

Seriematig gebouwde productiechoppers zijn aan de andere kant van de oceaan een 'big hit'.

Hier komt het fenomeen sinds kort van de grond en zijn ze pas recentelijk inclusief papieren te koop. Riding Eagle uit Aalsmeer is dealer van het merk Saxon en wij maakten een proefrit op hun Warlord chopper.

Voor de fanatieke zelfbouwers is zo'n productiechopper niks. Die zien een chopper als een verlengstuk van zichzelf, als een absoluut uniek gebouwd ding. Wanneer een motorfiets fabrieksmatig geproduceerd wordt, gaan beide zaken in hun ogen niet op.

### Zo uit de winkel

Maar wat als je wel fan bent van dit type motoren? Als je de look van de typisch Amerikaanse highneck of bijvoorbeeld de Zweedse chopper te gek vindt, maar zoiets niet zelf wilt of kunt bouwen? Als je liefst iets wilt hebben wat door een team van mensen van te voren uitvoerig getest is voor het op de markt gebracht wordt? Zou dan een productiechopper als deze Warlord van Saxon geen gave oplossing zijn? Wij denken van wel! Ik weet nog goed dat ik als jochie van een jaar of veertien de film Easyrider voor het eerst zag. Ik was direct dol op de chopper van Peter Fonda en droomde ervan er een te bezitten. Wat

zou het gaaf zijn als je zo de winkel in kon stappen om zo'n ding te kopen, bedacht ik toen. Helaas was dat niet mogelijk en ik leerde met vallen en opstaan om er een zelf te bouwen. In de loop van de tijd werd ik zelfs gek op dat hele bouwproces en nu is chopperbouw mijn grootste hobby. Maar toch heb ik er ooit zomaar eentje in de winkel willen kopen... En ik denk dat er heel veel mensen rondlopen die dat wel willen. Als bouwer van one-off choppers heb ik geen problemen met de productiechopper. Eerder beschouw ik het als een compliment dat er een grote fabriek is opgestaan die besloten heeft de chopper, een op straat geboren vervoersmiddel, als voorbeeld te laten dienen voor zijn productiemodellen.

### Vergelijkbaar

Saxon is niet de eerste die een op straat geboren motorfietsstijl tot productiemodel weet om te vormen. Anderen, en niet de minst bekende, gingen hen voor. De Low Rider en Super Glide van Harley-Davidson zijn namelijk ook eerst door gewone mensen op straat bedacht voordat ze in gekuiste versie door de fabriek op de markt werden gebracht. De Streetbob, ook van Harley-Davidson, is een ander voorbeeld van hoe een fabriek kan inspringen op

trends die op straat leven. Is de Streetbob vergelijkbaar met al die andere handgemaakte bobbys die we overal zien rond rijden? Nou nee. Is er dan toch een markt voor? Jazeker. En zo moeten de mensen van Saxon er ook over gedacht hebben toen ze de Warlord in productie namen. Zij gaan met hun modellen alleen verder waar Harley is gestopt. De Warlord is een chopper met imposante afmetingen. Hij ziet er uit als the-real-thing en je waant je Jesse James himself als je er op zit. Het enorme frame is lekker dik uitgevoerd en mooi qua lijnenspel. De strak afgewerkte voorvork is liefst 11 inch overstock, het balhoofd staat 40 graden onderuit. Het hele spul wordt aangedreven door een 1575cc S&S motorblok en de versnellingsbak met rightside drive telt zes versnellingen. Er is gebruik gemaakt van de beste spullen en het ding ziet er met zijn top-of-the-bill onderdelen bijna sjiek uit. Al het aluminium is tot een hoogglans gepolijst, het spuitwerk is van sublieme Amerikaanse kwaliteit. Mooie wielen, hightech Brembo remmen, een ultravette achterband en veel door Saxon zelf ontworpen delen als het stuur, de teller en het bobinehuis maken van deze machine een bijzondere tweewieler waar men, zo zal tijdens de testrit blijken, niet snel omheen loopt.

