

HOOLIGAN!

Zodiac neemt een Fat Bob onder handen en past de Harley aan met een aantal relatief goedkope, eenvoudige, maar uiterst doeltreffende onderdelen. Nadat de motor op de Dynojet testbank perfect is afgesteld krijgt ex-Dragrace coureur Onno de kans om de motor eens stevig aan de tand te voelen. Als dat maar goed komt!

Lichtelijk overmoedig draai ik het gashendel wijd open. Zelfs de donderende dreun uit de uitlaat en de fluitende wind in mijn helm kunnen mijn schreeuw van enthousiasme niet overstemmen. Bocht na bocht wordt met ongekenke souplesse en gemak genomen, waarbij de snelheid stukken hoger ligt dan bij een originele Fat Bob. Dit moet een van de beste H-D's te zijn waar ik ooit op heb gereden, zowel qua vermogen, handling als afstelling. Een verlaten weg met een lang recht stuk ligt uitnodigend te wachten. Met de ogen op een punt in de verte gericht accelereer ik volgas vanuit stilstand weg tot de snelheidsmeter ruim 200 aanwijst. Dat was een kwestie van luttele seconden! Inderdaad, dit komt niet goed...

UITGANGSPUNT

Vincent Pels, directeur van Zodiac, verbouwde de Fat Bob met monteur Charles in hun eigen werkplaats. Het uitgangspunt was daarbij dat het betaalbare, snelle en goedogende motor voor dagelijks gebruik moest worden. Drie zaken werden daarvoor aangepakt: het rijwielgedeelte, het motorblok en het uiterlijk.

RIJWIELGEDEELTE

Vaak wordt bij het sneller maken van een motor voorbijgegaan aan het feit dat het rijwielgedeelte daar niet op ingesteld is. Ook een originele motor kan wat de wegligging betreft, enorm veel beter gaan rijden (sturen én remmen) als de vering wordt aangepast aan het gedrag van de rijder. Betere vering betekent dat bochten sneller en strakker kunnen worden genomen, maar ook heel belangrijk, dat de remweg aanzienlijk wordt verkort, vooral fijn in noodsituaties. Zodiac gebruikte voor en achter een kit van Italiaanse veringspecialist Bitubo. Er werd samen met Bitubo een set ontwikkeld met de juiste schokdemper en veer. In de voorvorkpoten kwam een volledig instelbare cartridge met Bitubo veren en achter een schokdemper waarvan zowel de veervoorspanning als de uitgaande demping instelbaar zijn. Tot zover de aanpassingen aan het rijwielgedeelte.

TUNING

Over opvoeren (tuning) doen de sterkste verhalen de ronde. Als je de advertenties mag geloven geeft de ene uitlaat 15% meer vermogen, die nokkenas 12%, een ander luchtfilter 22% en ga zo maar door. Vaak hoor je dan eigenaren spreken over motoren met 150 pk of meer. Simpel omdat ze de genoemde onderdelen gemonteerd hebben en daarna de percentages bij elkaar hebben opgeteld. Maar helaas, zo werkt het niet.

Domweg tuning onderdelen monteren heeft nauwelijks zin. Dat alles heeft te maken met twee dingen; de combinatie van de onderdelen en het afstellen van het blok. Zodiac is een van de zeer weinige aftermarket bedrijven die zelf in eigen werkplaats motoren bouwt, er op rijdt en ze op hun eigen testbank afstelt. Uit de Zodiac catalogus werden een S&S luchtfilterkit, Two Brothers Racing uitlaat en een bescheiden Andrews M462 nokkenas met Easy Install pushrod kit gemonteerd, waarna de Fat Bob de testbank opging. De injectie werd aangepast en perfect afgesteld.



S&S luchtfilterkit voor betere ademhaling.



