

‘EEN VOS VERLIEST WEL ZIJN HAREN, MAAR NIET ZIJN STREKEN...’

Bagger-Time!



Als je tegen de leeftijd van 60 loopt, zo ontdekt Gert-Jan Laseur, ga je je realiseren dat het leven niet voor eeuwig is en ga je aan rare dingen denken, zoals een meer comfortabele motorfiets. Zodoende belde hij Marco van Motorsaloon en reserveerde hij voor zichzelf een Road Glide. Is deze bijna-zestiger uit Almere daarmee nu ineens het prototype van de rustige bagger-rijder geworden..? Nou, dat valt mee...

Er stond een rode ST in Amersfoort en Marco had ook een standaard Road Glide in Mystic Swift staan. Ik dacht dat het blauw was, maar het is een soort paars wat naar blauw en zelfs zwart verandert als er minder licht op schijnt. Van de ST vond ik de up-side down voorvork wel mooier, maar het verschil in prijs, dik 16.000 euro deed mij thuis al wakker liggen terwijl ik moest slapen. De gewone Road Glide is een 117, watergekoeld met een raised intake en de nieuwe type koppen. De ST is een 121 met een langere slag. Nou had ik al ervaren dat de 121 blokken wat gevoelig zijn qua zuigers. Maar mijzelf kennende zitten de originele zuigers er meestal niet zo lang in. Dus een hoop twijfels nog.

EERSTE INDRUK

Zaterdagmiddag de deur wat eerder dicht in Almere en om 16.00 uur snel nog naar Amersfoort. De Rode ST stond gelijk bij de deur te pronken. Prachtige motor, maar voor mij net allemaal een beetje ‘too much’ zeg maar. Ik zag boven de Mystic Shift en ik was gelijk verkocht. Wat een prachtige machine! De koop was snel gedaan en woensdagavond werd de RG in Almere bezorgd. Gelijk op de weegschaal gegooid en poeh; 380 kilo! Dat is dan wel een dikke 130 kilo zwaarder dan mijn Street Bob. Eerste indruk: Qua rijden was ik verrast. De motor stuurt eigenlijk best goed en is goed te handelen. Ik vind wel dat de motor moet afvallen. Want dan rijdt ie nog beter! Qua vering is het nog steeds

een ramp, veel te zacht in de voorvork en knetterhard achter. Voor de rest loopt de 117 motor heerlijk, hij remt ook heel goed, mede door weer een maat grotere schijven zowel voor als achter. Hij heeft een mooi dashboard met navigatie en zo en door de grote kuip zit je heerlijk comfortabel uit de wind. Die koffers zijn ook donders handig! Opvallend is dat door de waterkoeling het blok helemaal niet meer zo heet wordt. Het gas gaat wel echt veel te licht en heeft echt geen fijn gevoel. Ik heb gewoon moeite met constante snelheden te rijden, zeker op een wat hobbelige weg. Met cruise control lukt dit wel, dus het is de gashendel die te snel reageert op beweging. Natuurlijk kon ik het niet laten om, toen ik hem nog maar net een week had, ermee bone stock de dragbaan op te gaan. Reed ik toch nog 13.0 seconden.

‘OOK IS ER GEEN SNELHEIDS BEGRENZER MEER, DUS IN DUITSLAND KUN JE LEKKER MEE KOMEN OP DE AUTOBAHN.’

GEWICHTSBESPARING

Als eerste heb ik de valbeugel eraf gehaald. Dat is 3 kilo er af en makkelijk gewonnen. Het stuur vond ik ook minder qua zit dus bij Zodiac een mooi laag aluminium stuurkje gehaald. Ik kon mijn lage risers ruilen voor een set ST risers die hoger zijn, dus dat erop gezet. Heerlijke zit zo en weer wat gewonnen in gewicht. De achterbrug heb ik vervangen door een veel lichtere van chromo molybdeen ijzer, wat samen met de as een gewichtsbesparing gaf van dik 6,5 kilo. Ook kan ik nu de achterkant op standaard hoogte zetten, of ½ tot 1” hoger. Achter de vering eraf en Öhlins er op. Voor mij is hier geen twijfel, beter wordt het niet, kijk gewoon even naar MotoGP en zie waar ze allemaal mee rijden. Screamin’ Eagle levert voor de Road Glide ook een complete up-side down set voor de voorkant, compleet met Öhlins poten en -wat kan mij het schelen- die er ook maar gelijk ingezet. Bij de set zit een mooi duo balhoofdplaten, compleet met radiale Brembo remmen en remleidingen. Spatbordje dan ook maar gelijk carbon om het af te maken. Inmiddels is de motor al lekker wat afgevallen. Nu nog een beetje extra power.