Productiechopper Saxon Warlord

**'This bike is made in USA'**



■ Controls groot maar sierlijk uitgevoerd



■ Stuur en digiteller door Saxon

## Indrukwekkend

Het is maandag als ik de Warlord mag ophalen. De Firestorm, een ander gaaf ogend model van Saxon, staat eventueel ook voor me klaar. Ik mag kiezen. Gezien mijn postuur en voorliefde voor highneck choppers gaat de keuze direct uit naar de Warlord. Dit specifieke exemplaar is naast de rode basiskleur bespoten met witte en zilveren tribalmotieven op een manier zoals je die alleen in de States ziet. Ab van Koert van Riding Eagle, de Saxon-dealer voor Nederland, legt uit dat je een enorme keuzemogelijkheid aan spuitwerken hebt mocht je besluiten

een Saxon chopper te kopen. Tegen een bescheiden meerprijs kun je van alles aan de basiskleuren laten toevoegen. Dat kan van tribals, naar real flames of zelfs skulls gaan. De Saxon-dealer toont de kleurstaates en die zien er indrukwekkend uit. Ook kan je kiezen uit diverse soorten wielen, uitlaten, een chrome package of een black package, kortom bijna alles is mogelijk. Ik ga op de Warlord zitten en het ding past als gegoten. Ab legt uit waar het contactslot en de startknop zit, het is allemaal heel simpel. Deze chopper heeft niet veel uitleg nodig. "Nou, veel plezier," schreeuwt Ab boven het geluid

van de Supertrapp uit. Ik krijg nog een gemoedelijke klap op de schouders, open het gas en rijd weg. Ik duik zo de hectische verkeerschaos rondom Aalsmeer in. Alles gaat echter als vanzelf. De schakeling is geruisloos en direct, ik zit prinsheerlijk en het sturen, ook in de korte bochtjes, levert ondanks de behoorlijke lengte van de voorvork geen problemen op. Bij het eerste beste grote stoplicht komt een man in een grote Jeep naast me staan. Hij buigt zich van zijn stuur naar de chopper, glimlacht en steekt zijn duim op. Hij ziet niet dat zijn licht naar links allang op groen staat. Ik roep "groen, sukkel" en kijk hem lachend na.

## Geen gebruiksaanwijzing

Op de snelweg kan het gas pas echt open. Ik heb besloten via Haarlem en Alkmaar naar huis te rijden. De weg is filevrij en ik kan vooral in ruime bochten kijken wat de radicale chopper doet als hij op snelheid is. Ik constateer direct dat het naloopt-verhaal in orde is. Als je een lange voorvork monteert moet je zorgen dat je naloopt klopt om toch normaal te kunnen sturen. Je naloopt beïnvloedt je door middel van extra graden in de balhoofdpla-



ten. Saxon maakt gebruik van 5 graden in de balhoofdplaten die ze combineren met een balhoofdhoek van 40 graden in het frame. Dat samen met de

11 inch overstock voorvork zorgt voor een heel normaal rijgedrag. De fiets stuurt zelfs beter dan bijvoorbeeld de Harley V-rod met zijn korte gra-



■ Hightech remmen van Brembo

denvork, wat dat betreft heeft de Warlord geen gebruiksaanwijzing nodig. Ik merk wel dat de schokbrekers van Progressive Suspension stug zijn afgeveerd. Ook de progressief werkende voorvork vind ik wat stug. Het voorkomt zwabberen en schijnt goed te zijn voor het wat sportievere werk, zo is me verteld. De trillingen van het zware S&S blok zijn via de steps wel merkbaar, maar dat is beslist niet storend. Eigenlijk is die 1575 cc van S&S precies de goede cilinderinhoud om nog normaal te kunnen rijden. Het is geen ongetemd brullend monster zoals de tweeliter blokken van hetzelfde merk maar toch lekker snel, minder onderhoudsgevoelig en daarom heel gebruiksvriendelijk. Ik zit goed, krijg in tegenstelling tot op de standaard Sportster Low van mijn vrouw Els geen pijn in mijn reet en kan goed bij de controls en steps.

