

# INDIAN SPRINGFIELD REBORN



De Indian Springfield op de vermogensbank met originele uitlaten en het originele luchtfilter.

Net als Harleys, zijn ook de Indians zeer zuinig afgesteld. Dit gaat ten koste van vermogen en koppel. Bovendien rijden ze niet echt soepel. Gert Jan Laseur is een van de weinigen waar je met je Indian terecht kunt om 'm eens goed af te laten stellen. Het resultaat is verbluffend!

Regelmatig krijg ik de vraag of ik ook Indians kan afstellen. Waarom niet? Het is ook een dikke Amerikaanse V-twin met een mooie historie, dus kom maar op! Qua tuning biedt de aftermarket wat mogelijkheden, maar aangezien ik veel en graag werk met Diag4bike, kies ik hier voor. Indian schijnt een nogal lastig injectie-systeem te hebben en de rijders die mij bellen klagen over een motorblok dat niet soepel draait en inhoudt.


## EERSTE DYNO-RUN

Ik ga aan de slag met een Indian Springfield uit 2018. Deze is helemaal standaard met een dicht luchtfilter en stille uitlaten. Maar liefst 111 c.i., dus dit moet dus wel wat vermogen en of koppel leveren. Als eerste ga ik een Dyno-run maken zoals de motor nu is. Het is meteen duidelijk: niet

soepel draaien is een understatement, want al bij rustig rollen op de bank voelt de motor onrustig en erg 'arm' aan. Bovendien loopt de motor erg slecht en bokkig. Je voelt 'm gewoon duwen en trekken en ook valt mij op dat de motor helemaal geen toeren wilt lopen.

## DIAG4BIKE

Bij een koppelkromme wil je een rechte, of nog liever, een bolle lijn zien. De koppelkromme van de Indian laat echter een holle lijn zien. Dit is echt heel slecht en laat zelfs een negatief koppel zien tussen de 1700-2700 toeren en hoger in toeren gaat het ook niet echt soepel. Wel een piek van 165 Nm. Het koppel is er dus wel, maar het komt er een beetje beroerd uit, zeg maar. Helaas is het Indian injectie-systeem zodanig vreemd opgebouwd dat Diag4bike voorlopig alleen kant-en-klare



Model / Year	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Scout		x	x	x	x	x	x
Scout Bobber							
Scout Sixty							
Chief	x	x	x	x	x	x	x
Chief Classic	x	x	x	x	x	x	x
Chief Vintage	x	x	x	x	x	x	x
Chief Dark Horse							
Chieftain / 116	x	x	x	x	x	x	x
Chieftain Classic / 116							
Chieftain Dark Horse / 116							
Chieftain Limited / 116							
Roadmaster / 116	x	x	x	x	x	x	x
Roadmaster Classic / 116							
Roadmaster Elite / 116							
Springfield / 116							
Springfield Dark Horse / 116							
Challenger							
FTR 1200 / S							

Calibrations for open exhaust & intake are available

Not produced  
 Preparing  
 X Calibrations available

Overzicht van modellen die kunnen geflashed met Diag4bike.



Performance Machine luchtfilter.