IMPACT

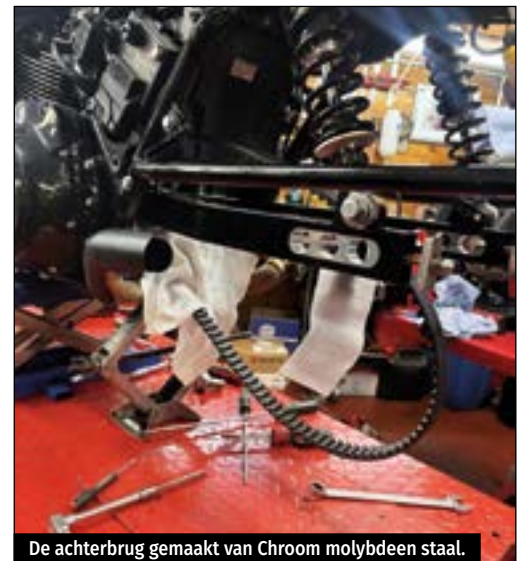
De standaard bochten zijn aan het einde kleiner en knijpen de boel wat af.. De voorbochten van de oudere M8 modellen zijn hetzelfde, maar hebben deze vernauwing niet dus dit is een betere keuze. Ik had nog van een klant twee dempers liggen van een CVO ST. Deze zijn lichter, van titanium en carbon, zien er veel mooier uit en met de dB killer er uit maken ze een prachtige diep geluid. Ook heb ik een S&S luchtfilter gemonteerd om de motor wat meer lucht te geven en plaatste ik een injectie computer van Impact. De Impact computer is ‘closed loop’ en je kunt er zo’n beetje alles mee programmeren. Ik mag ze verkopen in West Europa en ben daar erg blij mee. Dit is ook een van de redenen voor mij om een nieuw type Road Glide te kopen, er is veel te leren! Het mooie is dat de mensen van Impact zelf Harleys tunen in Amerika en er dus dagelijks mee bezig zijn. Er zitten nogal wat voordelen aan het Impact systeem. Je kunt het zo gek niet bedenken of je kan het veranderen. Zelfs turbo of lachgas is geen punt. De nieuwe motoren hebben schakelaars op alle hendels en zelfs een versnellings positie klok op de bak en daar maakt Impact mooi gebruik van. Je kan dus in de computer instellingen maken voor een quick shifter. Dat houdt in; volgas doorschakelen zonder koppeling. Op het moment dat je voet tegen de pook zet wordt de ontsteking onderbroken. En je kunt een 2-stage rev-limiter aanzetten. Dan kun je als je stil staat vol gas houden met de koppeling in en het motor toerental blijft hangen op een vooraf ingestelde waarde, zeg 3.000 toeren. Hierdoor kun je de motor launchen bij het stoplicht. Alles zonder maar 1 draad aan te sluiten of door te knippen.

EEN GENOT

De Impact loopt dus op de door de tuner ingestelde waarde, maar gaat al na een seconde of 20 closed loop lopen. Dit houdt in dat ie in de uitlaat snuffelt en dit gelijk corrigeert naar de waarde die je eigenlijk wil zien als deze afwijkt. Dit doet de ECU zo snel, dat je er eigenlijk niets

van merkt of ziet op de meters. Ik heb al diverse motoren gehad met Jekill and Hyde dempers en de resultaten zijn erg goed met Impact. Uiteraard verkies je wel power met de uitlaat dicht, zeker in combinatie met een cam, maar de air/fuel blijft keurig netjes en je kunt prima met vakantie met de klep dicht door Duitsland heen zonder dat de motor veel te rijk loopt. Ok, gelijk maar de Road Glide op de bank, met luchtfilter en de CVO dempertjes en de motor rijdt eigenlijk best vlot. Ook is er geen snelheids begrenzer meer, dus in Duitsland kun je lekker mee komen op de Autobahn. Daarna de nieuwe Cam van S&S (de 496) erin geprobeerd, samen met S&S lifters en S&S stoterstangen om het af te maken. Prachtige cam die een mooie vlakke koppelkromme laat zien en een vermogenswinst van dik 30 procent geeft. Eigenlijk is de cam helemaal geen 496, maar dat wordt deze cam wel met de S&S tuimelaars met een rol. Die zorgen namelijk voor iets meer lift. Deze roller rockers zullen dus voor net iets meer power zorgen. Dit kan wel in de mid-cooled M8 blokken (2024 en later) maar niet in de oudere M8 modellen, bij deze moet je bij een nokkenas met meer dan 485 lift de klep veren ook wisselen. Met de Impact en de iets open dempers is de cam een genot om mee te rijden. Wordt vervolgd...

[Tekst en fotografie: Gert-Jan Laseur]



De achterbrug gemaakt van Chromo molybdeen staal.



De tappets en cuffs vervangen door S&S.



De voorvering set van Screaming Eagle met Öhlins instelbare poten.



‘NATUURLIJK KON IK HET NIET LATEN OM, TOEN IK HEM NOG MAAR NET EEN WEEK HAD, ERMEE BONE STOCK DE DRAGBAAN OP TE GAAN. REED IK TOCH NOG 13.0 SEC.’



Weer een motor gekocht bij de Motorsaloon!