DIAG-4-BIKE

Vincent Pels, die is opgegroeid met het Zodiac Dragracing Team, heeft als geen ander ervaring met tunen. Hij vertelt over het afstellen van de Fat Bob, "We hebben niet gekeken naar topvermogen. Het klinkt altijd mooi die grote getallen, maar wat een rijder uiteindelijk wil is een motor die van onderuit meteen sterk is en in alle toereengebieden goed reageert op het gas. Dit was de eerste Milwaukee Eight die we onder handen hebben genomen en ik moet zeggen dat we erg tevreden zijn over het resultaat. Uiteraard moest er een 2-in-1 systeem op voor de sportieve looks. Het RVS systeem van Two Brothers Racing geeft ook een mooi diep geluid, vooral in combinatie met de Andrews nokkenas. Voor het tunen gebruikten we het bewezen Diag-4-Bike systeem, waarmee onze dealers de originele injectie kunnen afstellen, het zogenaamde 'Flash-tunen'. Met originele motoren of Stage 1 getuneerde motoren (alleen een luchtfilter en/of uitlaat) kan er voor gekozen worden om een meegeleverde mapping uit te kiezen. Dit geeft al 90% van de verbeteringen. Echter, omdat we ook een andere nokkenas gemonteerd hebben en we een echt optimaal lopende motor wilden realiseren, hebben we de motor natuurlijk op de vermogensbank gezet. De eerste stap is het meten van het 'volumetrisch rendement' van de motor. Je gaat dan met de motor in kleine stapjes door alle gasstanden en alle toerentallen heen en meet hoeveel lucht de motor binnenkrijgt door de uitlaatgassen van beide cilinders te meten. De injectie weet dan exact wat het karakter van de motor is met alle veranderingen die eraan gedaan zijn. Vervolgens laad je een nieuwe 'Air/Fuel' mapping, waarmee je aan geeft hoe arm of rijk je de motor wilt laten lopen in de verschillende gebieden. Daarnaast stel je onder andere ook in hoeveel extra brandstof je wilt inspuiten tijdens het accelereren, hoe de gasklep reageert op de gasstanden en op welke snelheid je de motor begrensd wilt hebben. Het klinkt allemaal gecompliceerd, maar met het Diag-4-Bike systeem is het prima te doen."

LOOKS

Een eigen gezicht kreeg de Fat Bob door een aantal nieuwe onderdelen te monteren. Een Burly stuurkuipje bleek precies de goede breedte te hebben voor de vette voorvork. Zodiac ontwikkelde een kit die is samengesteld uit een 5/8 koplamphuis, montagekit voor de koplamp, een Burly stuurkuip en een plug & play bedradingsetje. "Je hoeft alleen maar de stekkers om te wisselen. De ene eruit, de Zodiac stecker erin en klaar!" stelt Charles, die laat zien dat de montage van de Burly kuip inderdaad een fluitje van een cent is. Als koplamp is gekozen voor een Vision-X LED met Halo ring en samen met de verstelbare RST hendels, Zodiac 'Argile' handvatten en een set Otto di Cuore richtingaanwijzers geeft dat de Bob een heel ander gezicht. Aan de achterkant werd de grote beugel met kentekenplaathouder en de verlichting rap verwijderd. Het Zodiac Revox achterlicht bleek perfect onder het achterspatbord te passen en een set richtingaanwijzers van Otto di Cuore is heel onopvallend op de fenderstruts bevestigd. Maar ook al zijn ze minimaal, er komt uit deze kleine, CE goedgekeurde LED richtingaanwijzers een enorme hoeveelheid licht! Zodiac ontwikkelde ook een pasklare side mount voor de kentekenplaat, inclusief de vereiste verlichting. Voor de nodige accenten werd een set covers van PM uit de 'Formula' serie gemonteerd.

UITNODIGEND

De motor ziet er mooi uit en op papier zien de gegevens er goed uit, maar hoe rijdt dat in de praktijk? Na een druk op de startknop komt een zware, diepe dreun uit de TBR uitlaat en verder praten is onmogelijk. Een B52 zou er jaloers op worden en Vincent roept nog, "We leveren ook Euro 4 goedgekeurde TBR uitlaten" en met een brede grijns, "maar deze maakt iets meer geluid!" Ik knik, zet m'n helm op en rij weg. Zodra ik het gas aanraak geeft de motor een perfecte respons. Ik stuur het terrein af en al in de straat om de hoek weet ik, 'dit komt niet goed'. En dan rij ik eigenlijk nog maar

net boven stationair... Ik voel het direct, deze motor heeft de balans en de rust in het rijwielgedeelte die een snelle motor nodig heeft. Al na enkele kilometers voel ik me helemaal thuis op deze fiets, die vanaf het eerste moment uitnodigt tot uiterst hoogliganistisch gedrag. De Bob accelereert ongekend vlot en dat met een power die puur genot teweeg brengt. Zoals bij intensief sporten de stof endorfine aangemaakt wordt, krijg je dat ook bij het rijden op deze Zodiac Bob! Als extra toegift krijg je een enorme scheut adrenaline toegediend. Wat een feest!'



Bitubo instelbare achterschokbreker.



Two Brothers Racing uitlaat met voldoende db's.



