PASSIE OF OBSESSIE?

ENRICO MACHOEL GAAT OP HET MOTORWERELD-FORUM DOOR HET LEVEN ALS *'BIG ONE PASSION'*, MAAR NADAT WE Z'N PIEKFIJNE EN KRAAKNETTE CB 1000 F VOOR ONZE LENS ROLDEN EN EEN GEANIMEERDE BABBEL MET ENRICO HADDEN, ZOU HIJ DAT WAT ONS BETREFT NET ZO GOED IN *'BIG ONE OBSESSION'* MOGEN VERANDEREN. ENRICO BLIJKT NAMELIJK GEBETEN DOOR HET 'OPTISCHE TUNING'-VIRUS, EN NOG NIET ZO'N KLEIN BEETJE...

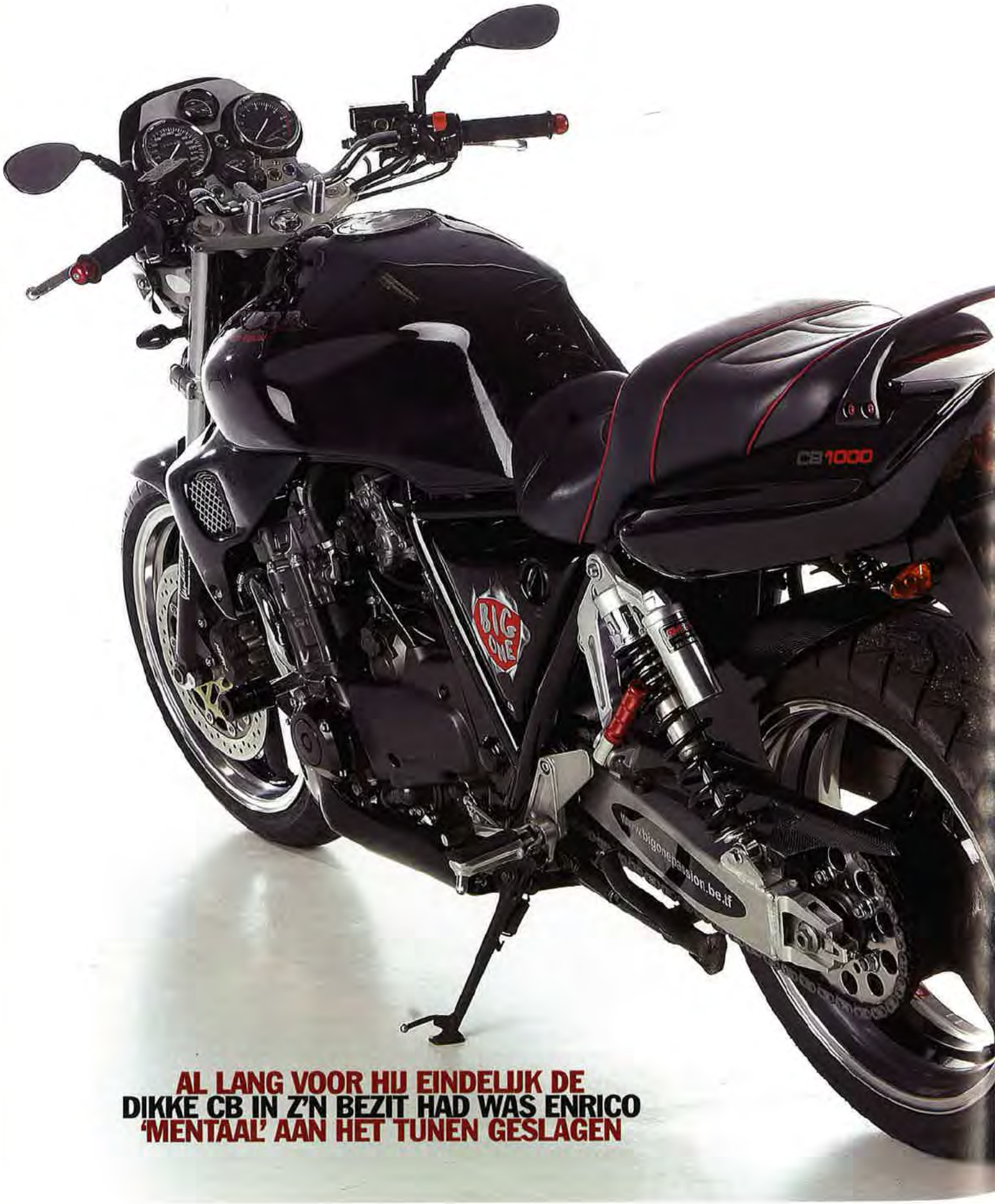
LAAT BEGONNEN

Van z'n vijftiende tot z'n achttiende was de inmiddels 45 jaar jonge Enrico intensief actief op gemotoriseerde tweewielers, in de volksmond beter bekend als 'brommers'. Eindelijk klaar voor het echte werk zwichtte Enrico echter op de valreep onder de ouderlijke druk om toch maar over te stappen naar de 'veilige' beschutting van een vierwieler. Maar het motorvirus heeft 'm nooit los gelaten, al duurde het tot hij 35 was eer er dan toch overgegaan werd tot de aanschaf van een eerste motorfiets: een Virago 535. Behoorlijk foute motor, maar Enrico kan gelukkig verzachtende omstandigheden inroepen: hij kreeg 'm doorgespeeld van z'n schoonbroer. Na een tweetal jaar Virago'en was hij toe aan iets anders en ruilde hij de chopper in voor een volwaardige naked bike, een CB Sevenfifty uit '92 die tweedehands op de kop werd getikt. Een verademing na de Virago, en Enrico kijkt dan ook zeer tevreden terug op zijn kilometers in het zadel van de 750. "Met z'n tweeën op stap bleken de 73 paardjes bij momenten echter wat krap bemeten en toen ik in 1995 bij m'n dealer een CB 1000 F zag staan was ik meteen verkocht," aldus Enrico. Toch duurde het