.0006"	9244 + 9304
D.	234628	Jeux de rouleaux de bielles, 1929 et après 45CI, +.0008"	9245 + 9305
D.	234629	Jeux de rouleaux de bielles, 1929 et après 45CI, +.0010"	9246 + 9306
E.	237481	Circlips de pistons, 1932 et après 45CI, 1936 et après Big Twin, jeu de 10	22581-32
F.	-	Axe de piston et circlips de pistons, 1932 et après 45CI	22700-32
F.	-	Axe de piston et circlips de pistons, 1937-1948 74CI	22775-36
G.	-	Masses de vilebrequin avec axes, 1937 et après 45CI	23901-37
G.	-	Masses de vilebrequin avec axes, 1940-1948 74 & 80CI	23905-40
G.	-	Masses de vilebrequin avec axes, 1941-1953 74CI	23907-41
H.	745731	Maneton, 1929 et après 45CI	23960-29
H.	745732	maneton, .0004" oversize, 1929 et après 45CI	-
I.	237923	Ecrous de maneton, jeu de 2, 1937-1948 Big Twin	23966-36
J.	238215	Rondelles de vilebrequin, 1936 et après 45CI	23972-21
J.	238857	Rondelles de maneton, jeu de 2, 1937-1948 Big Twin	23972-36
K.	238213	Rondelle frein de maneton, 1929 et après 45CI	23982-12
L.	231470	Clavettes de soies de vilebrequin, tous les 1912-1954, jeu de 10	23985-12
M.	231471	Clavettes de maneton, tous les 1930-1954, jeu de 10	23985-18
N.	745733	Soie gauche, 1929 et après 45CI	24000-29

Pos.	ZPN	Description	OEM
O.	745734	Soie droite, 1937 et après 45CI	24005-37
O.	238214	Soie droite, 1937-1948 Big Twin	24006-37
P.	032371	Rondelle frein de soie, 1937-1948 Big Twin, jeu de 10	24015-36
Q.	238851	Rondelle frein de soie, 1929 et après 45CI	24016-29
R.	238853	Rondelle frein de soie, 1937-1954 Big Twin, jeu de 5	24023-36
S.	238216	Assortiment de 10 rondelles de jeu de vilebrequin, 1929 et après 45CI	24060-26
S.	238859	Rondelle de jeu de vilebrequin, 1929 et après 45CI, .066"	24063-26
S.	238860	Rondelle de jeu de vilebrequin, 1929 et après 45CI, .070"	24066-26
S.	238861	Rondelle de jeu de vilebrequin, 1929 et après 45CI, .074"	24068-26
S.	238862	Rondelle de jeu de vilebrequin, 1929 et après 45CI, .078"	24070-26
S.	238863	Rondelle de jeu de vilebrequin, 1929 et après 45CI, .082"	24073-26
S.	238864	Rondelle de jeu de vilebrequin, 1929 et après 45CI, .086"	24075-26
S.	238865	Rondelle de jeu de vilebrequin, 1929 et après 45CI, .092"	24077-26
S.	238866	Rondelle de jeu de vilebrequin, 1929 et après 45CI, .096"	24082-26
S.	238867	Rondelle de jeu de vilebrequin, 1929 et après 45CI, .102"	24084-26
T.	231560	Soie gauche, 1930-1954 Big Twin, Jims USA	24001-30
U.	711852	Jeu de bielles, 1932 et après 45CI	24275-32
U.	238854	Jeu de bielles, 1937-1948 Big Twin	24279-37
V.	231826	Bague d'axe de piston, 1936 et après 45CI	24331-36
V.	232375	Bague d'axe de piston, nickel bronze, 1936 et après 45CI	24331-36
V.	745728	Bague d'axe de piston, 1936 et après 45CI, jeu de 2, Samwel	24331-36
V.	745729	Bague d'axe de piston, ,005" oversize, 1936 et après 45CI, jeu de 2, Samwel	-
V.	231426	Bague d'axe de piston, 1937-1954 Big Twin	24334-36
V.	232376	Bague d'axe de piston, nickel bronze, 1937-1954 Big Twin	24334-36
W.	745730	Bagues de bielles, jeu de 3, 1932 et après 45CI	24341-29 + 24352-29
W.	049507	Bagues de bielles, jeu de 3, 1936 et après Big Twin	24345-36A + 24356-36A
W.	235996	Bagues de bielles haute performances, jeu de 3, 1936 et après Big Twin, Jims USA	24345-36A + 24356-36A
X.	-	Cages de rouleaux, jeu de 4, 1929 et après 45CI	24365-29
X.	-	Cages de rouleaux, jeu de 4, 1940-1950 Big Twin	24366-40
Y.	238855	Cages de rouleaux avec rouleaux, 1929 et après 45CI	24370-29
Y.	049509	Cages de rouleaux avec rouleaux, 1940-1951 Big Twin	24385-40



SUPPORT DE CAMES FEULING POUR TWIN CAM

Le support de cames Feuling pour moteurs Twin Cam augmente le volume d'huile et son brassage en élargissant les passages critiques. Ce support de came est usiné et va avec très bien avec la pompe à huile Feuling ou TPD, ce qui permet au moteur Twin Cam de profiter au mieux des performances de la pompe à huile Feuling ou TPD. Ce support de came est fait aluminium 7075 et a une finition anodisée dure pour améliorer sa rigidité et sa dureté. Cette anodisation dure accroit la résistance du support et permet d'éliminer l'utilisation de bague bronze. Un autre avantage est d'accroitre le flux d'huile aux pignons et au maneton mais aussi un jeu optimal avec les roulements de came. Un autre avantage majeur est que le volume supérieur brassé permet de réduire la température du moteur. Le calibrage du clapet de décharge évite d'avoir à étirer le ressort ou d'utiliser des rondelles de compression. En association avec une pompe à huile Feuling ou TPD le gain est de 3 chevaux et 4 ft/lbs de couple. Ces supports de came remplacent directement ceux d'origine, comprend la plaque de maintient de roulements de cames, conçue pour aller avec les pompes à huile haut débit comme la Feuling et la TPD.

Pour 1999-2006 Twin Cam except 2006 Dyna

741577 Pour utilisation avec une pompe à huile Feuling ou TPD et chaines

741849 NOUVEAU Pour utilisation avec une pompe à huile Feuling ou TPD style 2006/2007 avec chaines à tendeurs hydrauliques de 2006 au présent

741380 Pour utilisation avec une pompe à huile Feuling ou TPD et pignons

741715 Kit de conversion pour utiliser ZPN741380 avec des chaines

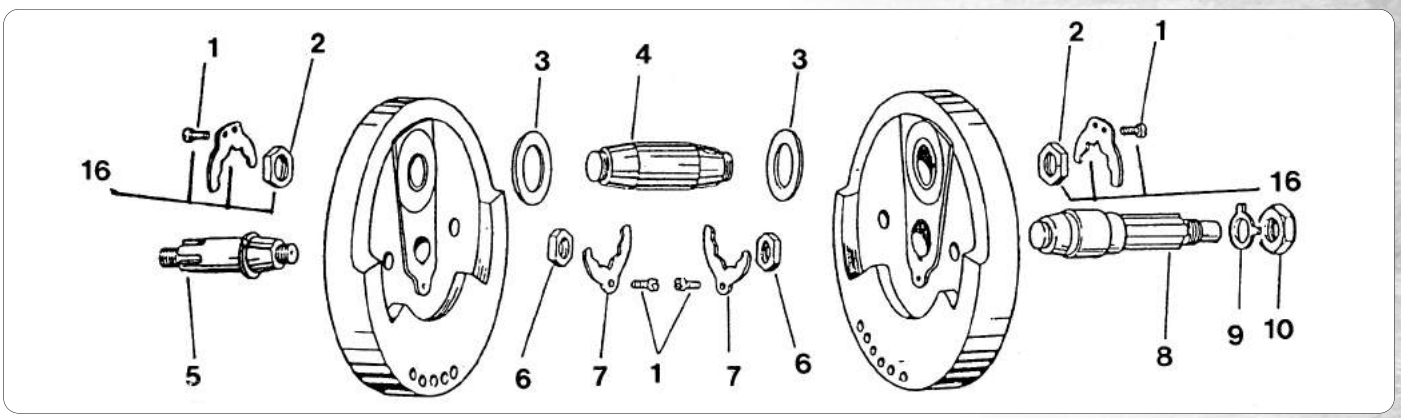
Pour 2006 Dyna et tous les 2007 au présent Twin Cam

741716 Pour utilisation avec une pompe à huile Feuling et chaines

741719 Pour utilisation avec une pompe à huile Feuling et pignons

741718 Kit de conversion pour utiliser ZPN741716 avec des pignons

FEULING MOTOR COMPANY



PIECES DE RECHANGE DE VILEBREQUIN POUR LE SPORTSTER

Pièces de rechange de haute qualité pour tous les modèles de SP. Les mesures exactes de chaque pièce sont vérifiées. Les maneton et les vilebrequins sont faits d'acier super robuste de qualité d'aviation et trempé et a une dureté Rockwell de 61-63.