Bolt-on kentekenplaathouder van Zodiac.



'IK VOEL HET DIRECT, DEZE MOTOR HEEFT DE BALANS EN DE RUST IN HET RIJWIELGEDEELTE DIE EEN SNELLE MOTOR NODIG HEEFT.'



Otto di Cuore LED richtingaanwijzers.



Zodiac Revox achterlicht.



Tank, stuur en dashboard zijn standaard H-D Fat Bob.

POWERBAND

Opgevoerde Harleys hebben vaak een nerveuze gasrespons en lopen ze vaak op lage toerentallen beroerd. De Hooligan, zoals ik 'm al gelijk noem, heeft nergens last van. De combinatie van het snelle blok in combinatie met de zeer goed afgestelde Bitubo vering schreeuwt maar om één ding, Gás!!! Vlot door de versnellingen schakelend is nergens een dipje te bekennen. Bij terugschakelen wordt het diepe brommende uitlaatgeluid niet verstoord door petsen en ploffen en in elk toerengebied pakt de Hooli Bob razendsnel op en gaat er met plezier weer vandoor. Zo'n mooie afstelling, met zo'n mooie powerband, kom je zelden tegen. Het uitlaatgeluid is helder, 'crisp' zoals de Engelsen dat zo mooi zeggen. Ik ga er even rustig voor zitten en kijk wat de toerenteller bij verschillende snelheden zegt. Met 50 km/u rijdt de Hooligan 2.000 t.p.m. in de derde versnelling en is prima om relaxt door de stad te rijden. Op de grote weg blijkt pas goed hoe mooi de powerband van het door Zodiac gemodificeerde M8 blok ligt. In de zesde versnelling rijdend geeft de toerenteller bij 130 km/u 3.000 aan, bij 140 met 3.200 is dat dus slechts 200 t.p.m. meer, bij 150 is dat 3.400 t.p.m. Dat benadrukt dat je maar een paar honderd toeren hoger hoeft om al aanzienlijk sneller te rijden.

MORGEN RUSTIG...

Door het grote koppel kost accelereren geen enkele moeite. Bij 180 km/u maakt de M8 4.000 toeren en al heel snel gaat de teller ruim de 210 voorbij. 5.000 geeft de toerenteller nu aan en er is nog gas over! Hieruit blijkt dus dat de powerband precies in het toerengebied ligt, waar je bijna continue in rijdt. Koppel is, zo blijkt maar weer, echt vele malen belangrijker dan alleen maar veel pk's. Want topsnelheid rijden doe je nou eenmaal niet vaak, accelereren wel de hele tijd, denk aan optrekken, even gas geven bij inhalen enzovoorts. Snelheidsmeters wijken nogal eens (zeer) positief af, dus zet ik de TomTom op het stuur en doe nog wat vergelijkingen. Op de TomTom staat echt 220 km/u op het scherm, als ik in de verte zo'n wit met blauwe auto zie staan. Oeps...! Gas los, rustig remmen en met een slakkengang 'pruttel' ik zo onschuldig mogelijk kijkend met het gas bijna dicht langs de uniformen. Vriendelijk lachen en een armzwaai helpen soms. Toch zie ik in de spiegel dat ze me achterna komen. Shit. Na twee straten mij gevolgd te hebben, draaien ze een andere weg in en heel rustig knor ik naar huis. 'Mazzel', zeg ik tegen mezelf, 'morgen rustig rijden!'

CLUBSTYLERS

En dat lukt warempel ook nog, nou ja, de eerste twee kilometers dan. Daarna smeekte Bobbie Hooligan me weer om aan het gas te lurken, maar ditmaal ging ik eens heel serieus met de vering aan de slag. Niet om af te stellen, maar om te zien wat de motor onder bepaalde omstandigheden doet. Afstellen was niet nodig, omdat Vincent en Charles de achterschokdemper en de voorvork precies zo hadden afgesteld zoals ik het zou willen. Stevig, bijna stug, met de perfecte balans tussen voor- en achtervering, waardoor je strak door de bochten kunt. Kuilen, bochten, hobbels, richels, verkeersdrempels en alle mogelijke combinaties werden bij lage en hogere snelheden opgezocht. Steeds verbaasde het mij weer hoe goed de Hooli zijn balans hield, het rijwielgedeelte stabiel en rustig bleef en

