

# Harley-Davidson Ultra Classic

PIŠE:  
MARKO  
GUZINA

**K**ako testirati ovakav cruiser? Sigurno ne koristeći štoperice, testne stolove i radare za mjerenje brzine. Da budemo poštteni, vjerojatno nije stvar niti u udobnosti vozača, kvaliteti ovjesa ili sposobnosti spremanja prtljage. Zapravo, sumnjamo da ukupna težina, lakota upravljanja i zaštita od vremenskih nepriklina imaju ikakav utjecaj na krajnju ocjenu. Čak niti cijena, koja u slučaju Electre nije zanemariva, nije presudna. Ono što je ključno jest dobar osjećaj koji vam ovakav motocikl pruža. Taj osjećaj obuhvaća komponente kao što su zvuk, izgled, ime i još ponešto, a mjeri se veličinom i trajanjem osmijeha koji se pojavljuje na licu vozača kada sjedne na nešto ovakvo. Upravo taj potpuno pozitivan osjećaj koji imate kada prebacite nogu preko Electre je razlog njezine prodaje usprkos visokoj cijeni.

Na svjetskoj sceni je Electra Glide, kao i drugi modeli Harley Davidson, marketinški fenomen kojeg japanski komercijalisti još nisu potpuno pojmlili. H-D proizvodi mo-

*Većina motocikala koje smo imali priliku voziti pružala nam je užitak u vožnji, ali Electra Glide Ultra Classic nam je pružila više. Ova debeljuškasta ljepotica je učinila da se osjećamo doista dobro*

# Dobro

# Electra Glide ]

>>>

tocikle koji su tehnološki podređeni istočnjačkim proizvođačima, za njih traži višu cijenu i svejedno ih prodaje koliko god ih može proizvesti. U čemu je tajna, pokušat ćemo otkriti u ovom članku.

U prirodi ljudi je da kritiziraju ono što ne razumiju, a kako ima puno ljudi koji nisu imali prilike isprobati neki od Harley-Davidson modela, česte su i kritike na njihov račun.

Tako ćete često čuti komentare da se radi o poljoprivrednim strojevima pruruše-

nim u motocikle ili nešto slično. Često ih se komentira kao spore i nepouzdana, ali i za to postoji objašnjenje. Kako nečemu što nije zamišljeno da se kreće pretjerano brzo možemo zamjeriti da je sporo? Što se pouzdanosti tiče, ako ste slučajno vlasnik Shovelhead modela s početka osamdesetih, moguće da ste imali problema i loša iskustva sa pouzdanošću. Od predstavljanja Evolution agregata gotovo svi problemi s pouzdanošću su uklonjeni, a Fathead motori su riješili i one boljke koje su mučile Evo modele. Nisu to više motocikli kojima je drmusanje slučajni proizvod zastarjele koncepcije. Danas možemo govoriti o odlično odmjerenom proizvodu koji je zadržao staru koncepciju zbog prepoznatljivosti, i dok su ostali elementi uvedeni u novo doba.

CIJENA  
223.077 kn

# vibracije

Primjer mudrog dizajna koji nadgledaju vrhunski stručnjaci marketinga jest upravo kontrola vibracija na Electra Glide Ultra Classic-u. Prije 60 godina vozač je upijao i trpio sve moguće vibracije koje bi ovakav stroj proizvodio. U današnje vrijeme stručnjaci u H-D-u odlučuju točno koja vrsta vibracija i kada je primjerena za vozača. Potpuno ublažavanje vibracija nije opcija, jer upravo su te vibracije dio H-D duha. Jasno je da za putni motocikl poput Electre ne bi bilo primjereno da vibrira u području između 70 i 130 km/h. Zato su nosači motora, upravljač, sjedalo i oslonci za noge načinjeni tako da priguše vibracije u tom području. Primjer toga su upravo prostrani oslonci za noge načinjeni od dva dijela. Vozačeve noge oslanjaju se na gornji dio koji "pluta" na gumenim nosačima iznad donjeg, nosećeg dijela. Takva izvedba propušta samo željenu količinu vibracija. S

druge strane, kada je na minimalnom broju okretaja, dok stojite na semaforu, Electra se trese posvuda, upravo kako je i zamišljena. Dva velika klipa gotovo da komuniciraju sa vama, a cijeli motocikl se trese u njihovom ritmu. Koliko god bile jake, te vibracije vas ispunjavaju lijepim mislima, a neosporno je dobar osjećaj zajahati toliko oživjelog metala. Ima nešto u vibracijama velikog dvocilindraša sa 45° među cilindrima, što u nama izaziva ugodu. Tada se pali zeleno svjetlo, a vibracije, kako je i zamišljeno, nestaju u pozadini, dok vožnja postaje mirna i udobna.