1. Vis de plaque d'arret (lot de 25)
231828 Vis 10-24 x 3/8" 1954 et plus (OEM 2660)

2. Écrou de maneton
231827 1954-1985 (Paire) (OEM 23967-54A)
235823 1986-1998 (Paire) (OEM 23901-81)

3. Kit de rondelle de volant moteur
038000 1972 à la fin de 1987 (OEM 6506)
231992 1972-1987, fabrication américaine (OEM 6506)
233494 1987-1999, fabrication américaine (OEM 6508)

4. Maneton
032407 1957-1980 (OEM 23960-54)
303002 Pour 1981-1999, version à 2 trous qui remplace OEM 23960-80A

5. Soie de transmission
231829 1957-1976 (OEM 24000-57)
231830 1977-1980 (OEM 24000-75)
231795 1981-1985 (OEM 24000-80)

6. Écrou d'axe de distribution et transmission
231831 1954-1980 (OEM 8011)
231789 1981-1985 (OEM 23902-81)

7. Plaque d'arret de roue dentee et d'arbre de pignon
032371 1957-1980 (OEM 24015-36) (Vendu en lot de 10)

8. Soie de pinion
235835 1957-1976 (OEM 24005-57)
231833 1977 à debut 1981 (OEM 24005-75)
231794 Fin 1981-1985 (OEM 24005-80)

9. Écrou de roue dentee de plaque d'arret
231834 1977 au présent (lot de 10) (OEM 7044)

10. Écrou de pignon d'attaque
231835 1977-1999 (OEM 7913)
234680 NOUVEAU 1991 au présent

11. Assemblage de bielle
231993 1957-1980 (OEM 24275-57A)
231979 1981-1985 (OEM 24275-80A)
231980 1986-1999 (OEM 24275-86A)

12. Douille d'axe de piston
231826 1954 au présent (OEM 24331-36)
232375 Nickel bronze pour tout Sportster et WL (OEM 24331-36)

13. Rouleaux pour 1954 à début 1986 (lot de 100). Rouleaux longs pour bielle male (taille Std .1875"x.480")
710266 -.0020" (OEM 9161)
710258 Std. (OEM 9150A)
710259 +.0002" (OEM 9152A)
710260 +.0004" (OEM 9154A)
710261 +.0006" (OEM 9156A)
710262 +.0008" (OEM 9158A)
710263 +.0010" (OEM 9160A)
710264 +.0020" (OEM 9417)
710265 +.0030" (OEM 9450AA)

13. Rouleaux courts pour bielle femelle (taille Std .1875"x.294")
710257 -.0020" (OEM 9450A)
710249 Std. (OEM 9441A)
710250 +.0002" (OEM 9442A)
710251 +.0004" (OEM 9443A)
710252 +.0006" (OEM 9444A)
710253 +.0008" (OEM 9445A)
710254 +.0010" (OEM 9446A)
710255 +.0020" (OEM 9418)
710256 +.0030" (OEM 9441AA)
231411 +.0030" (OEM 9441AA)

13. Jeu de rouleaux avec 17 longs et 34 courts pour modèles 1954 à 1986

234613 NOUVEAU Std. (OEM 9441A & 9150A)
234614 NOUVEAU +.0002" (OEM 9942A & 9152A)
234615 NOUVEAU +.0004" (OEM 9943A & 9154A)
234616 NOUVEAU +.0006" (OEM 9944A & 9156A)
234617 NOUVEAU +.0008" (OEM 9945A & 9158A)
234618 NOUVEAU +.0010" (OEM 9946A & 9160A)
234623 NOUVEAU +.0015"
234621 NOUVEAU +.0020" (OEM 9417 & 9418)
234622 NOUVEAU +.0030"

13. Jeu de rouleaux avec 16 longs et 32 courts pour modèles 1987 à 1999 avec cages aftermarket

234592 NOUVEAU Std. (OEM 9101A & 9150A)
234593 NOUVEAU +.0002" (OEM 9102A & 9152A)
234594 NOUVEAU +.0004" (OEM 9103A & 9154A)
234595 NOUVEAU +.0006" (OEM 9104A & 9155A)
234596 NOUVEAU +.0008" (OEM 9105A & 9158A)
234597 NOUVEAU +.0010" (OEM 9106A & 9160A)
234598 NOUVEAU +.0020"
234600 NOUVEAU +.0030"

14. Chemins de roulement de bielle

049506 1952-1999, ens. mâle et femelle (OEM 24352-52A & 24341-52A)

15. Cages de rouleaux

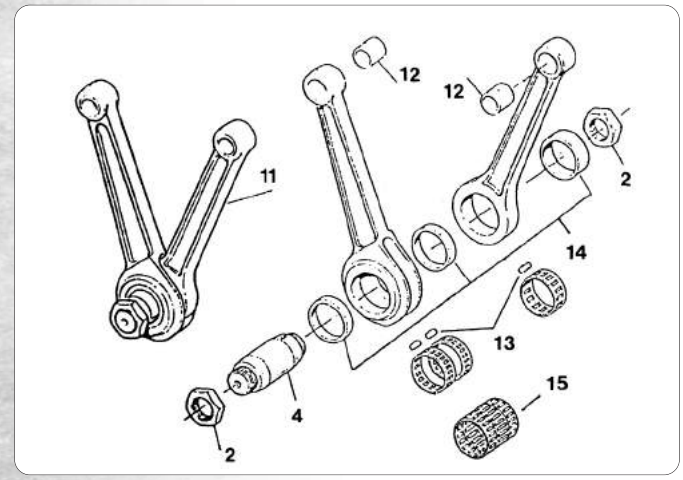
049508 Comprend les rouleaux. Pour 1952-1986, peut également être utilisé dans les modèles 1987 à 1999 (OEM 24370-52B)
233596 Ens. avant et arrière (OEM 24370-52B)
233589 Avant seulement (OEM 24364-54A)
233590 Avant seulement (OEM 24362-54A)

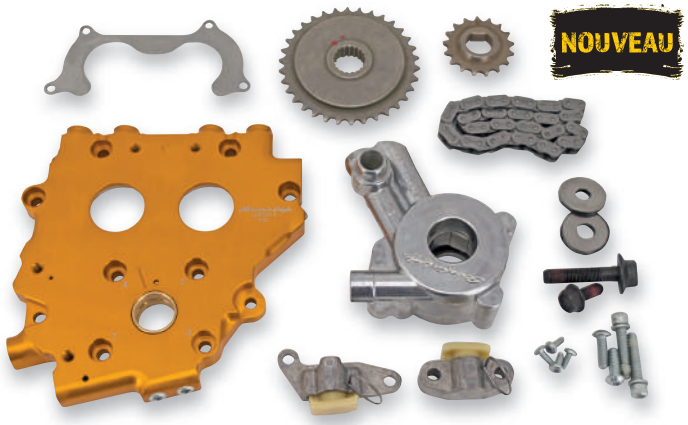
15. Assemblage de roulement

234679 NOUVEAU Convient pour 1987-1999 peuvent également être utilisés dans les modèles 1952 à 1986 (OEM 24354-87A)

16. Kit de goujon de roue dentee et de plaque d'arret

231792 Le kit comprend 2écrous, 2 plaques d'arrêt et 2 vis (OEM 23967-79)





KIT DE CHAINE HYBRIDE AMELIOREE POUR 1999 A 2006 TWIN CAM

Ce kit met à jour le tendeur de chaîne de votre moteur Twin Cam 88 à la conception utilisée sur Twin Cam 96. La plaque de support de came usinée a été conçue pour permettre l'installation de tendeur de chaîne hydraulique de Twin Cam 96. Bien mieux que les ressorts tendeurs, et sont un excellent ajout à un moteur performance.

