Toermastodont bij uitstek

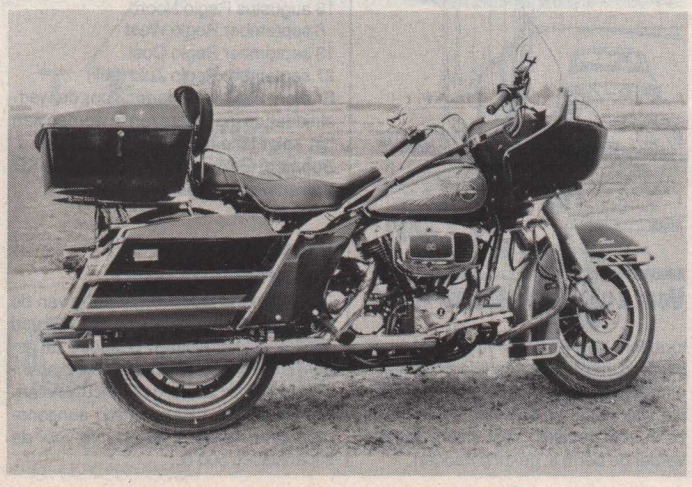
HARLEY DAVIDSON FLTC 1340

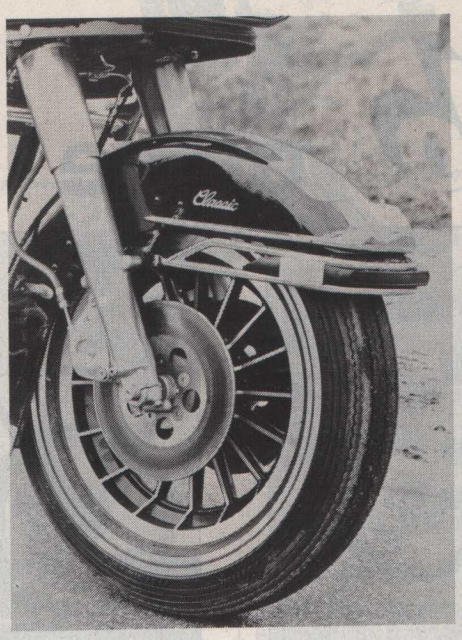
Hoewel Harley Davidson in nagenoeg alle opzichten afwijkt van de diverse Japanse motorfietsfabrieken vertoont de fabriek uit Milwaukee tegenwoordig één 'Japans' trekje. Vrijwel ieder jaar vinden er een fiks aantal modelwijzigingen plaats, variërend van ingrijpende veranderingen tot kleine optische vernieuwingen. Het resultaat is een bont geschakeerd modellenprogramma waarin het slechts weinigen lukt de diverse uitvoeringen uit elkaar te houden. Eén van de 1981 modellen is de FLTC Tour Glide Classic. Met deze super toermachine, die ons ter beschikking werd gesteld door HD specialist Maurice van de Berg uit Eindhoven, maakten wij een korte rij-indruk.

De FLTC is de topper van de 'toerafdeling' van Harley Davidson, zowel in prijs als in uitrusting. De verschillen en met de FLT, de Tour Glide, worden gevormd door een extra grote topkoffer, een rugkussen voor de duopassagier en wat meer accessoires. Standaard zijn dus een driedelige kofferset, een ruim bemeten toerscherm, buddyseat met veel verstelmogelijkheden, treeplanken en, last but not least, het 80 CID oftewel 1340 cc zware, van vijf versnellingsbak voorziene V-twin blok. Het motorblok is een oude bekende. Het heeft een boring/slag verhouding van 88,8 bij 108 mm en levert een maximum vermogen van 47,8 kW of 65 pk bij 5200 tpm en een koppel van 95 Nm of 9,6 kgm bij 3800 tpm. In grote lijnen is de V-twin in alle jaren van zijn bestaan niet gewijzigd. Verbeteringen die de laatste jaren zijn doorgevoerd zijn de CDI ontsteking, primaire aandrijving door brede getande riem die een soepele verbinding tussen krukas en versnellingsbak vormt en sinds kort een vijfbak. Ook het rijwielgedeelte – dubbel gesloten wiegframe, forse telescoop voorvork, dubbele schijfrem vóór en enkele achter en rijdend op Good Year 'autobanden' – is bekend.
De rijpositie is typerend voor een Amerikaaanse toerfiets: heerlijk ontspannen, uittoornend boven het andere verkeer en lekker lui, kortom, King off the road.