Electra sadrži toliko opreme i pokazivača, da nas je strah da ćemo neki detalj ispasti. I pogled iz daleka otkriva nam da se radi o proizvodu vrhunske završne obrade. Tako se svaki kromirani dio, kojih ima izobilje, sjaji poput ogledala, a niti lakirani dijelovi ne zaostaju. Lijepa plava boja koja Electri odlično pristaje očito je tvornički zaštićena s nekoliko slojeva prozirnog laka koji joj daje nevjerovatnu dubinu. Tek kada se približite, shvatite o kolikom se motociklu radi, pa ukupna dužina od 2,5 metara dobije pravi smisao, a nakon malo promatranja postane jasno zašto suha težina izno-



Electra nije prvi izbor ako negdje želite doći neprimijećeni. Kao i za našom lijepom Jelenom, za ovim motociklom se okreću glave

Nije nam bilo teško redovno čistiti i polirati ovaj motocikl jer sjajna izgleda neodoljivo

## "FatHead" je naziv agregata koji pogoni Electra Glide

● Pod tvorničkom oznakom "88 twin cam" 1998. godine je predstavljen agregat koji danas pogoni sve Harley-Davidson modele osim Sportstera i V-rod-a. Radi se o prvom, u potpunosti novom velikom V-2 motoru koji je ta tvrtka predstavila još od takozvanog "Knucklehead-a", davne 1936. godine. Različiti tipovi Harley-Davidson agregata najlakše se prepoznaju po izgledu glave motora. Tako je prije "Knucklehead-a" (knuckles, eng. zglobovi) postojao "Flathead" koji je imao ravne glave s bočno postavljenim ventilima. Kasniji modeli su "Panhead", čiji poklopac glave podsjeća na posudu za kuhanje (eng pan = tava), te Shovelhead koji je imao niski profil poklopaca klackalica. 1984. godine je predstavljen tip motora "Evolution" koji nije dobio ime po obliku glava motora, već je poznat samo kao "Evo". Tako dolazimo do aktualnog modela 88 twin cam poznatog i kao "Fathead" zbog debelog izgleda glava. To je prvi Harley agregat koji je opremljen elektronskim ubrizgavanjem goriva, a postoji i verzija koja se ugrađuje u Softail modele, koja je opremljena protubalansnim osovinama. Prema izjavama proizvođača, Fathead je u odnosu na Evo promijenjen preko 70%. Izmijenjene su komore za izgaranje i usisni kanali, povećana je površina kliznih ležajeva, a površina rebra za hlađenje cilindara je veća čak 50%. Novi sustav uljnih kanala i uljna pumpa tu su da bi ovaj agregat dobio na već poslovilčnoj trajnosti. Dodatno su ojačani i spojevi s primarnim prijenosom, kako bi cijeli sklop motora i mjenjača bio što kruci.

ka za pokazivače pravca, pa ako stisnemo lijevu, upalit će se lijevi i obrnuto. Kada trebate upaliti sve četiri pokazivača, zajedno stisnete obje tipke. Ukoliko ste uključili pokazivač pravca prije skretanja, kada izravnaite volan, pokazivač će se automatski ugasiti. Desni prekidači sadrže tipku elektro pokretača, prekidač za rad motora, multifunkcio-