Les 1999 à 2001 avec la fonction de capteur de position ne peuvent pas utiliser la chaîne à rouleau tel que fourni dans le kit, mais vous pouvez l'utilisez lorsque vous passez à un allumage performance qui n'utilise pas le capteur de position de came. La chaîne à rouleaux avant est utilisée dans tous les 2002-2006 Softail et Touring, ainsi que 2002-2005 Dyna. Le kit est livré complet avec tendeurs de chaîne de came et une pompe à huile à débit élevé qui fournit une pression accrue d'huile. Comparé à la pompe stock, le débit est augmenté de 23% et le retour de 50%, et réduit la température de fonctionnement des roulements et améliorer la vie des roulements.

Remarque: L'installation correcte nécessite l'achat séparé d'éléments supplémentaires spécifiques aux années et modèles ci-dessous.

756295 Trappe de came hybride avec pompe à huile haut volume (OEM 25285-08)

Pièces additionnelles pour tous les modèles

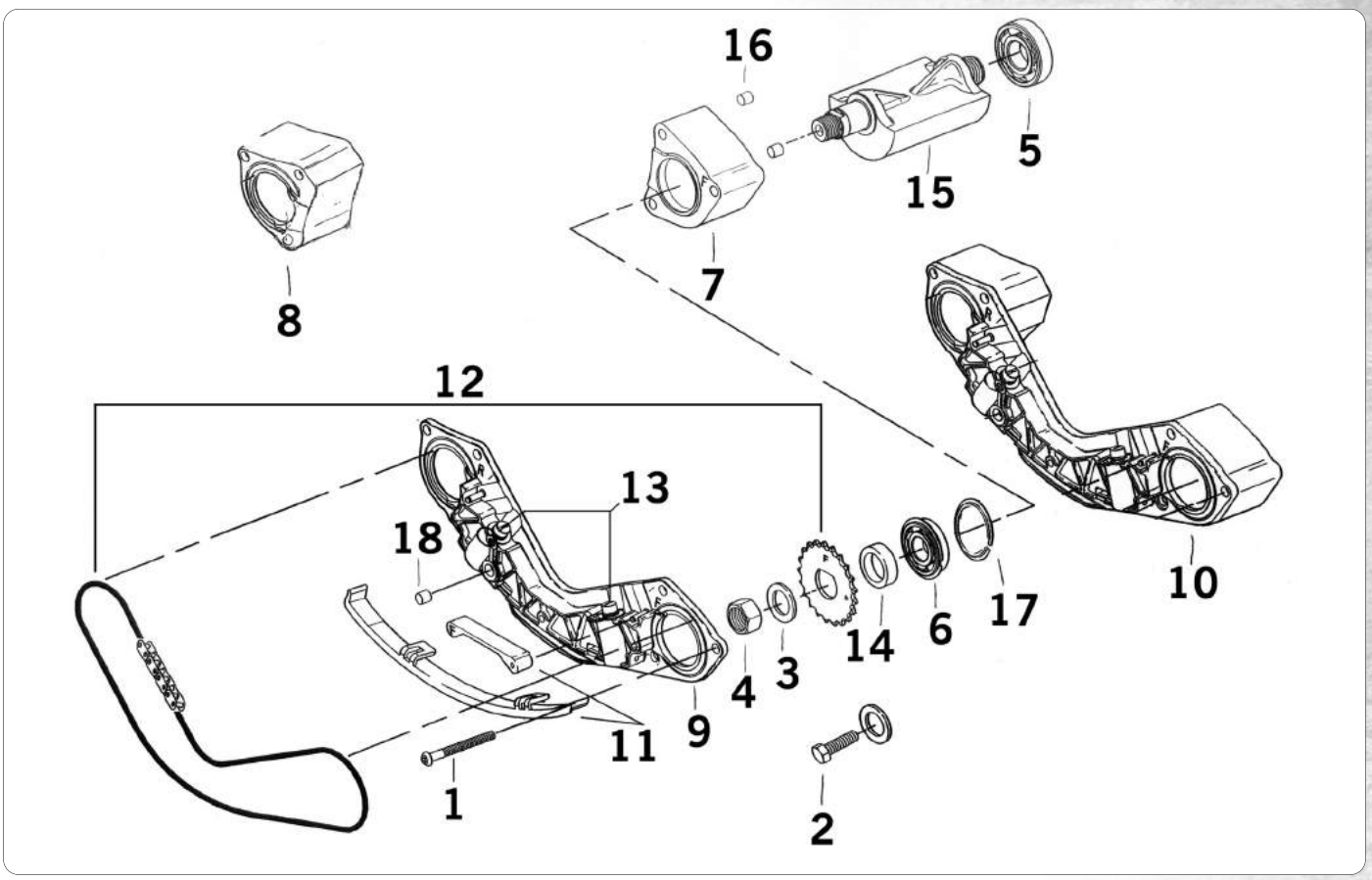
710489 Kit d'entretien de la chaîne de came avec les joints et spys Athena (OEM 17045-99D)
711613 Kit d'entretien de la chaîne de came avec les joints et spys James (OEM 17045-99D)
756297 Kit d'entretien de la chaîne de came avec les joints et spys (OEM 17045-99D)
756298 Boulon de came kit rondelle, modèles chaînes à rouleaux (OEM 25566-06)

