

Wiebeltest

Weersverwachting: Hevige regenval in het hele land, temperatuur 5 graden, noord-oostenwind windkracht 8-10. Jammer, zo kunnen we niet testen. De wiebeltest van 31 januari wordt uitgesteld tot 13 maart.

Weersverwachting: Af en toe een bui in het noorden van het land, verder bewolkt met af en toe zonneschijn, temperatuur 10 graden, zuidelijke wind windkracht 2. Het wordt een prachtige dag voor de wiebeltest!

's Ochtends stond bij Rob Groenevelt in Veghel de koffie klaar en de oprit vol met 1300's. Zeven wiebelaars waren ingegaan op de oproep om hun motoren door ons te laten testen, waarvan er 5 inmiddels voor de 2^e keer waren gemodificeerd. Een Pan was zelfs zodanig gemodificeerd dat er een geheel nieuw 'aftermarket' uitlaatsysteem onder hing met als resultaat een donkerbruin geluid (op het eerste gehoor wel gaaf) en een kleine 130 PK aan het achterwiel (zonder katalysator krijg je vermogenswinst!).

Na de koffie werden allerlei gegevens op papier gezet als, bandenmerk, -spanning, -profiel diepte, wel of geen topkoffer, stand van de ruit, andere vering etc.. Een aantal banden was niet op de juiste spanning, wat we ter plekke hebben verholpen, en één clublid wilde eens een hogere bandenspanning uitproberen (3.3 bar).

Gespoord en gesteveld verlieten we in formatie met z'n negenen het dorp Veghel voor een klein toeristisch toertochtje richting de autosnelweg tussen Geffen en Goch. In de voorhoede reed Tinie-Wheelie, een van de weinigen die de Pan aan het steigeren kan krijgen. Als hekkensluiter vond ik het een prachtig gezicht om die andere acht 1300's voor me uit te zien rijden, het had iets officieels en we hadden 'een missie'. Het steigerend paard van Tinie bleek regelmatig zijn hoofd te verheffen alsof hij de weg voor ons moest verkennen, we hadden een onoverwinnelijk team, dat was zeker!

Dat gevoel werd een beetje ontzenuwd toen de koprijders een veerpontje opreden dat al bijna vol was (ik kon vanaf achter goed zien dat we daar nooit met z'n allen meer bij konden) en de hele groep als makke schapen volgde. Een stuk of drie stonden al op de laadklep en de rest halverwege de helling. Vanaf bovenaan de helling had ik een mooi overzicht over de chaos die zich daar beneden afspeelde.... Je kunt je wel voorstellen hoe het eruit ziet als zes Pan's achteruit terug een helling op moeten, geduwd en getrokken door omstanders die de helpende hand bieden. Jammer dat niemand een camera bij zich had om de hulpeloze situatie van een groep terugkrabbende Pan's vast te leggen, het zijn dan net potvissen op het strand. En intussen het veer maar wachten totdat die drie overtollige motoren eindelijk allemaal van de laadklep waren geduwd....

Niet lang daarna kwamen we aan op de parkeerplaats bij het voormalig Duitse grenskantoor. De uitlaat-gemodificeerde-Pan had ik de hele rit al blindelings op het gehoor kunnen volgen (hij overstemde de andere acht samen) en ik vroeg me af hoe het zou zijn om op die fiets te rijden.

We maakten een rooster om een stuk snelweg heen en terug te rijden, waarbij Rob en ik telkens een fiets gingen testen terwijl we er drie andere voor ons hadden rijden om het wiebeffect van achteren te kunnen bekijken. De condities van de weg waren gevarieerd, betonplaten uitgesleten en vlak, afgewisseld met stukken asfalt. Wegreparaties met hobbels, wind van opzij onder verschillende hoeken, lichte helling en stijging en weinig verkeer. Al met al een stuk weg waarop het wiebelen alle kans had om zich te manifesteren.