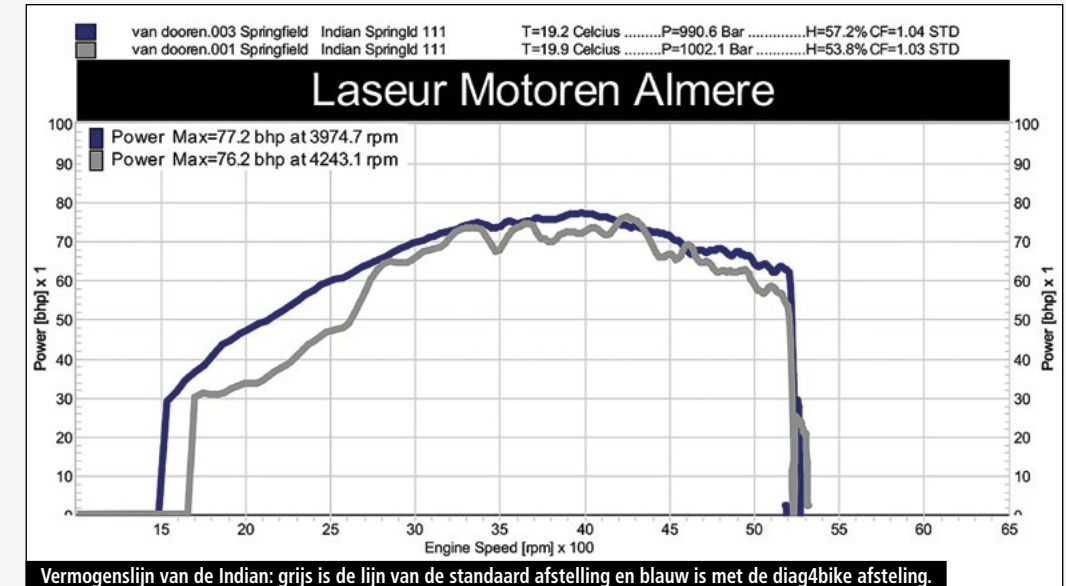
maps levert, maar dit wordt op termijn veranderd. Voor de modellen die te tunen zijn kun je voorlopig dus alleen uit de voeten met een standaard motor, een met iets meer geluid of met iets meer geluid en een open luchtfilter.

## TWEDE DYNO-RUN

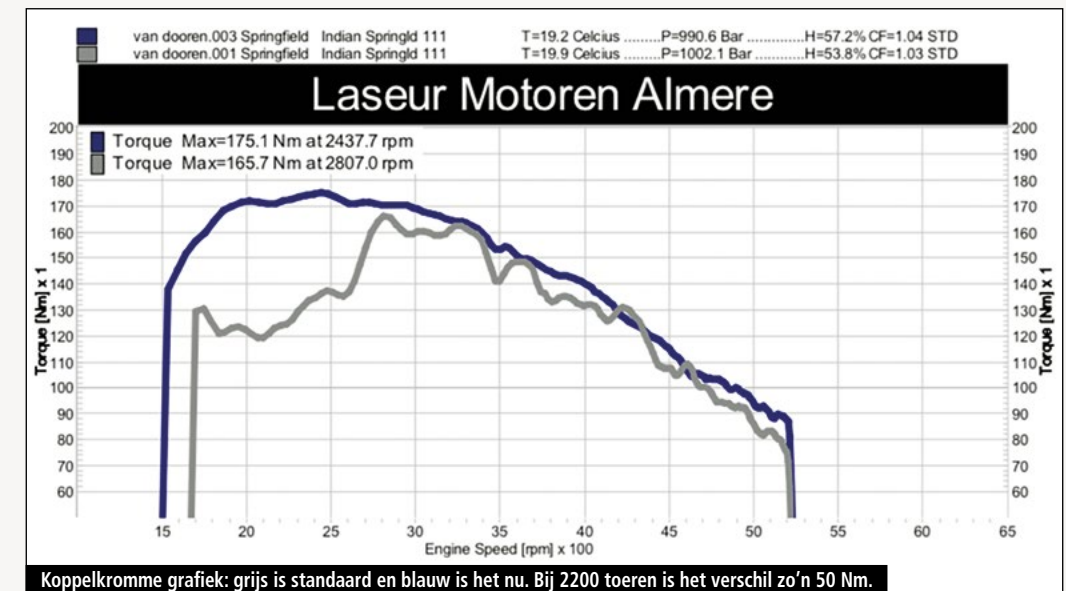
Na het flashen van de ECU weer een Dyno-run om te kijken wat er is veranderd. Bij het warmrijden valt gelijk op dat de motor al veel beter oppakt en mooi soepel rond gaat. De Dyno-grafiek liegt er ook niet om. Een enorme winst aan koppel onderin en een heerlijk soepel rijdende motor, ook in de hogere toeren tallen. Nu zien we een mooie bolle lijn en het verschil is echt bizar. Bij 2200 toeren deed de Indian 120 Nm koppel en nu 170 Nm, wat een toename is van meer dan 40 procent. Ook is de koppellijn na de 3000 toeren veel minder hakkerig. Zoals je kunt zien heeft de grijze lijn veel op en neergaande stukken, wat aanvoelt als inhouden en weer trekken tijdens het oplopen van de toeren.

