

UPGRADE DYNA LOW RIDER S



Low Rider S uit 2017, de laatste met een Twin Cam motorblok.

In 2017 werden de Dyna-modellen voor het laatst gebouwd en kwam er een eind aan het iconische model dat in 1991 werd geïntroduceerd. In 2018 werd de naam herbruikt voor het nieuwe Softail model met het M8 motorblok. De Low Rider S in dit artikel is de laatste geproduceerde Dyna uit 2017.

Deze Harley-Davidson Low Rider S heeft nog het Twin Cam motorblok in het rubber mounted Dyna frame. Zelf vind ik dit het mooiste model dat in 2017 door Harley geproduceerd is. Het Twin Cam Screamin' Eagle



De voorvork kreeg Öhlins cartridges.

le blok heeft een inhoud van maar liefst 110 c.i. en heeft dus veel potentie. Het blok is voorzien van CNC Ported cilinderkoppen, heavy breather luchtfilter en heeft 9.2 op 1 compressie. En... ook niet geheel onbelangrijk: de Low Rider S is een dikke 50 kg lichter dan bijvoorbeeld een Street Glide. Deze motor is door de meeste Harleys niet bij te houden. Harley belooft zelfs 156 Nm koppel bij 3750 toeren. Daarnaast heeft de Low Rider S dubbele rem-

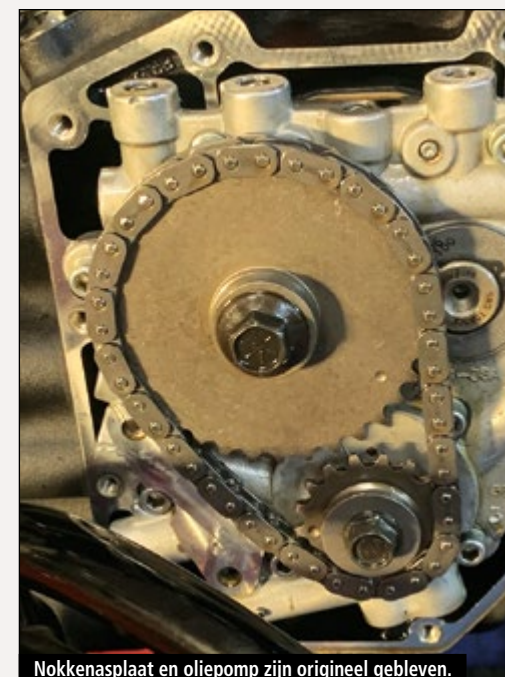


True Track kit voor meer stabiliteit.

schijven voor, een cartridge voorvork, gasschokbrekers achter en ABS. Gas geven gebeurt door Fly by wire - dus geen gaskabels - en heeft cruise control. Kortom, een racemonster met hele mooie cijfers en zo uit de stal van The Company.

AANGEPASTE JEKILL & HYDE

Omdat het altijd nèt wat beter kan, heb ik een set Öhlins cartridge inserts in de dikke 49 mm binnenpoten van de voorvork gemonteerd en de



Nokkenasplaat en oliepompe zijn origineel gebleven.



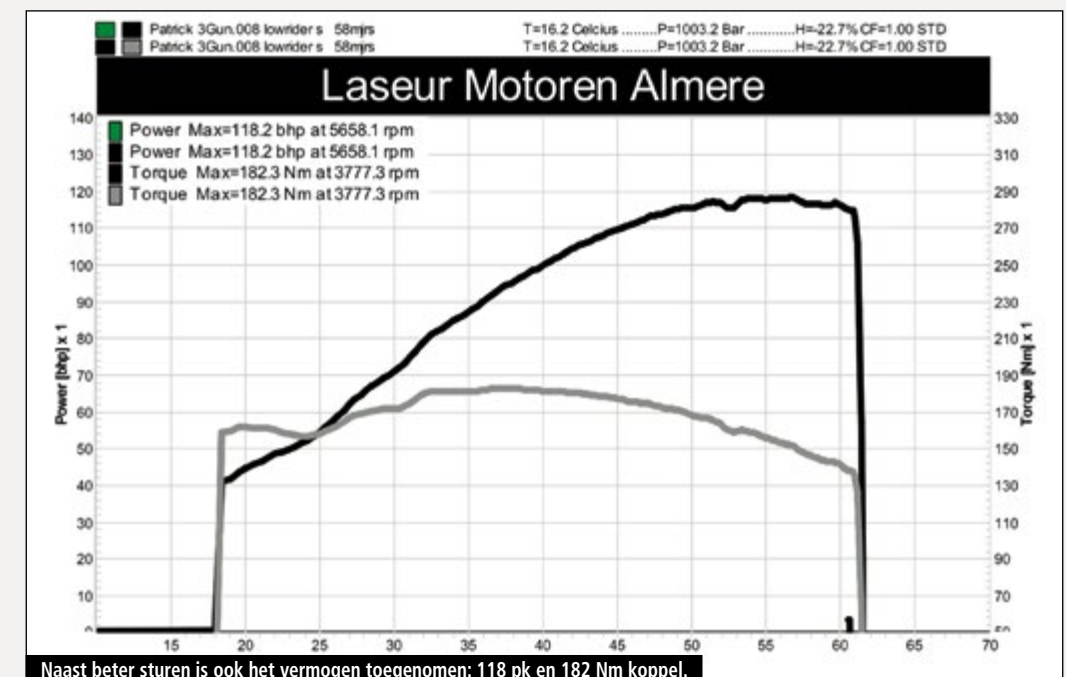
Set S&S 585 EZ Start nokkenassen.