Het rijden
Jammer genoeg was de FLTC die ons ter beschikking stond nog helemaal maagdelijk. Niet verwonderlijk voor een motor die diezelfde morgen speciaal voor ons gauw even in elkaar gezet was nadat hij de vorige dag nog uit Duitsland gehaald was – waarvoor nog onze dank – maar het maakt het wel nagenoeg onmogelijk iets over het rijden te zeggen. Een Harley is gedurende de eerste kilometers namelijk beslist geen fijne fiets. Het blok moet nog inlopen en zodra je ook maar iets te zwaar belast gaat het écht fout. Grote stickers op de kilometer- annex mijlenteller waarschuwen nadrukkelijk voor het te zwaar belasten: gedurende de eerste 500 km is maximaal 45 m/h (pak weg 72 km/u) toegestaan, en er zijn genoeg voorbeelden van rijders bekend die de zaak 'op z'n Japans' wilden inrijden en met erg grote kosten bleven zitten om het maar erg rustig te doen.

Wij hielden het op 2 tot 2,5 duizend toeren per minuut en daarmee was het, dank zij het enorme koppel van de grootvolumige twin, toch nog redelijk mogelijk met het overige verkeer mee te komen. Bovendien is het maar goed dat je de eerste kilometers erg voorzichtig moet doen aangezien ook de remmen een duidelijke inloopperiode nodig hebben. Nu was het zo dat wij, met een gangetje van minder dan 10 km/u een stoplicht naderend, nóg bang waren de voorganger te zullen torpederen. Want de massa van de staal en polyester mastodont zet wèl door, hoe langzaam je ook rijdt. Na een kilometer of vijftig echter begon er al verandering in het remmen te komen. Er gebeurde toen al iets als de voorrem met volle kracht wordt ingeknepen en het hele gewicht op het rempedaal gezet werd. Eerdere ervaringen met de schijfremmen op een ingereden HD hebben echter geleerd dat er na het 'inremmen' wel degelijk over voldoende vertraging beschikt kan worden.
Zoals gezegd gaat alles op een niet ingelopen HD erg stroef en moeizaam, dus ook over het schakelen – via een 'hak-teen'-pedaal – valt weinig te zeggen, op één ding na. Het terugschakelen verliep aanmerkelijk soepeler dan opschakelen en ging beter dan met vele andere motorfietsen, ingereden of niet, mogelijk is, en dàt is natuurlijk een opmerkelijke ervaring. Een pluspunt is de vijfbak, die de FLTC voor autobaangebruik nog meer geschikt maakt. De zit op het afgeveerde en instelbare zadel is erg comfortabel maar zal voor een grote groep rijders erg hoog blijken. Ik had er met mijn 1.95 al een beetje moeite mee, dus een kleinere rijder kan wel eens in de problemen komen. Ligt de weg een beetje schuin dan moet de HD ook schuin gezet worden, en dan wordt de zaak helemaal loodzwaar. Dank zij de grote koffer èn de ruggesteun wordt opstappen ook een minder eenvoudige zaak. In training blijven (Jazzballet?) lijkt de beste oplossing voor dit probleem.
Eenmaal gewend aan het gewicht en de afmetingen is de handelbaarheid opvallend goed. Langzaam rijden, bijvoorbeeld in fileverkeer – tussen twee rijen stilstaande wagens doorschieten is er niet bij – is heel goed mogelijk, terwijl het sturen erg licht gaat. Oorzaak hiervan is een goed gevonden compromis tussen balhoofdshoek en de in vrijwel één lijn liggende hartlijnen van vorkpoten en balhoofd. De fabriek noemt het effekt dat optreedt power-steering effekt, en daar lijkt het inderdaad wel wat op, hoewel het met echte bekrachtiging natuurlijk weinig te maken heeft.





Uitgesproken matig vond ik, ondanks het gematigde rijden, de standaard gemonteerde banden. Ongetwijfeld gaan deze Good Years erg lang mee, maar daar staat dan een erg onrustig en onzeker weggedrag tegenover. Europese banden – bijvoorbeeld Conti's, waarmee ook Van de Berg goede ervaringen heeft – lijken mij zeker de moeite van het proberen waard.

Veel geld

Voor de FLTC moet de weinig modale prijs van ƒ 20.500,– neergeteld worden, en dat is een erg hoge som geld. Zuiver uit economische overwegingen benaderd is dat natuurlijk veel te veel voor een motor die weliswaar erg veel comfort biedt maar ontegenzeglijk een aantal nadelen heeft als het hoge gewicht, de remmen en de storingsgevoeligheid bij weinig gevoelvolle bediening.

De beide schijfremmen hebben een lange inremtijd nodig. De 'autoband' van het merk Good Year kon ons niet zo bekoren.