Ik mocht het eerst van start op het steigerpaard van Tinie dat bij 180 km/u zou moeten gaan wiebelen. Zowel op de heen als de terugweg heb ik daarvan niets kunnen waarnemen. Boven de 200 km/u was de motor wel wat zoekerig maar er was zeker geen wobble te bespeuren! Wat schetst mijn verbazing toen ik in de tweede ronde achter Tinie reed en zijn motor op een gegeven moment heftig heen en weer zag slingeren op hetzelfde stuk waar ik tevoren nog kaarsrecht met die motor gereden had. Rob Groenevelt heeft later ook nog op 'het paard' gereden en bespeurde eveneens wobble rond de 180 km/u. Ruit hoger of lager maakte niet veel verschil, topkoffer eraf later ook niet (wel lichte verbetering).

Alle andere geteste motoren waren stabiel tot zeer stabiel tot op de maximaal bereikte snelheid van rond de 220 km/u op de teller, met en zonder topkoffer. Stabiel wil niet zeggen strak! Een motor met zoveel plaatwerk is nu eenmaal gevoelig voor zijwind en reageert op turbulentie van voorgangers. Er trad echter bij geen van de motoren een zichzelf in stand houdend slingeren op, behalve bij 'het paard' van Tinie. Ook bij beide niet gemodificeerde motoren was er geen wobble merkbaar, wél waren deze fietsen gevoeliger dan de gemodificeerde! Bij het rijden over lengterichels of opgeplakte strepen kon je goed merken dat het

rijwielgedeelte van de gemodificeerde fietsen daar beduidend minder last van had! Toch was er nog verschil merkbaar tussen de motoren onderling: de ene rijdt gewoon toch nog wat strakker dan de andere. Het toppunt voor mij was de fiets die oorspronkelijk bij 160 km/u last had van wobble, na de 1^e modificatie bij 180 km/u en na de 2^e modificatie de strakste fiets van allemaal bleek te zijn. De eigenaar durfde al niet meer sneller dan 180 km/u te rijden maar ontdekte vandaag dat hij veilig het gas open kon draaien. Hij was erg blij met deze test.....

Op de Pan met 'Harley-pijpen' heb ik veel lol beleefd: hij 'trok' als een beer en brulde als een leeuw! Die 15 PK extra power kom je écht tegen als je een beetje aan het gas schroeft (kicken!) maar de hoeveelheid herrie is op den duur toch wel vermoeiend vind ik. Je kunt het geluid overigens nog aanpassen door er andere dempers in te laten zetten, mét behoud van extra vermogen.

De gebruikte banden waren: Bridgestone, Dunlop, Metzeler en Pirelli. Alleen bij de motor met Pirellibanden ('het paard') was de wobble nog merkbaar, wat overigens niet meteen wil zeggen dat de banden daar de schuld van zijn. De enige manier om daar uitsluitel over te krijgen is om andere banden te monteren....

De motor met extra bandenspanning bleek merkbaar strakker te rijden met 3.3 bar dan met 2.9 bar, wat voor twijfelaars misschien een reden kan zijn om de bandenspanning wat te verhogen.

Conclusies: de 2^e modificatie heeft een forse verbetering in het rijgedrag van de 1300 tot gevolg, er blijft op hoge snelheden enige zoekerigheid aanwezig; ruihoogte, topkoffer, zadelhoogte hebben een marginaal effect op de stabiliteit; niet goedgekeurde banden kunnen misschien de stabiliteit negatief beïnvloeden; de top van een 1300 ligt zo'n beetje op 225 km/u op de teller, wat overeenkomt met (garminmeting) 206 échte kilometers; 'aftermarket pijpen' leveren een leuke dot extra vermogen maar geven geen hogere topsnelheid!

Tot zover de test.

Rond drieën gingen we met zijn allen in formatie naar het routiersrestaurant aan de overkant van de parkeerplaats bij de grenspost om de inwendige mens te spekken. Toen hoorden we van Wheelie-Tonie dat hij 20 jaar in het crosscircuit heeft gemotord, wat natuurlijk alles verklaarde rondom zijn 'paard'.

Ondanks de wobble was hij toch zeer te spreken over de 1300, wat misschien wel het beste compliment is dat een type motorfiets kan krijgen?

Tot slot wil ik iedere deelnemer bedanken voor het ter beschikking stellen van zijn motor en het deelnemen aan deze wiebeltest. Moge de ervaringen voor andere leden van de club een opsteker zijn.

Roger Leppers
Rob Groenevelt

Techniekcommissie CPEN