Pièces additionnelles pour 1999 Dyna et Touring

700736 Pignon d'arbre à came 34 dents (claveté)
700835 Pignon d'arbre à came 34 dents (canelé)

Pièces additionnelles pour 1999 à 2000 Dyna et Touring et 2000 Softail

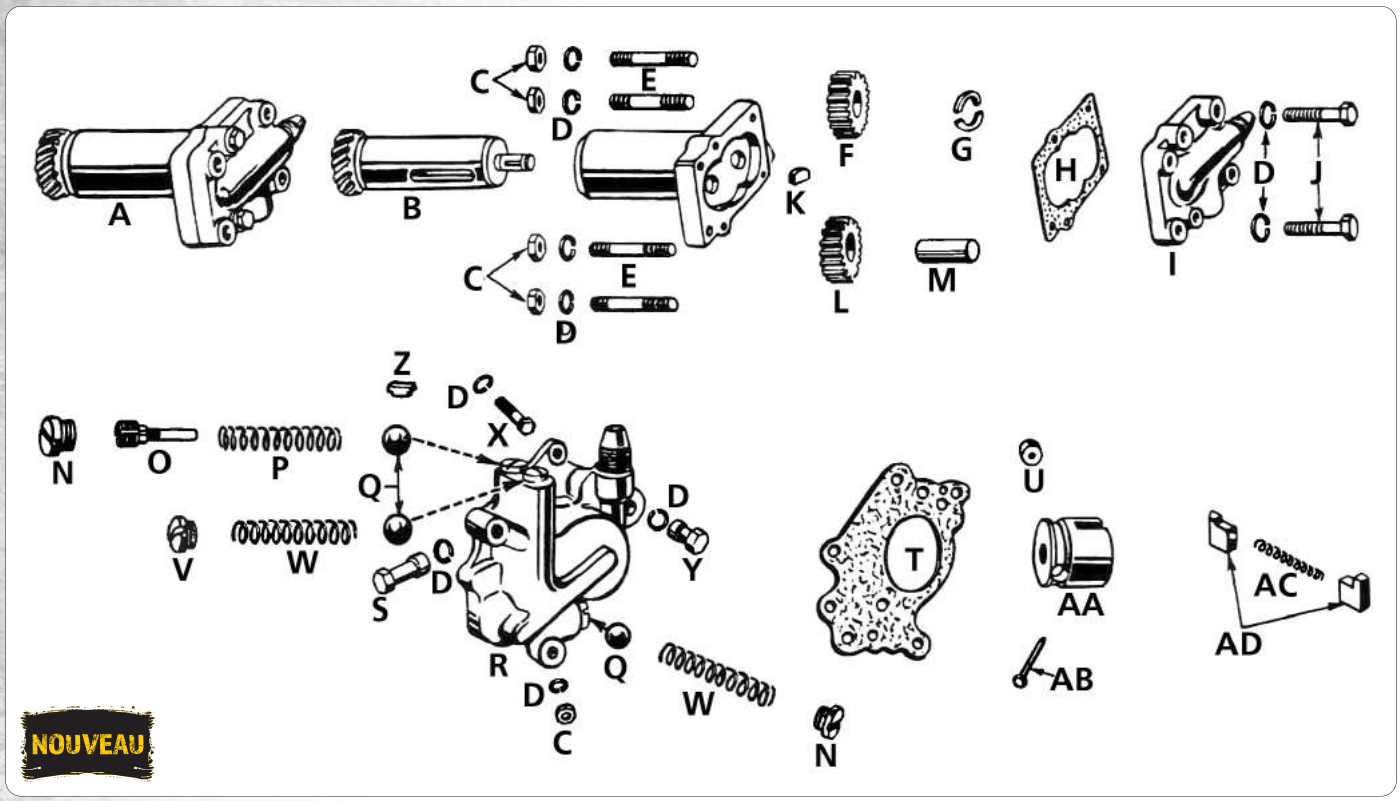
756296 Kit entretoise



PIECES DE BALANCIERS POUR TWIN CAM B

Toutes les pièces nécessaire à l'entretient et la réparation des balanciers sur les 2000-2006 TC88B et 2007 au présent TC96B.

Pos.	ZPN	Description	OEM
1.	**740543**	Vis de support de balancier, les 6	956
2.	**740536**	Vis de balancier 2007-ap, les 2	3110
3.	**740539**	Rondelle 2000-2006, les 2	6852
	740547	Rondelle 2007-up, les 2	6456
4.	**740540**	Ecrou de pignon 2000-2006, les 2	7974
5.	**740541**	Roulement de balancier interne, 2000-2006	8989
	740584	NOUVEAU Roulement interne de balancier, 2007 et après, 2 requis, vendu pièce	8959
6.	**740542**	Roulement de balancier externe, 2000-2006	8991
	700998	Roulement externe de balancier, 2007 et après, 2 requis, vendu pièce	8992A
7.	**740496**	Support de balancier avant, 2000-2006	14716-00
8.	**740497**	Support de balancier arrière, 2000-2006	14717-00
9.	**740544**	Assemblage de support de balancier, 2000-2006	14728-00
10.	**740498**	Assemblage de support de balancier, 2007-ap	14728-07
11.	**740499**	Kit chaine de balancier bas, avant et arrière	14761-00
12.	**740520**	Kit chaine et pignon	14762-00
	740583	NOUVEAU Chaine seule	14769-00
13.	**740521**	Tendeur de chaine, 2 requis	14764-00
14.	**740522**	Entretoise, 2000-2006,.130"	14780-00
	740523	Entretoise, 2000-2006,.140"	14781-00
	740524	Entretoise, 2000-2006,.150"	14782-00
	740525	Entretoise, 2000-2006,.160"	14783-00
	740526	Entretoise, 2000-2006,.170"	14784-00
	740545	Entretoise, 2000-2006,.180"	14785-00
	740529	Entretoise, 2000-2006,.190"	14786-00
	740531	Entretoise, 2000-2006,.200"	14787-00
	740532	Entretoise, 2000-2006,.210"	14788-00
	740519	NOUVEAU Kit entretoises, 2000-2006, contient une de chaque de ci-dessus	
	740527	Entretoise, 2007 au présent,.039", les 10	14784-07
	740528	Entretoise, 2007 au présent,.072", les 10	14785-07
	740530	Entretoise, 2007 au présent,.105", les 10	14786-07
15.	**740533**	Kit axe de balancier, avant, 2000-2006	14789-00
	740534	Kit axe de balancier, arrière, 2000-2006	14790-00
	740546	Kit axe de balancier, avant ou arrière, 2 requis, 2007-ap	14789-07
16.	**740535**	Pion de centrage, les 10	16583-00
17.	**740537**	Circlips de roulement 2007-ap, les 5	35240-07
18.	**740538**	Spy de support	45359-00



NOUVEAU

PIECES DE POMPE A HUILE ET RETOUR POUR LATERAL

Pos.	ZPN	Pompe à huile et retour	OEM
A.	745739	Pompe de retour, complète	26205-38
B.	-	Arbre	26331-37
C.	-	Ecrou	7691
D.	-	Rondelle	7035
E.	-	Goujeon	24819-36
F.	-	Pignon	26326-37
G.	-	Rondelle	26341-37
H.	700207	Joint de Pompe de retour, les 10	26246-37
I.	-	Couvercle	26231-37
I.	-	Couvercle	26232-38
J.	-	Bolt	-
K.	233477	Clavette de pompe, les 10	26340-36
L.	-	Pignon	26320-37
L.	-	Pignon	26321-38
M.	-	Arbre	26329-37
N.	-	vis	26362-36
O.	-	vis	26368-36
O.	-	vis	26369-41
P.	-	Ressort	-
P.	-	Ressort	26373-41
Q.	-	Bille	-
R.	745746	Corps de pompe seul, tous les 1937-1957 laté	26216-41
R.	-	Pompe à huile complète	26203-37
S.	-	Ecrou	24830-41
T.	700204	Joint de Pompe à huile, les 10	26244-37
U.	745747	Support, vanne de pompe à huile	26270-41
V.	-	vis	26367-36
W.	235544	Testeur ressorts de soupapes S&S les 10	26363-36
X.	-	Vis	3860
Y.	-	Ecrou	24831-41
Z.	-	Circlips	26381-37
AA.	745748	Support, vanne d'huile, 1937 à 1973	26267-37
AA.	745747	Support, vanne d'huile, 1941 à 1973	26270-41
AB.	-	Soupape	-
AC.	745750	Ressort, vanne d'huile,	26286-37
AD.	745749	Vanne, pompe à huile, les 2	26284-37

NOUVEAU







NOUVEAU



PLAQUES DE SUPPORT DE CAME POUR TWIN CAM S&S

Les plaques de support de came S&S sont juste ce que le médecin a ordonné lors de la réparation d'un moteur endommagé ou l'installation de nouveaux arbres à cames. Usinées CNC en aluminium forgé pour une excellente résistance et une précision dimensionnelle. Ces plaques S&S sont disponibles pour les 1999-2006 et 2007 au présent moteurs Harley-Davidson Twin Cam. S&S ne veulant pas encourager les mauvaises habitudes, les plaques de came pour 1999-2006 ne sont pas compatibles avec les tendeurs de chaîne à ressort de stock et nécessitent la pompe à huile nouveau style et tendeurs hydrauliques comme ZPN 723243. Nous vous proposons les nouvelles pompes à huile S&S à installer sur ces nouvelles plaques de support de came.

760567 Plaque de came S&S TC3 pour les moteurs Twin Cam de 1999 à 2006 Touring, Dyna 1999 à 2005 et 2003 à 2006 Softail avec les tendeurs de chaîne de came hydrauliques. Doit s' installer avec une pompe à huile ZPN 760566

760568 Plaque de came S&S TC3 pour les moteurs Twin Cam de 2007 au présent Touring 2006 au présent Dyna et 2007 au présent Softail. Fonctionne avec des pompes à huile stock et la plupart aftermarket de style 2007-ap

760566 Pompe à huile S&S TC3 pour moteur Twin Cam de 2007 au présent Touring, 2006 au présent Dyna et 2007 au présent Softail. Aussi pour les anciens Twin Cams avec le montage de la trappe de came forgée S&S TC3.