nog een hele tijd eer hij zijn ultieme droommotor uiteindelijk in huis haalde. We schrijven eind 1998, het laatste jaar waarin de CB 1000 F werd geproduceerd, en ook het jaar waarin Honda fikse kortingen toekent op de Big One. Maar eer Enrico eindelijk z'n halve trouwboek over de streep had getrokken was de stock reeds uitgeput. Nergens nog een CB 1000 met maagdelijke kilometerstand te bespeuren, en dus werd er maar gestart met een intensieve zoektocht op de tweedehandsmarkt. Enrico: "Alle blaadjes pluisde ik uit en op elk zoekertje ging ik in, maar uiteindelijk duurde het toch dik twee jaar eer ik *m'n goesting* vond: één van de laatste exemplaren uit 1998 met 17.000 km op de teller, en voor 5.000 euro was hij van mij!" Maar al lang voor hij eindelijk de dikke CB in z'n bezit had was Enrico al mentaal aan het tunen geslagen: "Een andere einddemper móest er gewoon op en ook de koplamp vond ik wat plomp. En ook met het zadel had ik andere plannen. Wat die demper betreft had ik trouwens al een exemplaar in gedachten: de carbon Devil-demper die dienst deed op de Fireblade van een collega en die ik voor een prikje op de kop kon tikken toen hij z'n CBR900RR van de hand deed. Of mijn Big One daardoor meer vermogen leverde interesseerde me niet echt, want je kan me gerust een kalme rijder noemen die nooit het blok tot het uiterste drijft." Dezelfde collega leverde overigens ook de koplamp aan die meteen bij levering van diens CB900F werd overgeheveld naar de Big One omdat de collega in kwestie een streetfighter-snuitje had besteld. Hartverwarmend toch, die solidariteit onder werknemers...