## PM LUCHTFILTER

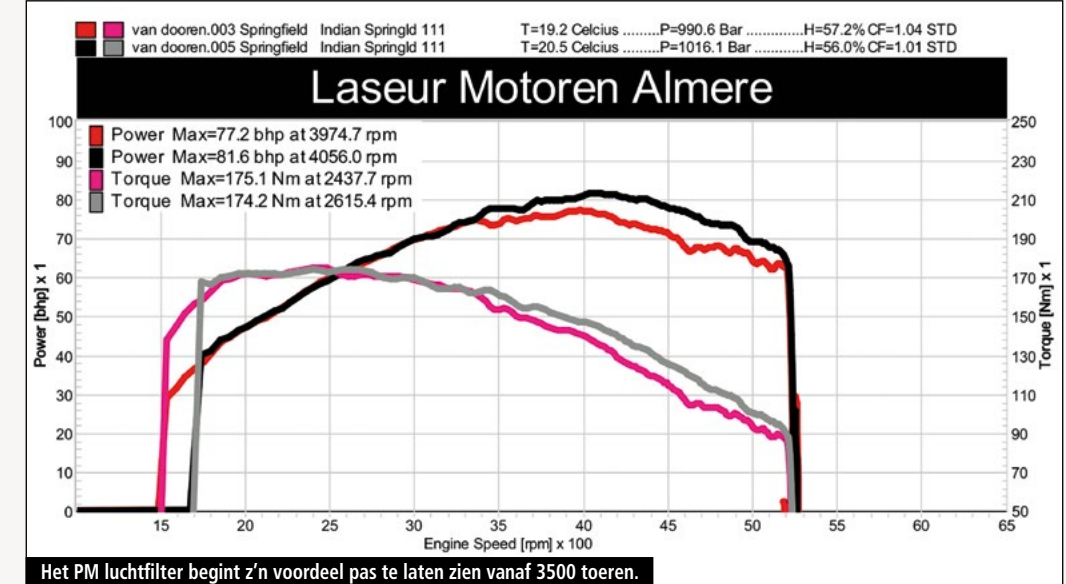
Nu monteer ik een luchtfilterhuis van Performance Machine. Deze is een stuk mooier dan de grote originele en heeft een soort ram-inlaat die, afhankelijk van je snelheid, voor meer lucht zorgt. In het huis zit er een K&N luchtfilter, dat veel groter is dan het standaard stoffen filter. Dit luchtfilter zorgt



Vermogenslijn van de Indian: grijs is de lijn van de standaard afstelling en blauw is met de diag4bike afstelling.



Koppelkromme grafiek: grijs is standaard en blauw is het nu. Bij 2200 toeren is het verschil zo'n 50 Nm.



Het PM luchtfilter begint z'n voordeel pas te laten zien vanaf 3500 toeren.

ook voor wat meer geluid als je gas geeft. Montage is redelijk recht toe recht aan en is goed te doen. Alles past bijzonder mooi, zoals je mag verwachten van een topmerk zoals Performance Machine. Het luchtfilter zorgt voor ongeveer 5 procent meer vermogen, vooral boven de 3500 toeren. Dit zal in de praktijk wel meer zijn, aangezien het luchtfilterhuis tijdens het rijden meer wind vangt dan op

de Dyno. De klant heeft 2 jaar balend rond gereden, maar is nu heel erg blij met het resultaat.

## PRIJZEN STAGE I INDIAN

Diag4bike Tune Dongle, inclusief montage € 450,-  
 Luchtfilter Performance Machine € 479,- (Zodiac).

[Tekst en foto's: Gert Jan Laseur - Laseur Motoren Almere]