POMPE A HUILE S&S POUR TWIN CAM

Si l'huile de votre moteur est son sang, sa pompe à huile en est son cœur. Si votre moteur a besoin d'une greffe, pompes à huile S&S trois stages sont une excellente solution pour remplacer celles usées ou détruites. Les causes courantes de défaillance de la pompe sont les débris et l'arbre de pignon avec un jeu excessif. Les pompes à huile S&S TC-3 sont beaucoup moins susceptibles d'être endommagées par cela. Elles pompent et récupèrent ainsi bien plus d'huile que celle stock. Les pompes disposent de trois étapes pour une pression constante et un retour d'huile fiable, les sections séparées pour le du carter moteur et du carter de came se fait sans interférence mais aussi des grilles et des pièges magnétiques aident à protéger des débris. La conception S&S tolère plus de faux rond sur l'axe de pignon sans dommages. Comme vous avez ouvert le moteur ce serait un bon moment pour installer une nouvelle trappe de came forgée S&S TC3 aussi.

760565 Pompe à huile S&S TC3 pour moteur Twin Cam de 1999 à 2006 Touring, 1999 à 2005 Dyna et 2003 à 2006 Softail (pas compatible avec la trappe de cames forgée S&S TC3)

760567 Plaque de came S&S TC3 pour les moteurs Twin Cam de 1999 à 2006 Touring, Dyna 1999 à 2005 et 2003 à 2006 Softail avec les tendeurs de chaîne de came hydrauliques. Doit s' installer avec une pompe à huile ZPN 760566

760568 Plaque de came S&S TC3 pour les moteurs Twin Cam de 2007 au présent Touring 2006 au présent Dyna et 2007 au présent Softail. Fonctionne avec des pompes à huile stock et la plupart aftermarket de style 2007-ap

NOUVEAU



CACHES CULBUTEURS THE FACTORY POUR SPORTSTER

Une exclusivité Zodiac! Coulée à la main en aluminium par "The Factory" en utilisant des méthodes traditionnelles de moulage, ces caches culbuteurs sont un remplacement direct de ceux d'origine (OEM 17551-04 et 17655-05), ils donneront à votre moteur de Sportster ce look classique. Pour tous les 2004 au présent Sportster et vendu par lot de 2.

735549 Finition brute

735550 Finition noire



RENIFLARD ACIER FAIT AUX USA

Ces reniflards de précision sont fabriqués par S&S et sont conçus pour remplacer ceux d'origine en plastique ou en acier dans les moteurs Big Twin de 1936 à début 1947, fin 1947 à 1976 ou 1977 à 1989 Big Twin, ainsi que ceux en plastique des 1990 à 1999 Big Twins. La version de 1936 à début 1947 est une version améliorée de l'origine. Tous les reniflards S&S existent aussi en version surcôte .030". Elle s'utilise quand l'alésage est usé et il doit être réalésé. Nous proposons aussi des rondelles de callage usinées pour les modèles de 1977 à 1999.

Pour 1936 à début 1947 Big Twin

760558 NOUVEAU Soupape de reniflard (OEM 25300-36)
760559 NOUVEAU Soupape de reniflard, surdimensionnée de 0,030"

Pour début 1947 à 1976 Big Twin

760560 NOUVEAU Soupape de reniflard (OEM 25313-73)
760561 NOUVEAU Soupape de reniflard, surdimensionnée de 0,030"

Pour 1977 à 1999 Big Twin sauf Twin Cam

234920 Soupape de reniflard (OEM 25313-77C 25310-82A & 25311-90)
234929 Soupape de reniflard, surdimensionnée de 0,030"
234922 Cale d'appui d'engrenage 0,110" (OEM 25320-79)
234923 Cale d'appui d'engrenage 0,120" (OEM 25322-79)
234924 Cale d'appui d'engrenage 0,130" (OEM 25320-82)
234925 Cale d'appui d'engrenage 0,140" (OEM 25322-82)
234926 Cale d'appui d'engrenage 0,150" (OEM 25325-82)
234927 Cale d'appui d'engrenage 0,160" (OEM 25327-82)
234928 Cale d'appui d'engrenage 0,170"



CACHES CULBUTEURS PM TWIN CAM

Des caches culbuteurs en aluminium usiné par Performance Machine et qui sont disponible en chromé, noir Contrast Cut avec des usinages en aluminium ou encore la fintion PM exclusive Black OPS en noir deux tons qui va parfaitement avec la finition du moteur Harley d'origine. Vendus par 2 et pour 1999 au présent Twin Cams.