REGEN HEEFT HIJ NOG NOOIT GEZIEN EN ELK STOFJE WORDT METEEN DESKUNDIG WEGGEVEEGD

MENS & MACHINE:

ENRICO'S CB 1000 F BIG ONE



AL LANG VOOR HIJ EINDELIJK DE DIKKE CB IN Z'N BEZIT HAD WAS ENRICO 'MENTAAL' AAN HET TUNEN GESLAGEN

MENS & MACHINE:

ENRICO'S CB 1000 F BIG ONE

SPELDEN IN EEN HOOIBERG

Een motor optisch tunen heeft normaal niet erg veel om handen. Je snuistert wat in brochures, stapt naar je dealer, bestelt de beoogde stukken en laat ze vervolgens monteren. Voor een motor als de CB 1000 F ligt dat echter een stuk moeilijker aangezien er nooit echt veel after market-hebbedingetjes voor zijn gemaakt. Daarnaast is de motor al een tijd niet meer nieuw verkrijgbaar, dus wat er ooit voorhanden was, is dat nu meestal niet meer. Maar daar liet Enrico zich gelukkig niet door ontmoedigen. Zo stuurde hij z'n zadel op naar een 'toevallig' tegen het lijf gelopen adres van een Franse firma die de zitting fraai personaliseerde en dit voor de helft van wat er in België voor wordt gevraagd. Het carbon binnenspatbord van JMV Concept had hij toevallig gezien in een oude folder, maar dat bleek nergens nog te verkrijgen, ook niet bij de fabrikant zelf. Maar wie zoekt die vindt, en zo trof Enrico na zowat alle Honda dealers te hebben afgebeld een exemplaar aan bij een Nederlandse dealer die bij de Duitse grens was gestationeerd. Niet in de afdeling toebehoren, maar wel gemonteerd op een tweedehands Big One. Hij diende er de nieuwprijs voor neer te tellen én z'n originele kettingbeschermer achter te laten, maar Enrico is desalniettemin kinderlijk gelukkig met dit prachtige stuk bewerkte koolstofvezel. "Aan de radiatorbeschermers is trouwens ook een leuk verhaal verbonden," gaat Enrico gepassioneerd verder. "Op aanraden van een andere CB 1000-rijder kwam ik terecht in een klein bedrijfje nabij Lezennes. Niet meer dan een veredelde autobox eigenlijk, maar dan wel eentje waar de eigenaar constant in de weer is met de fabricage van polyester kuipdelen voor diverse motoren, die z'n vrouw vervolgens kunstig airbrusht. De Big One-radiatorbeschermers had hij al lang niet meer op voorraad, maar de mallen had hij nog wel. Speciaal voor mij heeft hij er dan nog een extra stel van gemaakt!" Enrico liet z'n creativiteit echter niet beknotten door het al dan niet voorradig zijn van kant-en-klare opsmuksnufjes. Zo is het windschermpje oorspronkelijk bedoeld voor een CB600F en werd de prachtig blinkende radiatorbeschermer op maat gemaakt door een kompaan, terwijl hij het polijsten van de velgranden voor z'n eigen rekening nam. "Daar zou ik achteraf bekeken nooit meer aan beginnen. Een ongelofelijk tijdrovende bezigheid, maar eens je eraan begonnen bent is er geen weg meer terug" deelt Enrico ons mee. Waar hebben we dat nog gehoord?... De achterlichtjes tenslotte, zijn universele exemplaren van Hella, per toeval ontdekt op één of andere motorbeurs en vervolgens zelf aangepast en geïnstalleerd. "Dan was ik meteen van dat lelijke, vierkante bloklicht af, al kan ik de verlichting nog altijd terug ombouwen zoals op het origineel. Dat geldt zowat voor alle aanpassingen trouwens."