si 377 kg. Naime, Electra ne sadrži niti jedan krhki ili tanki detalj. Na njoj je sve masivno i debelo, pa se ne morate bojati nešto dodirnuti kako se ne bi oštetilo. Sprijeda se Electra oslanja na debele teleskopske vilice koje jedva i da se vide ispod velike prednje maske koja je na njih pričvršćena. Iako takva rješenja obično stvaraju probleme pri upravljanju i dovode do osjetljivosti na vjetar, niti široka i teška maska ne narušava siguran korak ovog golijata. Iznad maske nalazi se vjetrobran koji svojom malom visinom daje vragolastu notu, a sprijeda je ugrađeno jedno okruglo svjetlo. Za osvjetljavanje puta kroz duge, mračne noći pored glavnog svjetla nalaze se i dva dopunska, koja se pale prekidačem ispod kontrolnih pokazivača. Sa vozačke strane maske nalazi se šest okruglih instrumenata, radio-CD sa CB stanicom, prekidač za kontakt i dodatni prekidači. U gornjem redu s lijeve strane nalazi se pokazivač goriva, zatim brzinomjer, pokazivač broja okretaja i konačno voltmetar. Ispod njih su pokazivač temperature zraka u stupnjevima Farenhajta, središnje smješten radio i s desne strane pokazivač pritiska ulja. Na svakom od instrumenata ispisano je ime Harley-Davidson, a na radiju se nalazi i logotip. U sredini, ispod brzinomjera i okretomjera, a iznad radio uređaja, nalazi se kvadratični okvir u kojem su indikatori za pokazivače smjera, prazan hod i nedovoljan

pritisk ulja. Ispod radija se nalazi masivni, kromirani prekidač kojim možemo dati kontakt i uključiti napajanje dodatnoj opremi, a tek kada želimo zaključati upravljač, trebat će nam ključ. Electra, naime, ima ugrađen alarm, pa se kontakt može dati bez ključa, a cilindrični ključ ujedno služi i za otključavanje sva tri prostrana kofera. U prednju masku su ugrađena i dva zvučnika, dok se druga dva nalaze u bočnim naslonima suvozačkog sjedala. Upravljač je širok i pruža osjećaj moći, dok debele ručice ugodno sjede u ruci, ali bi mogle predstavljati problem osobama s kraćim prstima. Tipične za Harley su i široke ručice kočnice i kvačila, a kvačilo se aktivira putem čeličnog užeta i nevjerojatno je mekano. Prekidači su također masivni i izrađeni od kvalitetne crne plastike. Na lijevoj strani je prekidač za duga, odnosno kratka svjetla, multifunkcionalna komanda za radio, te dodatna za CB stanicu. Na svakoj ručki se nalazi po jedna tip-

U tri kofera stane puno, a u gornjem biste mogli krijumčariti ilegalne useljenike

Ovakve komandne ploče ne bi se posramio niti luksuzni automobil





1

nalni prekidač za radio (biranje stanica), te prekidač tempomata. Glavni prekidač kojim uključujete tempomat nalazi se desno od kontakta, a pomicanjem tipke na desnoj ručki aktivirate tempomat i podešavate željenu brzinu. Lijevo od kontakta nalazi se prekidač za dodatna svjetla i zvučnike, a četvrti prekidač, s desne strane, nema dodijeljenu funkciju, već se na njega spaja željena dodatna oprema. Na upravljač su pričvršćena i dva retrovizora koji pružaju dobar pogled na brazdu koja ostaje iza ove krstarice, a njihova su ogledala blago zatamnjena.



2

Kada sjednete u vozačko mjesto, primijetit ćete da su oslonci za noge u biti ploče koje pružaju veliku udobnost. Noge vozača su zaštićene i kromiranim štitnicima na koje su pričvršćeni plastični štitnici od vjetra, u kojima se nalaze i pretinci za sitnice. Zanimljivo je da spomenuti štitnici imaju pomične dijelove, pa tako sami možete odrediti koliko će vam vjetra doći do nogu. Pedala zadnje kočnice je golema i kada na njoj ne bi bio natpis Harley-Davidson, pomislili bismo da je posuđena s gradskog autobusa. Baš ta glomaznost svih dijelova daje posebnu čar ovom motociklu koji djeluje gotovo kao dobronamjerni medvjed iz animiranih filmova koji će vam ugodno brundati i odvesti vas kamo god poželite. Poluga mjenjača je izvedena u obliku klackalice, pa se tako brzine mijenjaju pritiskom prstiju ili pete lijevog stopala. Takav način odabira brzina posve odgovara duhu ovog stroja, a ne iziskuje previše privikavanja. Vozačko sjedalo udobno je koliko to njegov izgled i obećava. Nije previše mekano, a pruža dobar oslonac za leđa. U jednakoj udobnosti putovat će i suvozač, koji s vanske strane svojeg sjedala ima i zasebne komande za glasnoću radija. I za vozača i za suvozača postoji utičnica u koju se može uključiti posebna kaciga s ugrađenim slušalicama i mikrofonom za interkom.