Scallop Design

752290 Chromé
752291 Contrast Cut
752293 Platinum Cut
752292 Black OPS



Drive Design

756866 Chromé
756864 Contrast Cut
756865 Platinum Cut
756867 Black OPS

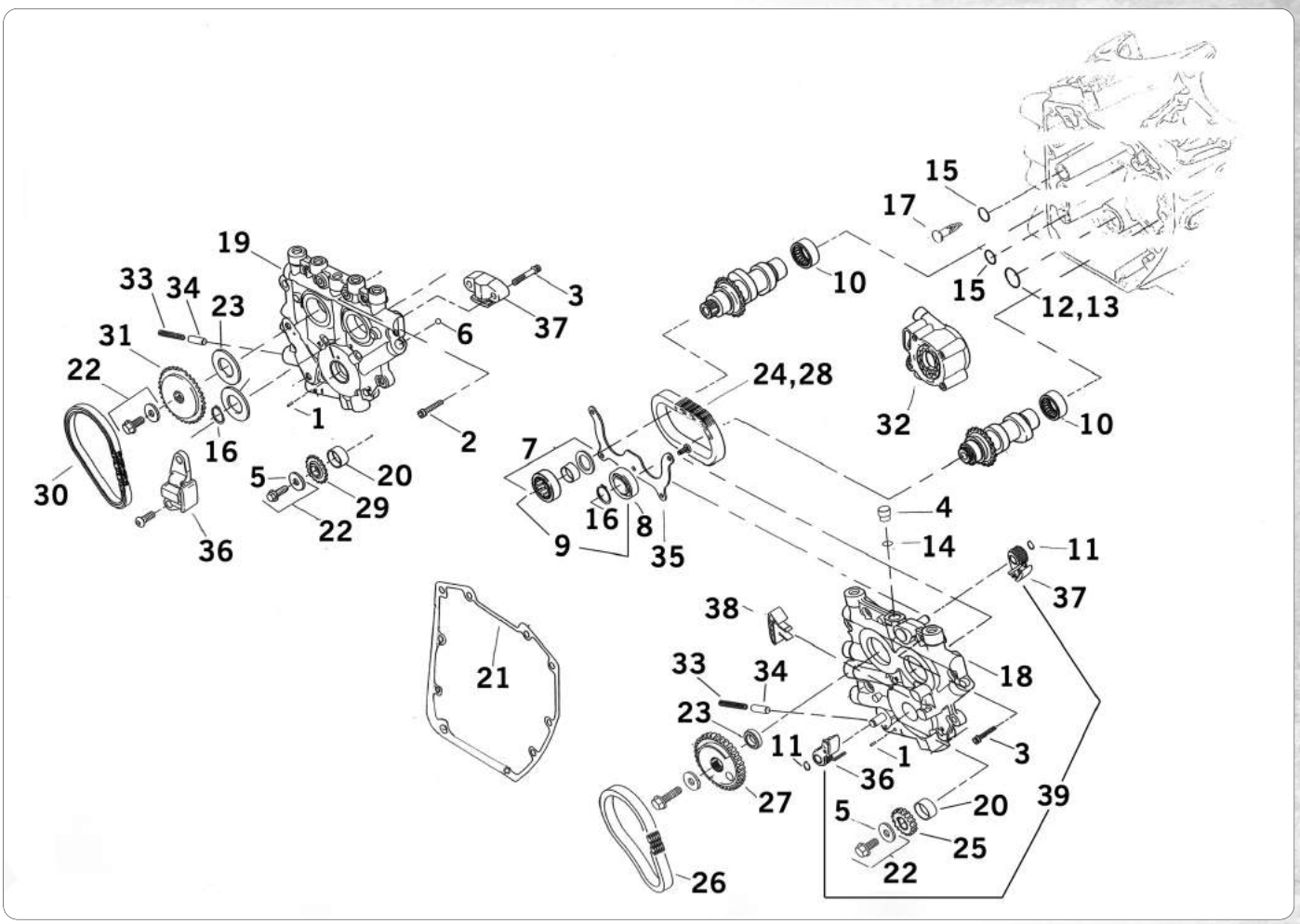


POUSSOIRS HYDRAULIQUES S&S DE PRECISION

Ces poussoirs S&S sont usinés CNC avec une très grande précision en acier et recoivent un traitement thermique pour une résistance maximale à l'usure. Le clapet interne à bille de haute précision assure l'absence de jeu. Le siège du clapet a une conception auto-nettoyante qui le rend moins susceptible d'être bruyant après contamination par l'huile, de plus la bille en tournant évite toute usure localisée. Le plongeur est quand à lui sélectionné et appairé pour une tolérance d'un millionième d'inch donc plus de bruit! Les sièges de tiges de culbuteurs sont très résistants et ont un arrondi qui assure un parfait contrôle de l'huile. Concus d'une pièce pour la fiabilité et la résistance en toute condition. Le circlips de maintient assure son role même dans les pires conditions. Vendus en ensembles de 4.

Remarque: précédemment commercialisés sous la marque Crane Cams en ZPN231374 & ZPN231375. Crane Cams a été racheté en 2009 par S&S et est maintenant vendu sous S&S. Même Qualité supérieure. Mêmes caractéristiques. Juste un autre nom bien connu.

760562 Pour Evolution Big Twins de 1984-1999 et Evolution Sportsters de 1986-1990 (OEM 18522-83, 18522-85, 18523-86B)
760563 Pour Evolution Sportsters de 1991-1999 (OEM 18538-99C)



PIECES DE DISTRIBUTION POUR TWIN CAM

La distribution par chaine silencieuse a été introduit en 1999 sur le Twin Cam A. La plupart des pièces de ces chaines silencieuses sont aussi utilisées sur les 2000-2006 Twin Cam B. La chaine à rouleaux a été introduite en 2006 sur les Twin Cam Dyna. En 2007 sur les Twin Cam des FLH/FLT, Dyna et Softails ont reçu à leur tour la chaine à rouleaux. Cette chaine à rouleaux donne de nombreux avantages par rapport à celle Silencieuse, la plupart des fabricants d'arbre à cames proposent des kits de conversion pour passer de la chaine silencieuse à celle à rouleaux. Ces cames de conversion s'installent avec avec un chaine à rouleaux d'origine ou type origine, les tendeurs, support de came et pompe à huile. A cause de cela nous vous conseillons fortement de vérifier ce qui est installé sur votre moteur avant de commander.

Pos. ZPN Description

1. **720166** Pion, pièce (OEM 601)
2. **750688** Vis de tendeur de chaine, pour chaine silencieuse, les 5 (OEM 4741A)
3. **750763** Vis de tendeur de chaine, pour chaine à rouleaux, les 5 (OEM 4740A)
4. **750743** Bouchon de support de cames, pour chaine silencieuse 2006 (OEM 3290)
5. **750764** Rondelle d'arbre à cames, 2003 au présent (OEM 6294)
6. **238183** Bille,modèles chaine silencieuse (OEM 8873)
7. **741893** Roulement à billes, chaine silencieuse 2001-2006 (OEM 8983)
8. **711845** NOUVEAU Roulement de trappe de boite, 2 utilisés sur 1999 à 2000 1 sur les 2001 à 2006 chaine silencieuse (OEM 8990A)
9. **711287** Kit roulement à billes Jims pour chaine silencieuse
9. **741893** Kit roulement de trappe de boite Jims pour les 2001 à 2006 chaine silencieuse (OEM 8983 and OEM 8990A)
10. **232494** Roulement à aiguille de came carter, chaine silencieuse. Utilisés, vendu pièce
10. **750767** Roulement à aiguilles interne, pour chaine à rouleaux (OEM 9215)
11. **750706** Circlips pour chaine silencieuse, les 10 (OEM 11031)
12. **022464** O-ring, TC88A 2004 à 2006, TC88B 2003 à 2006) Zodiac, paquet de 10 (OEM 11157)
12. **700430** O-ring, TC88A 2004 à 2006, TC88B 2003 à 2006) Athena, paquet de 10 (OEM 11157)
13. **231521** O-ring, TC88A 1999 à 2003, TC88B 2000 à 2002, James, paquet de 10 (OEM 11293)
14. **231523** O-ring, support de cames 1999 à 2006, James, paquet de 10 (OEM 11298)
14. **700460** O-ring, support de cames 1999 à 2006, Athena, paquet de 10 (OEM 11298)
15. **231524** O-ring, pompe à huile et tamis, James, les 10
15. **700461** O-ring, pompe à huile et tamis, Athena, les 10
16. **750673** Circlips, pour chaine à rouleaux (OEM 11461)
16. **750707** Circlips, pour chaine silencieuse, les 10 (OEM 11494)
17. **750712** Tamis, TC88B, TC96B (OEM 24983-00)
18. **750708** Support de came, pour chaine silencieuse (OEM 25267-99B)
18. **239319** Trappe de support de cames usinée Delkron, chaine silencieuse (OEM 25267-99B)
19. **750674** Support de came, pour chaine à rouleaux (OEM 25355-06A)