TOEN HIJ EINDELIJK Z'N HALVE TROUWBOEK OVER DE STREEP KON TREKKEN, WAS DE STOCK AAN BIG ONE'S REEDS UITGEPUT

WARE LIEFDE

Als je Enrico hoort vertellen over z'n motor, dan merk je meteen dat hij een diepe liefde koestert voor z'n Honda Big One. Regen heeft hij nog nooit gezien en elk stofje wordt meteen deskundig weggeveegd. "Ik geniet bijna evenveel van het kijken naar m'n motor, al rijd ik er uiteraard ook maar al te graag mee natuurlijk! 's Zaterdags hou ik me meestal bezig met 'm helemaal op te blinken en 's zondags haal ik 'm dan van stal. Dan geniet ik van het rijden, maar net zo goed fleur ik helemaal op wanneer ik de Big One op een zonnig terrasje parkeer om er

MENS & MACHINE:

ENRICO'S CB 1000 F BIG ONE

HET POLIJSTEN VAN DE VELGRANDEN NAM ENRICO VOOR EIGEN REKENING: "DAAR ZOU IK ACHTERAF BEKEKEN NOOIT MEER AAN BEGINNEN."

vervolgens bij een drankje eindeloos naar te kijken. Ook als ik weer 'ns op zoek ga naar nieuwe stukken is het genieten geblazen. Het gaat zelfs zo ver, dat wanneer ik in het buitenland op vakantie ben ik steevast de plaatselijke dealers platloop. Zoals vrouwen graag de *boutiekskes* afdweilen, zeg maar."

De band die Enrico heeft met z'n motor is dan ook zo diep en sterk dat hij 'm nooit ofte nimmer weg zal doen. Eerder zou hij er nog een motor bijkopen, vertelt hij ons, en dan liefst één waarmee hij niet zo 'n emotionele band heeft zodat die als gebruiksvoorwerp dienst kan doen, al dan niet op circuit. Maar ook met z'n CB 1000 F heeft hij nog toekomstplannen. Staan nog op de agenda: inox leidingen om de radiatordarmen (inclusief geanodiseerde spanringen, uiteraard), extra controlelampjes voor reserve en alarm, een voorvorkstabilisator en tenslotte een discrete special paintbehandeling voor de tank, zodat meteen dat ene minuscule blutsje weggewerkt is. En als we Enrico een klein beetje kunnen inschatten, dan zal dat niet al te lang meer duren. Tenslotte vragen we 'm nog wat zijn Big One-passie 'm nu in totaal al gekost heeft. "7.900 euro, aankoopprijs inclusief," luidt het antwoord. Valt eigenlijk reuzegoed mee voor iemand die lijdt aan zo'n vergevorderde vorm van *tuningitis*...

Tekst: Renaud Amand
Foto's: Phillipe Vandekerckhove

Bent u zelf in het bezit van een op één of andere manier bijzondere motorfiets? Het hoeft geen mooie streetfighter te zijn, ook een omgebouwde woestijnmotor, classic racer, een standaard sportmotor met extreem hoge kilometerstand of een *ratbike* waar nooit een spons naar uitgestoken wordt kunnen in aanmerking komen voor een reportage. Stuur een brief naar de redactie en laat ons weten waarom je denkt dat jouw motor een reportage verdient. Mailen kan ook naar renaud.amand@metamedia.be

THE BIG-

In 1993 presenteert Honda de CB1000 Big One. Een enorm brok motorfiets. En duur bovendien: destijds was omgerekend 10.570 euro gepeperd voor een naked bike. De Big-One was een machine met moderne techniek, gekoppeld aan een retro-look. En Enrico Machoel viel er als een blok voor...

| Tekst en foto's Rob en Dafne de Jong |

Hij kwam in 1959 in Den Haag ter wereld als zoon van een Italiaanse vader en Nederlandse moeder. Maar al op jeugdige leeftijd verhuisde Enrico Machoel naar België, waar hij vandaag de dag nog steeds woont in Bissegem bij Kortrijk.
Het Italiaanse bloed zorgde voor het nodige temperament en toen hij nog maar 14 jaar was reed hij al hoogst illegaal over 's lands wegen. "Nooit aangehouden," zegt hij nu lachend, "maar wel diverse malen behoorlijk angstig en met de billen dichtgeknepen rondgereden, want de politie lag ook in België op de loer. Het toeval wilde dat ik juist op de dag dat ik 16 werd voor de allereerste keer werd aangehouden!"