## Boodschappenfiets

Eenmaal thuis ga ik de Warlord eens goed op de foto zetten. Ik vind hem mooi en iedereen, mijn zwager, mijn vader, mijn vrouw, een toevallig passerend clublid, iedereen deelt die mening. Zelf zou ik het stuur iets korter hebben gemaakt zodat je nog agressiever naar voren hangt. Ook heb ik niets met twee-in-een uitlaten zoals deze Supertrapp maar dat kan via Saxon simpel verholpen worden. De twee afzonderlijke gebogen zwartgecoate Assassin uitlaten van het bedrijf lijken mij bijvoorbeeld het ruigst. Een black package waarbij bijna alles behalve het frame en plaatwerk in het zwart is uitgevoerd, lijkt me ook niet verkeerd. Van Ab van Riding Eagle heb ik vernomen dat het felrode frame gepoedercoat is. Het is dat hij het verteld heeft, want ik zou zweren dat het gespoten is, zo strak als het oogt. Het zadel is groot en dik maar misstaat niet echt bij de fors uitgevoerde chop. De forward controls zijn ook groot uitgevoerd maar toch sierlijk. Alles is smaakvol gedaan, alles is ook in verhouding. Mijn diarollen blijken op te zijn. Ik pak daarop de Warlord en rij bij ons het dorp in. Wil ik zelf voor dit soort klusjes nog wel eens liever de Sportster van mijn vrouw pakken in plaats van mijn zelf gebouwde highneck, in dit geval blijkt de Warlord ook voor dit soort werk goed geschikt te zijn. Het blijkt een snel startende, ongecompliceerd





■ Mijn vrouw Els wil ook wel even weten hoe dat zit

rijdende boodschappenfiets en ik ga ook meteen maar even op het ding bij de bank langs. Thuis schiet ik nog wat plaatjes en ga dan lekker rustig in mijn T-shirtje door de kop van Noord-Holland toeren. Het is 28 graden, niet te druk op straat en de Warlord voelt zich thuis. Wat wil je nog meer?

### Zijwind

De volgende dag ga ik samen met mijn vrouw rijden. Ze heeft er de hele dag vrij voor genomen en we hebben er zin in. Ik rijd - uiteraard - op de Warlord, zij op haar geliefde Sportster. In plaats van 28 graden is het echter een graad of 12 en in plaats van windstil waai je bijna van de motor af. Verder is het in tegenstelling tot de dag ervoor heel druk op de weg. Het lijkt wel of iedereen en zijn broer heeft besloten de auto te gaan gebruiken. Op de dijk van Enkhuizen naar Lelystad merk ik dat de highneck net als mijn eigen chop door zijn hoog gemonteerde benzinetank wat gevoeliger is voor zijwind. De neiging ontstaat om gespannen tegensturend op de fiets te gaan zitten. Niet doen, gewoon relaxed blijven en dan heb je er, zo zal je merken, snel geen last meer van. Aan elke motor moet je wennen. Ik kan je zelfs verklappen dat ik elke(!) zomer, na een motorloze winter, helemaal opnieuw moet wennen aan mijn eigen fiets. Daarom is voor mij een meerdaagse proefrit ook een must om een goed oordeel te kunnen vellen. In Lelystad doen we in de Italian Lounge bij de Batavia een koffie en een broodje. Het stikt er van de toeristen en terwijl wij ons binnen bij de kachel opwarmen drommen buiten hele ploegen jongeren om de Warlord heen en proberen er wanhopig een glimp van op te vangen. Als we na een half uurtje weer verder willen rijden komt er een oud mannetje naast me staan. "Tjonge jonge wat een ding, wat een chroom," zegt hij. "Heeft deze net als de nieuwe Harleys nu ook zes versnellingen?" De man wijst op mijn groene plaat en gelooft het bijna niet als ik vertel dat je de chopper zo in de winkel kunt kopen. "Veel plezier met je testrit," roept hij me na.