'DE LOW RIDER S IS EEN RACEMONSTER MET HELE MOOIE CIJFERS EN ZO UIT DE STAL VAN THE COMPANY.'

achterschokbrekers vervangen door wat langere, ook van Öhlins. Voor de stabiliteit heb ik een True Track kit onderaan het frame gemonteerd. Deze True Track voorkomt het 'meesturen' van het achterwiel, zonder veel in te leveren op het comfort van het in rubbers opgehangen blok. Om het blok wat meer pit te geven heb ik gekozen voor 585 cams van S&S. Deze nokkenassen zijn gemaakt voor 3000 toeren en hoger met power tot aan de rode lijn. Persoonlijk vind ik deze nokkenassen echt bij de sportieve Low Rider S passen. Ook heb ik S&S stoterstangen gebruikt en de tappets vervangen door die van S&S. In het verleden liepen met regelmaat de tappets van Screamin' Eagle stuk in de 110 blokken, dus dat wil ik voorkomen. Om kosten te besparen blijft



De Jekill & Hyde 2 in 1 uitlaat is passend gemaakt voor het Twin Cam blok.



de originele oliepompe en de nokkenasplaat. Wel heb ik de lagers van de nokkenassen vervangen door sterkere. De uitlaat is de nieuwe 2 in 1 van Jekill & Hyde. Deze is eigenlijk voor de Low Rider S met M8 motorblok, maar na behoorlijk wat laswerk passend gekregen op de Dyna. De uitlaat vind ik heel mooi bij deze motor passen. Ook lekker dat je 'm half of helemaal dicht kan zetten.

THUNDERMAX

Aangezien de mapping behoorlijk anders gaat worden met de S&S 585 nokkenas, kies ik deze keer voor een Thundermax injectie computer. Het mooie van dit systeem is dat er 2 wideband lampda sondes met een motor op bedrijfstemperatuur continue meekijken en de injectie aanpassen naar de ingestelde lampda waarden. Zo kun je dus het verschil van een open, en een dichte uitlaat opvangen en zal de motor in beide gevallen goed lopen. Normaal stel je de motor af met de uitlaat open en zal de motor met de uitlaat dicht te rijk gaan lopen en stinken en zelfs

GEBRUIKTE ONDERDELEN

Laseur Stage 3, S&S 585 EZ Start Cams, stoterstangen, Thundermax, inclusief afstellen op de bank:	€ 2.650,-
True Track kit:	€ 635,-
Öhlins cartridge inserts:	€ 1.000,-
Öhlins schokbrekers:	€ 1.300,-
Jekill & Hyde 2 in 1 uitlaat:	€ 2.800,-

met snellere nokkenassen gaan inhouden. Het afstellen gaat lekker snel met de Thundermax en de motor gaf een hoop meer power, de Jekill & Hyde in combinatie met de S&S 585 cams lijkt een goede combi. Na de aanpassingen heb ik er ook mee gereden. Wat een heerlijke motor zeg! Volop power, heerlijke soepele vering, prima remmen, strak sturen en niks nada zwabberen. Het enige probleem is nu nog het behoud van je rijbewijs...

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