Om dat brommerrijden in zijn jeugd te kunnen betalen, werkte hij in een motorzaak en daar stond een Suzuki GT380 in onderdelen.

"De baas had me beloofd dat die voor mij zou zijn, zodra ik 18 was. In gedachten zag ik mijzelf al als coureur over de circuits rijden, want de racerij, dat was het destijds helemaal voor mij." Maar dat lag voor zijn moeder toch wat anders, die vreesde voor de gevolgen van een heftige racecarrière op twee wielen van zoonlief. "Je krijgt van mij een auto als je belooft geen motor te gaan rijden, zei mijn moeder. En helaas was ik daar toch gevoelig voor. Zo reed ik toen ik eenmaal 18 jaar oud was dus niet op een motor, maar in een vierwielig blik rond."
Toch bleef het bloed van Enrico borrelen en langzaam maar zeker werd het hem duidelijk dat er toch een motorfiets moest komen. Pas op 38-jarige leeftijd hakte hij alsnog de knoop door en haalde zijn motorrijbewijs. Het was voor Enrico meteen het begin van een nieuw leven. Enrico: "Mijn zwager had toen een Yamaha Virago staan en als ik die netjes waste en poetste, mocht ik er ook een keertje op rijden. Dat ritje duurde 1,5 jaar, ik was op slag verknocht aan het motorrijden. Uiteindelijk heb ik hem gewassen én gepoetst teruggegeven, want onderwijl was ik ›

Als naar België verhuisde Hagenees rijdt Enrico tegenwoordig met een Belgisch kenteken. Voor het gebruikte carbon achterspatbord betaalde hij ooit de nieuwprijs.

ONE

er al wel achter dat ik zelf graag meer en vooral zwaarder wilde," vervolgt Enrico. "Het kostte wel moeite om mijn vrouw te overtuigen, maar toen heb ik een Honda CB Seven Fifty gekocht. Dat vond ik echt een machtige motor en ik was dik tevreden. Tot ik een keertje oog in oog stond met mijn 'femme fatale', een Honda CB1000 Big-One.

Wanneer in de jaren tachtig de roep om grote sterke motoren zonder kuipen en zonder moeilijke zithoudingen steeds luider wordt, begrijpen de fabrikanten dat er iets moet gebeuren. De motorrijders uit de eerste babyboom zijn immers ook 20 jaar ouder geworden, de meesten minimaal 20 kilo zwaarder en de gewrichten zeker 20 procent strammer. De hang naar nostalgie verpakt in een modern jasje slaat aan en al snel komen alle Japanse fabrikanten met retro-modellen met een sterke gelijkenis met hun illustere voorgangers.
Honda deed er zelfs nog een schepje bovenop met de CB Big-One, een naam die onder druk van McDonald's later veranderde in CB1000 Super Four. Al bleef het model in de volksmond de naam Big-One houden. Het oorspronkelijke idee was om de nagedachtenis aan Honda's fameuze Bol d'Or 900 en Bol d'Or 1100 eer aan te doen, maar daarin schoot de CB1000 toch zijn doel voorbij. Maar het lukte Honda wel om een stoere naked bike neer te zetten, met een machtige uitstraling. Kijk maar eens naar die aluminium achterbrug die zo groot en zo dik is, dat er bijna een frame uit gemaakt kon worden.

Enrico nam zijn Honda CB1000 flink onder handen, met onder meer een doorzichtig koppelingsdeksel, fly-screen, speciale radiateurafdekking en kleine spiegels.

Het speciale zadel liet Enrico in Parijs op maat maken voor zijn Big-One.

Met grote zware 18-inch wielen, een forse tank en stevige voor- en achtervering (die overigens niet instelbaar zijn) was het plaatje compleet. De stevige bouwwijze zie je ook terug in het drooggewicht van 236 kg. Jammer genoeg bleven de prestaties toch enigszins achter bij dit uiterlijke vertoon: de vercilinder leverde 98 pk en daarmee was deze 1000 geen krachtpatser. Maar dat was ook niet wat Honda trachtte te bereiken met het teruggetunede CBR1000-blok. Het toverwoord was koppel en daar scoorde de fabriek hoog mee, want de CB100 leverde een magnifieke trekkracht. Het maximum koppel bedroeg 84 Nm en standaard was deze Honda goed voor een tijd van 11,3 seconden op de 400 meter met staande start: die tijd was in de jaren zeventig bij sprintwedstrijden nog goed voor het podium!

