

Ready to attack!



Al meer dan 25 jaar komt Michael met zijn H-D bij Laseur motoren in Almere. Geïnspireerd door Gert Jans' eigen Street Bob was hij geïnteresseerd geraakt in een nieuw type Softail. Ook wilde hij een motor die je makkelijk pakt en geschikt is voor het verkeer van nu. Zijn keus viel op een jong gebruikte Lowrider Sport uit 2023 waar Michael nog wel een paar upgrades op wilde laten toepassen.

Nadat hij aangaf wat meer power en betrouwbaarheid te willen, heb ik met Michael wat mooie upgrades besproken. Om te bewijzen dat deze upgrades ook echt werken heb ik met de Lowrider een run op de testbank gemaakt voor de veranderingen en erna.

KNIPPEN

De standaard uitlaat van de Lowrider was al vervangen door de 21 van Jekyll and Hyde en er zat een tune in van Don Performance. Allereerst ga ik de nokkenas vervangen door de 30-30 cam van Star. Die cam heeft een lift van 0,485 inch lift en dit is het maximale wat een M8 aan lift kan hebben met standaard kleppen. Om de cam support plaat te kunnen verwijderen om bij de nokkenas te komen, demonteer ik als eerste het luchtfilter en de throttle body. Nu kan ik de stoterstanghulzen omhoog schuiven om de originele stoterstangen door te knippen met een betonschaar. Door dit te doen hoeft je namelijk geen klepdeksels los te halen en kan het bovenblok in elkaar blijven.

ZORGELIJKE TOESTAND

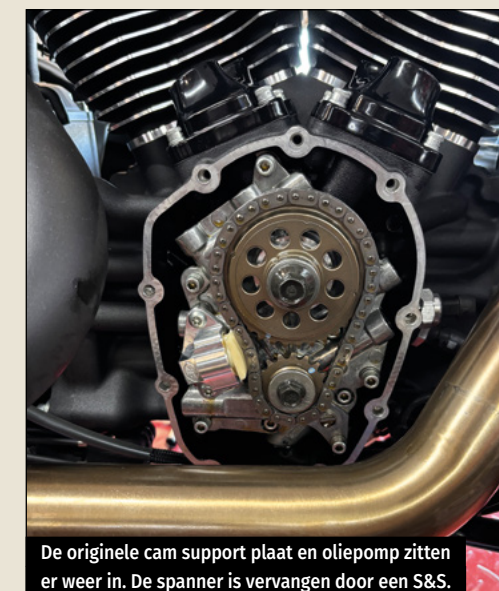
Vanwege de betrouwbaarheid en wat meer vermogen vervang ik de kunststof inlaat manifold van de injectie. S&S maakt hier een mooie versie van in aluminium. Met de tank en de throttle body er af is dit geen moeilijke klus. Het manifold van S&S wordt geleverd met de benodigde o-ring en past er netjes tussen. Nu haal ik de tappet covers van de motor af. Er zitten chromen exemplaren op en Michael wil zwarte. Ze gaan sowieso los want ten eerste zitten er onder deze covers plastic tappet guides en die willen we niet. Ook wil ik de tappets of nok volgers bekijken, want deze verkeren vaak al vroeg in zorgelijke toestand. Michael's Lowrider S heeft nog maar 8.000 km gelopen, maar bij inspectie van de tappets zie ik helaas al materiaalverlies op de wielen van de tappets. De harde laag die los komt kan voor veel ellende zorgen als je dit niet snel aanpakt. De pomp zit er vlak onder met mogelijk alle gevolgen van dien. Verder ziet alles er prima uit op wat kleine sporen op de nokkenas na. Het nokkenas lager vervang is sowieso.



Het standaard inlaat spruitstuk van Harley, is gevoelig voor lekkage.