Opstappen gaat niet geheel probleemloos.

De Harley Davidson Tour Glide Classic biedt echter nog een aantal zaken als individualiteit – wanneer maak je het nog mee dat je op de motor de belangstelling van bijna iedereen trekt, belangstelling die vrijwel altijd positief uitvalt – en het vage begrip karakter, en wat dat waard is moet ieder voor zich uitmaken.

Technische gegevens

Motor

Luchtgekoelde tweecilinder viertakt, cilinders in V-vorm, in rijrichting, opgesteld.

boring × slag	88,85×107,95 mm
cilinderinhoud	1338,8 cc
compressieverhouding	1:7,4
carburatie	1×38 mm Keihin
ontsteking	elektronisch, zonder contactpunten
smeersysteem	dry-sump smeersysteem

Transmissie

droge meervoudige platenkoppeling
primaire overbrenging d.m.v. dubbele rollenketting
versnellingsbakverhoudingen (totaal)

1e versnelling	1:10,450
2e versnelling	1: 7,126
3e versnelling	1: 5,169
4e versnelling	1: 3,976
5e versnelling	1: 3,224

secundaire transmissie d.m.v. enkele ketting in oliebad

Rijwielgedeelte

Dubbel gesloten wiegframe met telescoopvork voor en swingarm achter

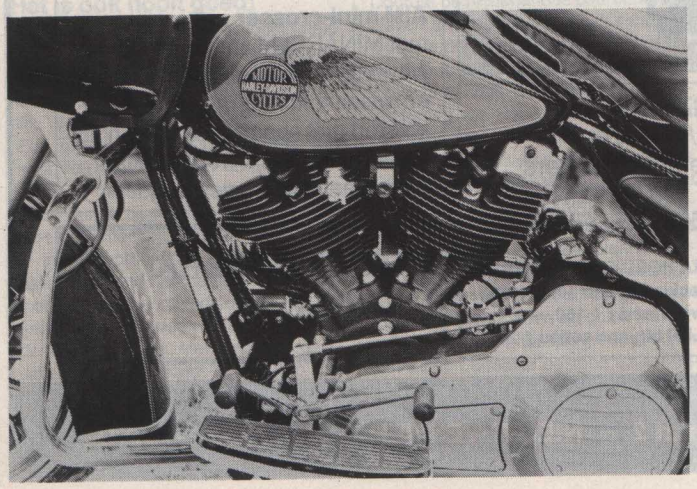
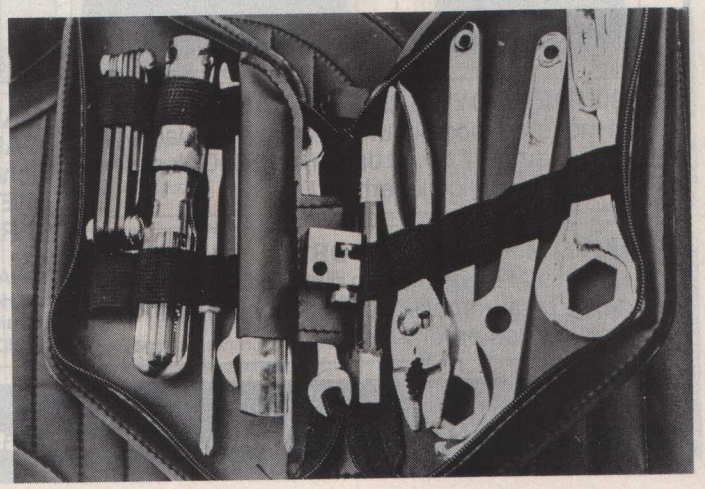
voorrem	dubbele schijf, Ø 260 mm
achterrem	enkele schijf, Ø 260 mm
bandenmaat	MT 90 × 16 (Good Year, voor en achter)

Prestaties

Opgegeven vermogen	47,8 kW (65 pk)/5200 tpm
Opgegeven koppel	95 Nm (9,6 kgm)/3800 tpm
Topsnelheid	niet belangrijk, zal in buurt van de 180 km/h liggen
Prijs	ƒ 20.500,—
Importeur	Harley Davidson Motor Import H. Maaskant, Oudedijk 94, 3061 AM Rotterdam

Machine beschikbaar gesteld door: M. v. d. Berg, Breitnerstraat 2, Eindhoven

De klassieke V-twin, nu met 1340 cc inhoud. Schakelen gebeurt door middel van een hak-teen-pedaal.



Voor het eerst wordt de HD geleverd mèt gereedschapsset (en zonder meerprijs!). Het gereedschap is van een erg goede kwaliteit en wordt in een fraaie leren etui geleverd.