"De eerste keer dat ik hem zag, raakte ik compleet in de war," steekt Enrico van wal. "Wat een motorfiets was dat. Precies wat ik zocht. Ik hou van grote motoren, maar dan niet zoals een GoldWing of een Harley-Davidson. Nee, het ging mij om de uitstraling. Het blok moest groot en krachtig zijn. Dat zijn mijn dingen. Zo vind ik de Honda X11 ook prachtig, die zou ik er ook maar al te graag bij willen hebben."
Een proefrit met de Big-One was snel gemaakt en toen was Enrico helemaal verloren. "Ik kon aan niets anders meer denken dan aan die motor. Er was echter nog een obstakel dat ik thuis moest nemen en het duurde vrij lang eer ik mijn vrouw, die niet begreep waarom ik nu opeens weer een andere motor wilde hebben, er van overtuigd had dat het noodzakelijk was dat ik een Big-One kocht. Toen ik eindelijk groen licht kreeg, waren ze inmiddels niet meer nieuw te koop, want ze zijn eigenlijk maar een paar jaar te koop geweest."
Dus begon Enrico naarstig de occasionmarkt af te struinen, op zoek naar een goede gebruikte. In 2000 vond hij er eentje uit 1999, het laatste model uit de serie. "Al direct wilde ik de motor gaan verbouwen want ondanks de al unieke verschijning wilde ik mijn Big-One een eigen gezicht geven." De lijst van veranderingen is lang en gaat van een doorzichtig koppelingsdeksel via een in Frankrijk gemaakt radiateurdeksel naar de koplamp en van de spoiler naar de uitlaat. Twee accessoires zijn echt bijzonder. Zo ben ik speciaal naar Parijs gegaan om daar een ander zadel te laten maken en even later kocht ik een gebruikt carbon achterspatbord voor de nieuwprijs. Ja, dat is een verhaal apart. In Nederland stond een CB met dit achterspatbord, maar de handelaar wilde alleen de motor verkopen en niet enkel het spatbord. Ik heb toen net zo lang gezeurd tot ik het toch kon kopen, maar dan wilde hij wel geld om gewoon een nieuw spatbord te kunnen bestellen. Er zijn ook redelijk wat CB-rijders die de 18-inch wielen vervangen door 17-inch exemplaren van bijvoorbeeld een Honda CBX1100. Je hebt dan veel meer bandenkeuze en ook de stuureigenschappen knappen er van op."

Uiteindelijk heeft Enrico ruim 5.000 euro aan accessoires voor zijn Big-One uitgegeven. "Ik wil nu eigenlijk alleen nog iets hebben om het rondvliegende vet van de ketting op te vangen, want dat maakt de achterkant zo smerig."
Het enige nadeel is het hoge gewicht, aldus Enrico. "Rijdend merk je er niets van en stuurt de motor perfect. Maar als je stilstaat en de machine moet manoeuvreren, dan kost dat enorm veel kracht. Dan is hij lastig overeind te houden, dat merkte ik onlangs ook nog toen ik met mijn vrouw achterop op een druk plein aan het keren was en de motor niet meer kon houden. We vielen dus samen om, mijn vrouw foeterde me uit en ik was maar wat blij dat ik een helm op had en de mensen mijn rood aangelopen hoofd niet konden zien. Het was ook de laatste keer dat ze achterop is meegereden..."
Rijden doet Enrico overigens het liefst met anderen. "Bezoeken aan clubtreffens en zo vind ik leuk en soms ga ik met vrienden op pad. Laatst reed ik met zo'n ritje nog een stuk op een Honda Hornet van een vriend. Ja, zo'n moderne motor is sneller, stuurt beter, remt krachtiger en is veel makkelijker te manoeuvreren dan mijn Big-One. Maar daar zit hem nu juist het verschil. Mijn liefde mag dan misschien niet zo wulps zijn, maar het is wel mijn liefde. En leg dat maar eens uit..." <

SUPER FOUR CLUB

Natuurlijk is er een club voor de CB1000 Super Four 'Big-One' en wel de Super Four Club. Alle info daarover vind je op www.superfour.nl.

