



KOELER EN KRACHTIGER LOWRIDER ST

CHEST UPGRADE

Met nog geen 36 km op de teller staat er bij Laseur Motoren in Almere een overjarige Lowrider ST op de brug. Mario van Dévé Baggers heeft deze Lowrider S bij de Motorsaloon gehaald om de motor te gebruiken voor flinke toerritten in Spanje, waar hij naar toe is geëmigreerd. Mario wil iets meer power, maar vooral meer koeling voor de Spaanse zomertemperaturen. Gert-Jan Laseur weet raad...

Mario koos voor een Lowrider is omdat deze handelbaar is op de bochtige Spaanse bergwegen en standaard al voorzien is van dubbele remmen voor en goede vering.

DUBBELE RETOUPPOMP

Belangrijk is wel dat het motorblok van de Harley niet oververhit raakt bij stevige ritten in een warm land als Spanje. Er zit standaard gelukkig

al een grote oliekoeler op en we besluiten om de motor te voorzien van een S&S pomp met een dubbele retourpomp, wat moet zorgen voor extra koeling. De originele tappets staan niet echt bekend om hun betrouwbaarheid, dus de slimste keuze is een complete 'chest upgrade' van S&S. Er is nu een S&S chest upgrade kit zonder cam te koop. Je kunt dus zelf de keuze maken als je een andere cam wilt. De chest upgrade kit van S&S bestaat uit een oliepomp met zeef, twee zware

magneten en - uniek - een dubbele retourpomp. Verder biedt de set een cam supportplate waarmee je simpel de olie einddruk kan afstellen, een set S&S tappets, tappet cuffs (die de plastic cuffs van Harley vervangen en zorgen dat het wielje van de tappet in de goede richting blijft staan), een nokkenaslager, een S&S kettingspanner en een set stoterstangen. De S&S stoterstangen zijn inmiddels vernieuwd. Je kunt ze nog steeds monteren zonder de klep deksels los te halen, maar de bolletjes boven op de stangen zijn zwaarder uitgevoerd vanwege de steeds wildere nokkenassen die op de markt zijn gekomen.

DEMONTAGE

Voor de Lowrider S wil ik de nieuwe 496 cam proberen van S&S. Een beetje rare naam voor die cam aangezien de lift geen 496 is, maar 485. De 496 lift wordt bereikt in combinatie met S&S tuimelaars met een rol. Maar deze gaan er nu niet in. De 496 is een cam die kan worden gebruikt in motoren vanaf 107 tot 135 met een compressieverhouding tot 1 : 11. Je kan deze



Het blijft een beauty, de S&S olie pomp.



De nieuwe S&S 496 Cam.



S&S lifters en tappet cuffs gemonteerd.