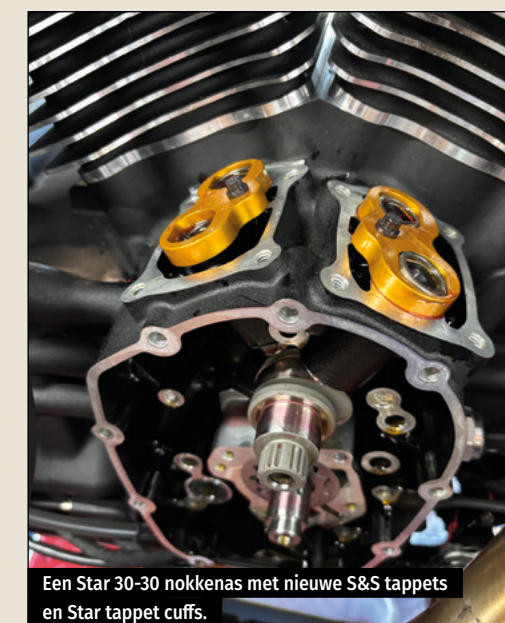
Het van aluminium gegoten S&S spruitstuk heeft meer doorlaat dan standaard.



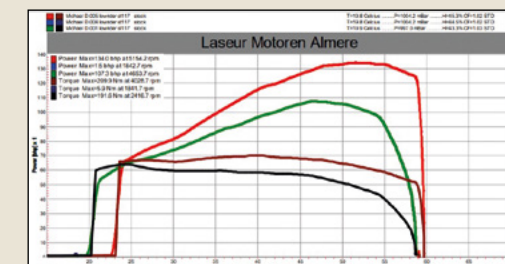
De originele cam support plaat en oliepomp zitten er weer in. De spanner is vervangen door een S&S.



De standaard tappets laten nu al materiaal los en dit kan zorgen voor schade aan de motor.



Een Star 30-30 nokkenas met nieuwe S&S tappets en Star tappet cuffs.



De groene grafiek met de zwarte koppelkromme is hoe de motor binnen kwam. Met tuning, open luchtfilter en goede uitlaat heeft de 117 meer kracht dan de 114. De motor is nu krachtiger en soepeler in alle toeren.

NAT GEMONTEERD

De tappets vervang ik voor een set van S&S en ook de tappet guides of tappet cuffs worden vervangen door een setje van Star Racing. De cuffs moeten netjes uitgelijnd worden, evenals de nokkenas ketting. Bij het vastzetten van de oliepomp is, na controle van eventuele overmatige slingering van de krukas, ook de pomp uitgelijnd. Het is van belang dat al deze onderdelen flink nat gemonteerd worden, dus flink in de olie. Ook wil Michael graag een kettingspanner van S&S. Nu kunnen de stoterstangen gemonteerd worden en de kleppen gesteld. Als dit gedaan is op beide cilinders, kunnen de hulzen er omheen en de bougies er in. Ik doe er altijd nieuwe in want afstellen op de bank met een eventueel defecte bougie zou wel heel stom zijn.

RESULTAAT

Nu is het tijd voor het maken van de tune. Allereerst deleten we het bestaande en maken we met Diag4bike een opzet die bij deze specificaties past. Daarna meet en controleer ik bij elke gasstand en toerental de air/fuel verhouding van de motor en

'DE HARDE LAAG DIE LOS KOMT KAN VOOR VEEL ELLENDE ZORGEN ALS JE DIT NIET SNEL AANPAKT.'

corrigeer ik deze waar nodig. Daarna testen we de motor om te zien bij welke waarden van air/fuel en ontsteking de motor zijn optimale prestaties levert. Dit zorgt er voor dat de motor maximaal vermogen en koppel levert, de temperatuur zo laag mogelijk blijft, er geen op detonatie optreedt en dat de motor zuinig blijft lopen bij normaal rijgedrag. Het resultaat bij een 117 met een goed inlaat en uitlaat systeem is zo goed, dat je denkt dat je een andere motorfiets hebt. De motor loopt met gemak de teller uit, rijdt heel soepel en loopt stationair niet als een angstig konijntje, maar als een performance bike, 'ready to attack'. Michael blij, ik blij.

[Tekst & foto's: Gert Jan Laseur]



Er gaat niets boven een goede afstelling op een bank.