In Love with a BIG ONE!

Iedereen is kanshebber om meerdere keren verliefd te worden! Iedereen heeft echter niet het geluk om in het leven de ware liefde te vinden! Enrico Machoel, vrachtwagenbestuurder uit Bissegem heeft dat geluk echter wel en als je het ons vraagt zelfs meer dan één keer. Straffer nog, blijkbaar heeft zijn vrouw met zijn verliefde buien ook helemaal geen problemen! Hij lonkt nochtans regelmatig naar naakte....euheu.... motoren, zeg maar: naked bikes! Het begon al tijdens zijn jeugdjaren dat hij loerde naar de langskomende blote vr ... oemtuigen!

Na een heel stel 50 ceeceetjes versleten te hebben kocht hij zijn eerste motorfiets een Yamaha Virago 550 om niet lang daarna over te stappen op zijn grote jeugdliefde een CB 750 van Honda. De motor werd in zijn vriendenkring echter te licht en te oubollig bevonden en Enrico vond dat blijkbaar ook, het was geen ware liefde in de passionele zin van het woord maar kalverliefde. Tijdens zijn daaropvolgende zoektochten "onder het motto een jonge krachtige naakte is je ware" ontdekte hij de CB1000. De liefdesvonken sloegen direct over, bijna onmiddellijk gevolgd door een onwaarschijnlijke koude douche: De naakte schone was niet meer in productie! SHIT! KaKa! Fuck! Vermits hij sowieso een geweldige Honda Lover is and not a fighter stroopte hij de occasiemarkt af op zoek naar zijn ideale Big Naked!

Wie zoekt die vindt zegt het spreekwoord en zo laten we jullie dus meegenieten van zijn nieuw tweedehands lief! Veel plastische chirurgie is er niet nodig volgens onze trucker omdat er toch niet zoveel van deze big ones rondtoeren op onze wegen en dat is nu juist het leuke eraan! Je rijdt al met een speciale motor simpelweg door het feit dat je er niet zoveel tegenkomt onderweg!" Een nieuw kleedje onder de vorm van een speciale paintjob ziet hij nog wel zitten maar voorlopig heeft hij nog geen enkel idee waarmee zijn schat er goed zou uitzien. Zo nu en dan koopt hij wel een cadeautje om zijn tweewielige vriendin te verwennen zoals: een andere einddemper, een onderkuipje, een BMW klokje, valblokken, een Topline stuurkuipje, pro bolts en nog wat ander race en fighterspul van bij Bike Parts of Tecno Bike.

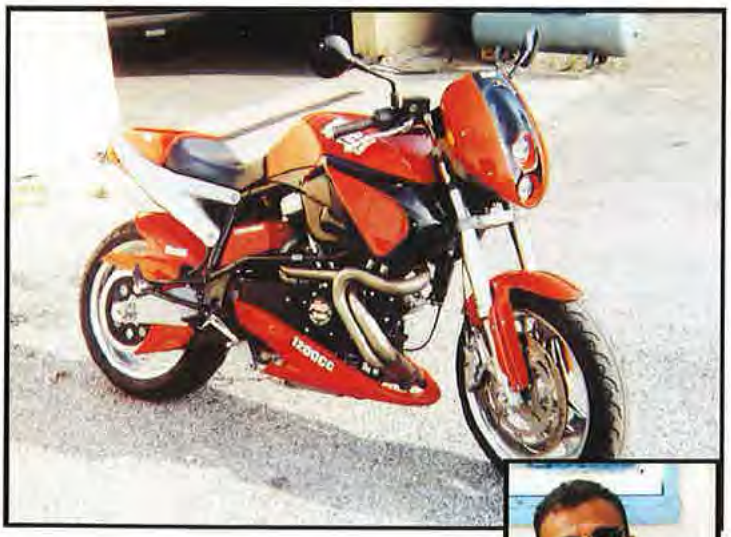
De motor is voorlopig ook niet echt in een hokje te stoppen, hij flirt wat met verschillende stijlen. Je zou hem als Retro Fighter of een Naked Cafe Racer kunnen omdopen, misschien brengen de volgende jaren meer duidelijkheid. Deze motor zit nog duidelijk in de puberteitsjaren en Enrico zal nog veel plezier beleven aan deze ruimschoots van power voorziene motorfiets.