Pos.	ZPN	Description
19.	**234564**	Trappe de support de cames usinée Delkron, chaine à rouleaux (OEM 25355-06A)
20.	**750709**	Bague de carter du vilebrequin (OEM 25344-99)
21.	**700469**	Couvercle de cames, Athena, paquet de 5 (OEM 25244-99A)
21.	**742397**	Couvercle de cames, James, paquet de 5 (OEM 25244-99A)
22.	**750711**	Kit vis
22.	**756298**	NOUVEAU Boulon de came kit rondelle, modèles chaînes à rouleaux (OEM 25566-06)
23.	**750740**	Kit d'entretoises, pour chaine silencieuse (OEM 25938-00)
23.	**750737**	Entretoise 0.287", pour chaine silencieuse (OEM 25722-00)
23.	**750738**	Entretoise 0.297", pour chaine silencieuse (OEM 25723-00)
23.	**750736**	Entretoise 0.307", pour chaine silencieuse (OEM 25721-00)
23.	**750735**	Entretoise 0.317", pour chaine silencieuse (OEM 25719-00)
23.	**750734**	Entretoise 0.327", pour chaine silencieuse (OEM 25717-00)
23.	**750739**	Entretoise 0.337", pour chaine silencieuse (OEM 25725-00)
23.	**750679**	Entretoise, 0.100", pour chaine à rouleaux (OEM 25729-06)
23.	**750680**	Entretoise, 0.110", pour chaine à rouleaux (OEM 25731-06)
23.	**750681**	Entretoise, 0.120", pour chaine à rouleaux (OEM 25734-06)
23.	**750682**	Entretoise, 0.130", pour chaine à rouleaux (OEM 25736-06)
23.	**750683**	Entretoise, 0.140", pour chaine à rouleaux (OEM 25737-06)
23.	**750684**	Entretoise, 0.150", pour chaine à rouleaux (OEM 25738-06)
24.	**750713**	Chaine de came à came, pour chaine silencieuse, import (OEM 25607-99)
24.	**749286**	NOUVEAU Chaine de came à came, pour chaine silencieuse, Twin power (OEM 25607-99)
25.	**750728**	Pignon d'entrainement, pour chaine silencieuse (OEM 25609-99)
26.	**750729**	Chaine d'entrainement, pour chaine silencieuse, import (OEM 25610-99)
26.	**749287**	NOUVEAU Chaine d'entrainement, pour chaine silencieuse, Twin power (OEM 25610-99)
27.	**750733**	Pignon d'entrainement cannelé, pour chaine silencieuse (OEM 25716-99)
28.	**749289**	NOUVEAU Chaine de came à came, pour chaine à rouleaux, Twin power (OEM 25683-06)
29.	**750675**	Pignon de vilbrequin, pour chaine à rouleaux (OEM 25673-06)
30.	**749288**	NOUVEAU Chaine d'entrainement, pour chaine à rouleaux, Twin power (OEM 25675-06)
31.	**750678**	Pignon d'entrainement, pour chaine à rouleaux (OEM 25728-06)
32.	**732950**	Pompe à huile de remplacement pour chaine silencieuse (OEM 26035-99B)
32.	**741225**	Pompe à huile TPD Haute Performance, pour chaine silencieuse
32.	**741171**	Pompe à huile Feuling Haute Performance, pour chaine silencieuse
32.	**732951**	Pompe à huile de remplacement pour chaine à rouleaux (OEM 26037-06)
32.	**741709**	Pompe à huile Feuling Haute Performance, pour chaine à rouleaux
32.	**741601**	Pompe à huile TPD super hautes performpances, modèles avec chaines à rouleaux
33.	**750741**	Ressort de clapet (OEM 26210-99)
34.	**750742**	Clapet de pompe à huile (OEM 26400-82)
35.	**750744**	Plaque de roulement, 1999 (OEM 35052-99)
35.	**750745**	Plaque de roulement, 2000-2006 pour chaine silencieuse (OEM 35060-00)
36.	**750761**	Tendeur de chaine primaire, pour chaine silencieuse (OEM 39954-99A)
36.	**750686**	Tendeur de chaine primaire, pour chaine à rouleaux (OEM 39968-06)
37.	**750710**	Tendeur de chaine de cames, pour chaine silencieuse (OEM 39964-99A)
37.	**750687**	Tendeur de chaine de cames, pour chaine à rouleaux (OEM 39969-06)
38.	**750762**	Guide chaine, pour chaine silencieuse (OEM 39965-99)
39.	**744445**	Patins et rivets de remplacement pour les chaines avant et d'arbre à came des tendeurs de distribution sur les modèles 1999 à 2006



JOINT DE PIGNON SORTIE MOTEUR

Pour Big Twin de 1955-1968. Disponible en version d'origine ou améliorée avec un joint d'étanchéité en néoprène (OEM 24031-55).

234678 Version d'origine
022385 Version améliorée avec un joint spy d'étanchéité, Zodiac
234637 Joint spy d'étanchéité seul, Eastern USA, les 5



COURROIE DE DISTRIBUTION POUR MOTEUR S&S X-WEDGE

Le S&S X-Wedge est un moteur pour les applications custom et utilisé dans certains modèles de Big Dog, ainsi que la Morgan trois roues.

760554 Courroie de distribution X-Wedge





CAMES HIGH ROLLER DE S&S POUR EVOLUTION BIG TWINS DE 1984-1999

Ces arbres à cames performants sont conçus par S&S pour vous apporter une performance maximale de votre HD modifié. Toutes les cames High-Roller comportent les engrenages réglables pour le réglage selon votre combinaison spécifique. Donné la grande levée, les intervalles soupape-soupape, soupapes-piston et de ressort de soupape devraient être vérifiées. Pour les meilleurs résultats, les culasses doivent être travaillées. Vous ne pourrez plus repérer vos amis que dans le rétro!
Note: Crane Cams a été racheté en 2009 par S&S et est maintenant vendu sous le label S&S. La même qualité premium. Les mêmes excellentes caractéristiques. Juste un autre nom bien connu.

DIAGRAMME H286-2

Hydraulique pour votre EVO. Fonctionne le mieux avec les carburateurs et les systèmes échappement à haute performance. Différence appréciable à travers l'échelle entière de TR/MIN. Excellent pour vitesse et Touring. L'intervalle soupape-piston doit être vérifiée sur les premiers moteurs EV.
760551 NOUVEAU 1984-1999

DIAGRAMME H306-2

Came performance hydraulique pour moteurs V2. Fonctionne très bien avec moteurs de série, mais augmente vraiment la puissance dans les moteurs avec carburateur et échappement. Les intervalles soupape-soupape et soupape-piston doivent être vérifiées.
231337 1984-1999

DIAGRAMME H310-2

Conçue pour moteurs à pouce cube/ compression augmenté. Les intervalles des soupapes doivent être vérifiées. Ressorts à performance nécessaires pour une plus grande levée.
231350 1984-1999

CAME HI-ROLLER 1-1006

Voici l'arbre à cames ultime pour Stroker orienté vers la performance. Cette came vous apportera une performance Street et Strip maximale. Les intervalles des soupapes doivent être vérifiées.
235935 1984-1999

Dia.	Ouvert	Ferme	Durée a @.053"	Levée de Soupape
H286-2				
admission	19°	43°	242°	.490"
échapp.	48°	24°	252°	.490"
H306-2				
admission	28°	54°	262°	.500"
échapp.	69°	23°	272°	.510"
H310-2				
admission	23°	63°	266°	.550"
échapp.	68°	28°	276°	.550"
1-1006				
admission	23°	63°	260°	.600"
	68°	28°	266°	.600"



ROULEMENT EXTERIEUR DE CAMES POUR TWIN CAM

Les premiers Twin Cams double avait des roulements à billes sur les deux cames, les modèles de fin 2000 ont reçu un roulement à rouleaux sur l'arbre à cames arrière.

Pour 1999 à début 2000

711287 Jims USA, jeu de 2 (OEM 8990A)
232493 Andrews USA, vendus pièce (OEM 8990A)
711845 NOUVEAU Remplacement Stock, pièce (OEM 8990A)

De fin 2000 à 2006, sauf 2006 Dyna

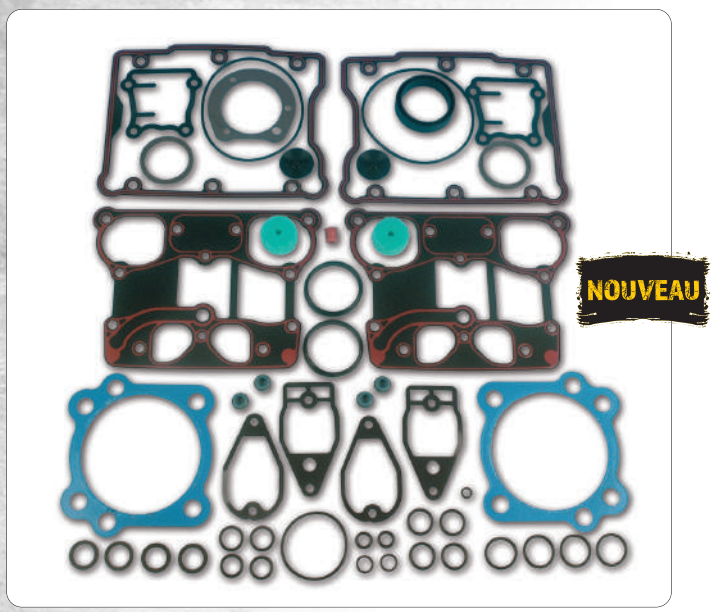
741893 Jims USA, jeu avec un roulement à rouleaux et un roulement à billes (OEM 8983 and OEM 8990A)
711845 NOUVEAU Roulement à billes pour came avant (OEM 8990A)

NOUVEAU



PATINS DE TENDEURS DE CHAINES DE DISTRIBUTION POUR TWIN CAM

Vous n'avez plus à remplacer les tendeurs de chaîne de distribution complets sur 1999 à 2006 Twin Cam lorsque seules les patins sont usés. Cet ensemble à un prix très attractif remplace les patins de tendeur de chaîne primaire OEM 39954-99A et tendeur de chaîne came à came OEM 39964-99A et est livré avec des rivets.
744445 Patins de tendeurs de chaines de distribution pour Twin Cam