### Geen bijwerkingen

Via de polder rijden we richting Kampen en van daaruit gaan we naar Nijkerk, pakken een stukje



■ Top-of-the-bill onderdelen: zesbak met rightside drive!

warm koffiehuis opzoeken. Als we parkeren lopen twee Italiaans uitzijnde mannen voorbij. In gebrekkig Engels vraagt een van de twee "Is that bike made in USA?" En voor het eerst beantwoord ik deze vraag met een eerlijk: yes. Hij loopt om de Warlord heen en zegt met een brede glimlach "I like" waarna hij in zijn auto stapt. Na de koffie belanden we zelfs op de kleine binnenwegen van de ene file in de andere. In heel Nederland zijn ze met de weg bezig, het is één grote bouwput met overal omleidingen. We rijden de helft van de tijd

stapvoets en ik ben blij als we uiteindelijk besluiten om via Amersfoort over de snelweg naar huis te scheuren. Vlak voor Amsterdam scheiden onze wegen, Els rijdt naar huis en ik ga richting Aalsmeer. Moest ik me vanwege de geringe snelheid van de Sportster eerst nog inhouden nu ga ik gelijk de buitenste baan op een geef vol gas. Met een teringgang scheur ik alle auto's voorbij. Dankzij de zesde versnelling die ik hiervoor nog niet een keer heb hoeven gebruiken blijft de Warlord comfortabel aanvoelen, ondanks de hoge snelheid. Als het verkeer vast loopt wurm ik me als een kamikazepiloot tussen de rijen auto's door. Pas op, 'chopper pilot coming'. Met een grote glimlach op het gezicht rijd ik even later het erf van Riding Eagle op.

### Allesbehalve goedkoop

De testrit zit er op. Ik heb er een kleine 500 kilometer mee afgelegd en ben onder de indruk. De Warlord is een heerlijk rijdende fiets. De te strak opererende koppeling behoort bij de volgende types tot het verleden, weet Ab te vertellen. Ook aan de piepende remmen wordt door de fabriek serieus gewerkt. Buiten die zaken en de strakke vering om weet ik eigenlijk niets negatiefs over de Warlord te vinden. Ik wil 'm wel, zeg ik. Maar de Warlord is allesbehalve goedkoop. De fiets kost

28.750 euro exclusief btw en bpm en dat, beste mensen, is geen kattenpis. Je krijgt er echter wel wat voor. Hij is uitvoerig getest op zijn rijgedrag door de fabriek zelf maar ook door journalisten. Het is dus een beproefd concept en geen prototype zoals elke eigenbouw is. Je kunt hem zo bij Riding Eagle kopen en dan is hij net als elk ander merk motorfiets helemaal legaal. Er zit dus al een kenteken op en je hebt niets met keuringen of de RDW te maken. Er zit twee jaar fabrieksgarantie op, er wordt gebruik gemaakt van een gedegen serviceprogramma en de levertijd valt hartstikke mee. Met allerlei opties kun je hem naar je eigen smaak laten aanpassen en verder weet je gewoon dat de chop niet alleen lekker rijdt, je valt er ook nog eens ontzettend veel mee op. Naast de door Bigtwin geteste Warlord heeft Saxon tevens andere modellen in zijn pakket in diverse prijsklassen. De Firestorm is bijvoorbeeld 500 euro goedkoper dan de Warlord. De bekende Amerikaanse chopperbouwer en designer Gard Hollinger



heeft zelfs een high tech bobber voor het bedrijf ontworpen.

Saxon dealer Ab van Riding Eagle, die ook de Saxon kledinglijn in zijn showroom heeft, ziet in productiechoppers de toekomst. "Ik verwacht dat er straks steeds strengere eisen voor eigenbouw gaan komen en dan is zo iets als de Warlord of een van onze andere modellen de enige mogelijkheid om nog met iets extreems te rijden."

Meer informatie over Saxon bij Ab van Koert van Riding Eagle in Aalsmeer, Tel.: 0297 567417 [www.saxonmotorcycles.com](http://www.saxonmotorcycles.com)