Hij heeft besloten om zolang mogelijk te genieten van deze forse schone en haar te onderhouden op de best mogelijke manier. Zonder een boel geld uit te geven, want Enrico is behalve een harde werker ook zuinig en hij heeft nog een pak andere hobby's zoals, reizen, muziek, eens uit eten gaan, surfen maar dan zonder water en board op het Internet, kortom zoveel mogelijk genieten van wat het leven allemaal te bieden heeft. We kunnen hem alleen maar gelijk geven:" Tomorrow can be the last day of your life! So don't fuck with it! Enjoy it"

Tekst & foto's: AIR W.

BELGIUM BIG ONE !

Votre magazine préféré est aussi très apprécié chez nos voisins européens,.. Preuve en est avec Enrico qui nous envoie des photos de sa CB1000 depuis la Belgique ! Si cette moto n'est plus importée aujourd'hui par Honda, il reste quelques nostalgiques de la Big One à travers l'Europe notamment sur Internet où plusieurs sites accordent quelques pages Web sur cette moto (http://home.wanadoo.nl/cb1000/ ou www.cb1000.nu , entre autres). Quant à notre lecteur Enrico, qui est plutôt fier que les jeunes motards s'arrêtent devant sa moto pour lui demander des renseignements sur son origine (la Big One a disparu officiellement depuis 5 ans en Belgique !), il a équipé sa Honda d'accessoires de marques bien connues dans notre hexagone telles que Top Line pour la tête de fourche (montée au-dessus d'un phare de Hornet 900), JMV Concept pour le garde-boue AR, Goodridge avec leurs durits "avia" ou Devil et son silencieux SB2 en carbone. Quant à Radical Tuning, les tuners nordistes ont livré une paire d'écopes de radiateur aux formes bien sympas. On n'en aurait pas douté un instant. En revanche, d'autres griffes moins connues chez nous se distinguent comme le sabot moteur Gimbel (Allemagne), les rétros Far-It ou les clignotants Airbrush. Du côté moteur, le remède Dynojet plus silencieux SB2 a permis d'atteindre 124 chevaux, ce qui est largement suffisant pour faire accélérer ce lourd roadster selon notre lecteur. Alors, flanchera-t-il pour la nouvelle CB 1300 Super Four annoncée pour le mois d'avril prochain ?



APRÈS LES JAPONAISES...

La lettre de Thierry commence ainsi : " Après bon nombre de japonaises, j'ai décidé d'acheter une Buell ! ". Souhaitant se réaliser un petit tuning tranquille, il consacre quand même un budget de 15 000 francs dans lequel il inclut une tête de fourche provenant de chez Desmo Shop (grâce à un article paru précédemment dans Boost Moto, nous précise-t-il), un dosseret de selle, un passage de roue et un cache batterie, le tout recouvert d'une peinture complète bien voyante ! Près d'un tiers de cette somme sera utilisé pour booster le V-twin avec un filtre à air K&N, un échappement Vance & Hines, un boîtier électronique spécifique et une couronne de 61 dents. Un peu d'huile de coude pour le polissage "maison" et voilà un tuning achevé ! Et comme conclut lui-même Thierry : " Continuez votre magazine, ça donne des idées ! ". Ne t'inquiètes pas, on ne va pas se priver...