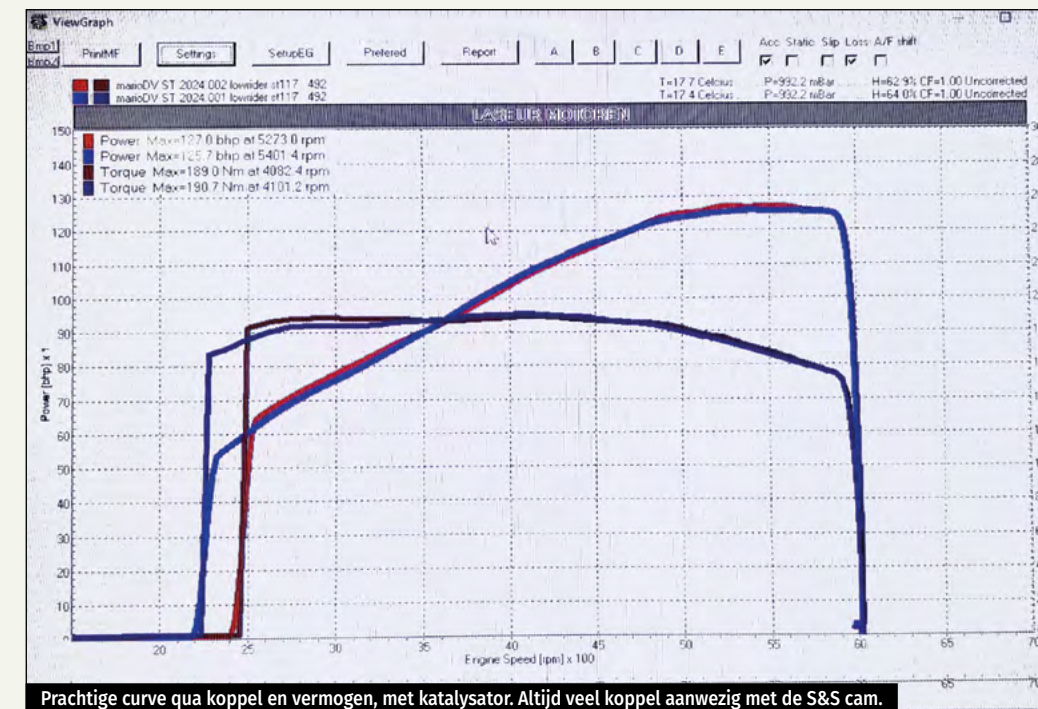


De chest upgrade kit compleet gemonteerd.

cam dus nemen om te beginnen en het later uit te breiden met bijvoorbeeld andere koppen of een big bore kit. Omdat de lift 0.485 inch is bij de klep hoeft je geen andere klepveren te monteren. Allereerst demonteren we de uitlaat en het originele luchtfilter en ik knip de stoter stangen door. Daarna kan de camgear cover er af, de spanner en ketting en tandwielen, de cam support plate, de tappet covers, cuffs en tappets en daarna de cam en de complete oliepomp.

MONTAGE

Bij het monteren van de oliepomp blijft het belangrijk om de run out van de krukas te controleren. Je mag verwachten dat het goed is bij een nieuwe motor en dat is ook zo. Het probleem bij de krukassen is dat de vliegwielen na een tijd verschuiven, wat zorgt dat de zijtappen niet meer in lijn staan. Het geleverde nokkenaslager van S&S zit tegenwoordig al standaard in de nieuwe modellen en deze kun je dus laten zitten. Nu kan de oliepomp erin. Hierna steek ik de nokkenas in het lager en monteer ik de cam support plate. Deze zet ik op moment vast, maar de pomp zet ik alleen handvast. De pomp gaat pas op moment nadat het blok een paar maal gedraaid is om de pomp mooi te centreren. Nu monteer ik de tappets met cuffs. Het afstellen van de cuffs doe ik met twee voelmaten en dit kan nu nog makkelijk omdat de nokkenas nog los is. Je kan op de tappets en cuffs nooit te veel montage vet smeren. Een klever van een tappet in je carter is wel het laatste wat je wilt. Als de tappets mooi draaien kunnen de tandwielen erop met de juiste spacer om de tandwielen mooi in lijn te zetten. Daarna kunnen de bouten op moment en gaat als laatste de spanner van S&S er op. Dan kunnen de covers er weer op en Mario wil graag de chromen tappet covers vervangen voor zwarte, net als de stoterstang hulzen.



Prachtige curve qua koppel en vermogen, met katalysator. Altijd veel koppel aanwezig met de S&S cam.

GELUID

Nu de stoterstangen afstellen en het blok zit weer Nu de stoterstangen afstellen en het blok zit weer dicht. Het luchtfilter houden we lekker origineel want de happer die naar voren wijst doet het best oké en zit bij de meeste rijders niet in de weg. Als uitlaat gaat er een 21 van Jekyll and Hyde op met kat, om het geluid ook open niet te hard te maken. Als je lange ritten gaat maken in Spanje heb je geen zin in gedoe over het geluid. Met Diag4Bike verander ik de inspuitswaarden in de originele ECU om daarna de motor te testen op de bank. Elke keer verbaas ik mij erover hoe slecht de positie is van de lambda sonde op de achterste cilinder van de Jekyll and Hyde 21. Een uitlaatfabrikant moet toch begrijpen dat een motor opnieuw moet worden afgesteld en het zou toch fijn zijn als je hier op een beetje normale manier bij kan komen.

AAN HET WERK

De motor loopt prachtig soepel rond en laat een mooie koppel kromme en dik vermogenswinst zien met de combinatie van S&S cam en 21 uitlaat. Door de juiste afstelling en grotere pomp zal de motor een stuk koeler blijven lopen en met Mario aan het stuur dus probleemloos flink aan het werk kunnen in de bergen van Spanje.

[Tekst en fotografie: Gert-Jan Laseur]



Statler en Waldorf zijn het er mee eens!

ONDERDELEN LIJST

- S&S Chest Upgrade kit € 1672,-
- S&S 496 cam € 300,-
- Zwarte tappet covers Harley € 100,-
- Jekyll and Hyde 21 exhaust € 3500,-