er geen enkel moment was waarop het angstig of zelfs maar onrustig werd. En dan te bedenken dat de Fat Bob nog met de standaard wielen en banden rijdt! Die zijn altijd weer 'even wennen' en daarna kan je toch lekker vlot mee sturen, ook al denk ik dat met een andere set high performance banden nog meer te winnen is qua stuurgedrag. Ruim een week mag ik met de Hooligan rijden en elke minuut daarvan wordt gretig benut om over Neerlands wegen te sturen. Als na een lange rit door de polders, Friesland en Groningen de Burly kuip vol insecten blijkt te zitten, besluit ik om deze niet schoon te maken voor de foto's. Nee, want nu kan je goed zien dat de kuip een behoorlijke bescherming biedt tegen insecten, regen (ook daarvan heb ik genoeg gehad), maar ook tegen de wind. Nu de Club Style zo populair is, raad ik de jongens aan om de Zodiac catalogus te raadplegen.

WORDT VERVOLGD

Op de afgesproken dag bel ik met een flauw smoesje op om te vragen of ik 'm een dag langer mag houden. De volgende dag vroeg weg, maar alleen maar om de hele dag te kunnen rijden! Lekker rustig toeren, soms even de kwajongen uithangen en volgas overal voorbij. Vlakbij Zodiac in Mijdrecht zie ik dat er nog een kwartiertje over is. Dus



H-D ontsteking, de injectie werd danig aangepast.

nog gauw een rondje langs Kamerik en dan moet hij toch echt terug. De teleurstelling is van mijn gezicht te lezen als ik de helm af zet. Vincent vraagt zorgelijk, "Wat is er, vond je 'm niet fijn rijden?" "Jawel, maar ik wil 'm niet teruggeven!" zeg ik. Vincent schiet in de lach en zegt, "Kom 'm maar weer 's halen als we er nog meer aan hebben gedaan, we zijn nog niet klaar!"

[Tekst en fotografie Onno 'Berserk' Wieringa
Rijfoto's G-Rat - Madness Photography]



De Burly stuurkuip sluit mooi aan en past goed in het concept.



De Hooligan staat uitnodigend te wachten.

FAT BOB HOOLIGAN

ALGEMEEN

Eigenaar: Zodiac
Bouwer: H-D
Merk: H-D
Model: Fat Bob

MOTORBLOK

Bouwjaar: 2018
Bouwer: H-D/Zodiac
Cilinderinhoud: 107 CI/1750 cc
Type: Milwaukee Eight
Nokkenas: Andrews M462
Oliepomp: H-D
Benzinesysteem: injectie, door Zodiac met Diag-4-Bike aangepast
Luchtfilterhuis: S&S
Ontsteking: H-D
Uitlaatsysteem: Two Brothers Racing 2 in 1
Versnellingsbak en koppeling: H-D
Vermogen: 109 pk (standaard 75 pk)
koppel: 172 Nm (standaard 145 Nm)

RIJWIEGDEELTE

Frame: H-D
Voorvork: H-D, veren Bitubo, cartridge, volledig instelbaar
Achterbrug: H-D
Achterschokbreker: Bitubo, preload en rebound instelbaar
Voorwiel: H-D
Achterwiel: H-D
Remmen: H-D/Brembo

DIVERSEN

Voorspatbord: H-D
Achterspatbord: H-D met Zodiac achterlicht en Zodiac side mount
Spatbordsteunen: H-D
Benzinetank: H-D
Dashboard/Tellers: H-D
Olietank: H-D
Stuur: H-D
Spiegels: H-D
Handvatten: Zodiac Argile
Schakelaarhuizen: H-D
Rem- koppelingshendel: RST, verstelbaar
Koplamp: Vision-X Halo LED
Achterlicht: Zodiac Revox
Richtingaanwijzers: Otto di Cuori LED
Zadel: H-D
Forward controls, voetsteunen en rem- schakelpedaal: H-D
Homemade/speciale onderdelen: PM 'Formula' cam-, transmission- en derby covers, Burly stuurkuipje met bevestiging- en bedrading 'plug & play' kit Zodiac

SPUITWERK

H-D, stuurkuipje in H-D Black Denim gespoten.

INFO

Alle info kan je via je Zodiac Dealer opvragen. Zodiac heeft een speciaal lijstje van de modificaties aan deze Fat Bob op de website staan, inclusief alle onderdeelnummers. www.zodiac.nl



'ZELFS DE DONDERENDE DREUN UIT DE UITLAAT EN DE FLUITENDE WIND IN MIJN HELM KUNNEN MIJN SCHREEUW VAN ENTHOUSIASME NIET OVERSTEMMEN.'