



Nederlandse Porsche Club

HARLEY DAVIDSON V-ROD (12/2002)

Nog één maal kom ik terug op de Harley Davidson V-Rod. Vorig jaar heb ik uitgebreid bericht dat het motorblok van deze motorfiets ontwikkeld is door een speciaal hiervoor opgezette joint venture tussen Harley Davidson en Porsche AG. Tussendoor heeft er een heel klein berichtje in het NPC Magazine gestaan met een foto van de HD V-Rod zoals die er uiteindelijk uit komt te zien. Het laat zich raden dat ik natuurlijk de verleiding niet heb kunnen weerstaan om ook eens een keer op deze motor te mogen rijden.



Nu is dit echter de eerste Harley Davidson waar ik op gezeten heb en dus kan ik geen vergelijking maken tussen 'oud en nieuw'. Want wat bij Porsche het verschil is tussen 993 en 996 kan je alleen maar beoordelen als je in beide types gereden hebt. Gelukkig hebben de redacteurs van het ANWB blad Promotor daar veel meer ervaring mee en ik moet mijn oordeel wat dit betreft dan ook baseren op hun test in Promotor nr.7 van september 2002.

Als eerste heb ik de stoute schoenen aangetrokken en ben naar de Harley Davidson-dealer in Amersfoort toe gegaan en uitgelegd wat ik wilde. De heren Jaap en Marco van Velzen van Motor Saloon waren bereid een V-Rod voor mij ter beschikking te stellen. De volgende vraag was aan Saskia van Doorn van Pon Porsche in Leusden en zij zorgde voor een zilverkleurige 996 cabrio. Hiermee had ik de ingrediënten voor de fotosessie die ik in gedachte had: twee open Porsches.

Verleidelijk snel

Op de Motor van Amersfoort naar Leusden is een minuut of tien rijden. Toen ik dus na een klein uurtje bij Pon aankwam had ik 'n leuk stukje van de omgeving gezien en een aardige indruk van hoe de V-rod zich over landelijke wegen laat voeren. Rustig rijden is het devies. De V-Rod is een cruiser en de zithouding laat (langdurig) hoge snelheden niet toe. De acceleratie is fenomenaal. Van 0 tot 100 in een oogwenk, daarna moet je doorschakelen naar de tweede versnelling. De Promotor testrijder schreef: 'als je bij 200 km/u de vijfde versnelling inschakelt, geven je nekspieren de geest'. Dat geloof ik op zijn woord. Zelf ben ik toch wat voorzichtig met een motorfiets van 24.000 euro. Voor één ding hoef je niet bang te zijn bij hoge snelheden, dat is stoppen. De remmen van de V-Rod laten niets te wensen over. Het stuurgedrag evenmin. De motor stuurt zo gemakkelijk en strak dat een ervaren berijder regelmatig met de uitlaatpijpen aan de grond komt.



Van liefhebbers van het echte Porsche-boxergeluid hoor je dat de vloeistofgekoelde motor uit de 996 pas echt als een Porsche klinkt als het toerental de hoogste regionen nadert. Bij de Harley is het precies andersom. De demo V-Rod die ik mee had was voorzien van wat wij bij Porsche een 'Eakoestisch pakket' zouden noemen. Zolang het toerental onder de 3.000 bleef klonk hij in mijn oren dan ook als een echte Harley. Daarboven komt een bijna Porsche-achtig gebrul tevoorschijn. Met deze brul komt het vermogen van het blok los en klimt naar de 115 pk bij 8.500 toeren. Een geweldige sensatie die je doet vergeten dat je eigenlijk beloofd had het rustig aan te doen. Het motorblok nodigt uit tot prestaties die een andere zithouding zouden rechtvaardigen. Zoals een goede racestoel in een snelle auto meer gevoel en controle geeft dan een 'lederen fauteuil'.

Uniek contact

Helaas was de Porsche cabrio niet voorzien van kentekenplaten zodat ik voor het maken van de foto's aangewezen was op het, overigens prachtige, park van Pon. Als je met je leren motorbroek in de leren stoelen van de Porsche zit valt er over contact met de auto niet veel meer te klagen. Anders is dat als je met die broek wilt in- of uitstappen. Uniek voor mij was overigens dat dit de eerste keer was dat ik met een Tiptronic mocht rijden. Dealer Manager Erik Maas van Pon, die de 996 voor ons had uitgezocht, was zeer teleurgesteld dat hij zelf niet in de gelegenheid was de Harley uit te proberen. Het enige wat ik voor hem kon doen was met de motor de parkeergarage inrijden waar de Porsche

showroom tijdelijk gevestigd is. Als je wilt weten hoe een V-Rod klinkt, vraag maar aan Erik!



Tot slot zou ik mij willen aansluiten bij de conclusie die Promotor uit haar test trekt. 'Dat de V-Rod buitengewoon is, wordt duidelijk als je hem voor het eerst ziet. Dat de V-Rod mensen enthousiast maakt die niets met motoren te maken hebben, is duidelijk als je hem voor het eerst ergens neer zet. Maar dat de V-Rod kwaliteiten heeft waardoor een doorgewinterde testrijder de tekortkomingen van het concept vergeet, is opmerkelijk. Hoe langer ik ermee reed hoe meer de motor me bekoorde, hoofdzakelijk door het fantastisch presterende en lopende blok. Maar voor een prijs van 24.000 zal de V-Rod speelgoed blijven dat maar voor weinigen is weggelegd. En speelgoed zal het blijven, want praktisch is de V-Rod evenmin.

Met dank aan: Motor Saloon Amersfoort, Promotor en Pon.

Ronald Woudstra
tekst en foto's