POCHETTE DE JOINT JAMES POUR TWIN CAM BIG BORE

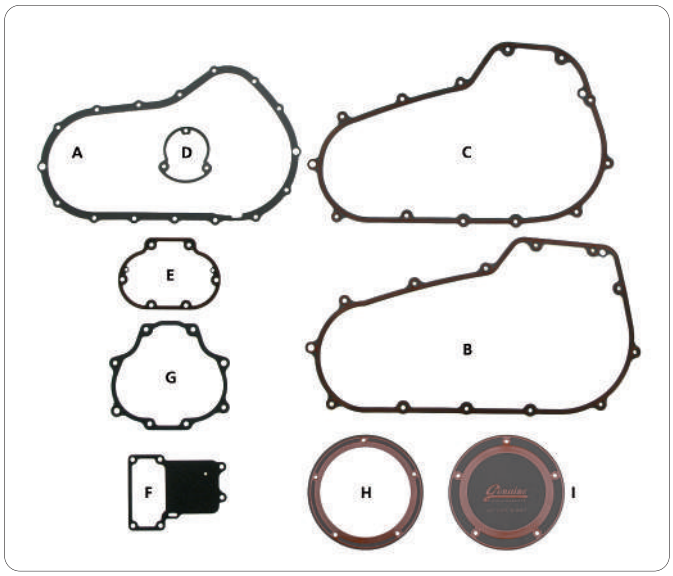
De véritables joints James pour les moteurs avec cylindres Big Bore sur moteurs Twin Cam "A" et Twin Cam "B".

231627 Haut moteur pour alésage 3 7/8" (95CI) sur 1999 à 2004 Twin Cam

760651 Haut moteur pour alésage 3 7/8" (95CI) sur 1999 à 2004 Twin Cam, avec joint de culasse acier multi couches

760652 Pochette complète pour alésage 3 7/8" (95CI) sur 1999 à 2004 Twin Cam, avec joint de culasse acier multi couches

742878 Haut moteur pour alésage 4" sur 2005 au présent Twin Cam



JOINTS METALIQUES ENDUITS "FOAMET"

Le FoaMet est une des dernières technologies de joints. C'est un métal NBR enduit dépendant des applications faits avec du SAE 5052 Aluminium ou SAE 1010 acier. L'enduit FoaMet est utilisé dans une large gamme d'applications de joints. Disponible pour diverses applications et fabriqué par Athena ou James comme indiqué.

A. 720276 Carter primaire Sportster 2004 au présent, Athena (OEM 34955-04)

A. 742868 Carter primaire Sportster 2004 au présent, James (OEM 34955-04)

B. 742508 Carter primaire, 2006 au présent Dyna et 2007 au présent FXST, FLST et FXCW Softail, James (OEM 60547-06)

C. 742505 Carter primaire FLH & FLT Touring de 2007 au présent, James (OEM 34901-07)

D. 720329 Carter de débrayage 2003 au présent air cooled Buell, Athena (OEM 25377-03A)

E. 742456 Carter de débrayage 2006 Dyna and all 2007 au présent Twin Cam, les 5, James (OEM 36805-06)

F. 742448 Carter de boite supérieur 2006 Dyna et tous les 2007 au présent Twin Cam, les 5, James (OEM 34917-06)

G. 742453 Trappe de boite 2006 Dyna et tous les 2007 au présent Twin Cam, pack de 2, James (OEM 35654-06)

H. 760655 NOUVEAU Derby cover pour 1999 à 2006 Touring, 1999 à 2005 Dyna et 2000 à 2006 Softail, pack de 5, James (OEM 25416-99A)

I. 760656 NOUVEAU Derby cover pour 2007 au présent Touring, 2006 au présent Dyna et 2007 au présent Softail, les 5, James (OEM 17369-06)

Genuine JAMES GASKETS



CIRCLIPS RETENUE POUR MOTEUR ET TRANSMISSION

Kit de magasin de circlips de retenue généralement utilisés dans une boite pratiquement incassable. La boite contient 110 pièces de bagues généralement utilisées et listées cidessous. Les clés individuelles sont disponibles en paquets de magasin de 10 pièces.

233552 Boite d'assortiment avec 110 pièces de bagues de retenue

Paquets individuels de 10 pièces

233524 Axe de piston, pour BT de 1973-1977 et les SP de 1952-1977 (OEM 22582-52)
233523 Axe de piston, pour BT de 1977-1983 et les SP de 1977-1985 (OEM 22588-78)
231490 Palier d'arbre de pignon, pour BT de 1958-1986 (OEM 11007)
231045 Axe de pompe à huile, pour BT de 1957-1962 et les SP de 1972-1976 (OEM 11002, pour aussi plusieurs pièces de l'embrayage et du relevage de 1972-1991 (OEM 11143)
234463 Le même que 231045 sauf fabriqué par James Gaskets
231051 Axe d'arbre d'entraînement de pompe à huile, pour BT OHV de 1936 au présent (OEM 26348-36)
233522 Bague de roulement d'engrenage d'attaque, pour BT de 1937-1977 (OEM 35129-36)
231540 Arbre de transmission principale 2e/3e vitesse, pour BT de 1937-1986 à 4 vitesses (OEM 35337-36)
233521 Arbre intermédiaire de première et de deuxième, pour BT de 1940-1986 à 4 vitesses (OEM 35810-36)
233526 Palier d'arbre intermédiaire, pour BT de 1937-1976 (OEM 35920-36)
231762 Arbre de relevage, pour tous les BT à 4 vitesses, pour aussi plusieurs leviers de relevage, d'embrayage et de commandes de 1972-1988 (OEM 11036)
233445 Roulement de butée, pour Big Twins de 1975 au présent (OEM 11096)

Autres circlips que ceux de la boite, par 10 pièces

237481 NOUVEAU Axe de piston, pour 1932-1973 45CI et 1936-1972 Big Twin (OEM 22581-32)
237482 NOUVEAU Axe de piston, pour 1985 au présent Sportster et 1984 à 1999 Evolution Big Twin (OEM 22589-83A)
237483 NOUVEAU Axe de piston, pour 1999 au présent Twin Cam (OEM 22097-99)
233492 Bride d'échappement, pour tous les modèles de 1984 au présent (OEM 65325-83)
742493 Bride d'échappement, pour tous les modèles de 1984 au présent, les 2 (OEM 65325-83
233509 Amortisseur de fourche, pour FL de 1949-1977 (OEM 46172-48)
148087 Butée et anneau de retenue (OEM 43554-35)
147004 Circlips de retenue, les 10 (OEM 11027)
238673 Circlips de retenue de palier de carter moteur côté droit, BT 1987-1999 (OEM 11177A)
238674 Circlips de retenue, engrenages de transmission à 5 vitesses, arbre principal et arbre intermédiaire, de 1991-2006, 6 utilisés par transmission, fabriqué par Alto (OEM 11067)
234094 Circlips de retenue, engrenages de transmission à 5 vitesses, arbre principal et arbre intermédiaire, de 1991-2003, 6 utilisés par transmission, fabriqué par Jims (OEM 11067)



KIT DE MONTAGE DE POT JAMES GASKET

Le Kit contient 4 boulons renforcés épaulés, une paire de joints d'échappement graphités (OEM 65324-83A) et 2 circlips de brides d'échappement (OEM 65325-83). Pour toutes les Buell, Evolution Sportsters, Evolution Big-Twins et Twin Cam.

740604 Kit de montage de pots James Gasket
740705 NOUVEAU Kit avec avec boulons tête d'obus chromés et joints graphités
742492 Kit de montage de pots avec tresse de joints inox
742491 Kit de montage de pots avec joints cuivre à écrasement
740428 Tresse de joints graphite seule, les 5 (OEM 65324-83)
231624 Tresse de joints inox seule, les 2 (OEM 65324-83, 17048-98)
740338 Tresse de joints inox seule, les 10 (OEM 65324-83, 17048-98)
742490 Joints cuivre à écrasement, les10 (OEM 65324-83A)