3



4

Suvozač se naslanja na veliki središnji kofer zapremine 75 litara koji na sebi nosi dvi-

je antene, jednu za radio, a drugu za CB stanicu. Ako vam to nije dosta prtljažnog prostora, sa svake strane se nalazi po jedan manji kofer zaštićen kromiranim cijevima. Ispod kofera su smješteni ispusti motora, po jedan sa svake strane, a iznad lijevog kofera se nalazi ventil pomoću kojeg reguliramo pritisak zraka u stražnjem ovjesu.

Cijeli ovaj stroj na tlo se oslanja preko dva aluminijska naplatka promjera 16" sa po deset paoka. Turing gume dolaze iz tvornice Dunlop, ali su posebna serija koja nosi natpis Harley-Davidson. Posebno je zanimljiv bočni nogar koji djeluje ne jako, a kod nekih ljudi je izazvao i paniku jer se prilikom naslanjanja motocikla pomiče prema natrag. Tajna je u posebnoj izvedbi s osiguračem, tako da se nogar nikako ne može sklopiti kada je motocikl naslonjen na njega.

Sagrađena oko velikog turing okvira s masivnim prednjim vilicama i dvostrukim zrakom podesivim amortizerima straga, Electra je zamišljena kao pravi putni motor i radni konj koji pruža vozaču lakoću u savladavanju velikih udaljenosti u raznim uvjetima. Ne čudi da je upravo taj motocikl, uz razumljive prilagodbe, već dugi niz godina izbor mnogih policijskih postrojbi diljem svijeta.

Sveukupno Electra Glide Ultra Classic ne traži puno od vozača i to joj je jedna od najprivlačnijih karakteristika. Ipak treba spomenuti da od istog tog vozača (ili vozačice) traži dovoljno fizičke snage kako bi 377 kg teškim motociklom baratali prilikom parkiranja, isparkiranja i vožnje korakom. Jednom kada se pokrene, veliki kotači pružaju stabilnost, a težina kao da je čarolijom odne-

- (1) Metalni prednji blatobran daje do znanja da se nije štedilo na težini  
 (2) Pogonski agregat opremljen elektronskim ubrizgavanjem goriva  
 (3) Lijepi kromirani štitnici omotani su oko bočnih kofera  
 (4) Putujući naslonjači sa ugrađenim zvučnicima



**Vožnja u dvoje još je zabavnija, a naše suvozačice Electru komentiraju kao najudobniji motocikl koji su isprobale**



## Elektra, božica paljenja

● Bilo bi nam drago da možemo reći kako je ovaj motocikl dobio ime po grčkoj božici Elektri, ali to nije tako. Istina je mnogo prozaičnija. Electra Glide model Harleya predstavljen je 1965. godine, kada je električni pokretač dodan na prijašnji model Duo Glide, koji se tako zvao zbog prednjeg i stražnjeg hidrauličkog ovjesa. Tada su se u Harley još ugrađivali takozvani "Panhead" agregati, pa je Twin Cam 88 motor u našoj testnoj Electrici četvrta generacija agregata koja pogoni Electra Glide seriju modela.

seni. Od tog trenutka nadalje Electra u vožnji više neće imati posebnih zahtjeva za vozača. Nećete morati zauzeti polegnuti položaj kao na sportskim motociklima, niti uspravni kao kod enduro modela, već samo prirodni, opuštenu položaj u vožnji. Neće je zanimati u kojoj je brzini niti na kojim okretajima. Izmišljena je za opuštenu krstarenje cestama i u tome uživa, ali neće negodovati ako ju dovedete do granica. Niti u graničnim situacijama se neće desiti ništa strašno, a Electra će samo dalje raditi svoj posao i prepustiti odlučivanje vozaču. Kočnice su efikasne, mada na njih treba djelovati popriličnom silom i ne pružaju previše povratnih informacija vozaču, ali bez problema uspo-

ravaju ovu debelu, plavu ljepoticu. Ovjes radi dobro i u većini situacija pruža udobnost, ali ne na račun upravljivosti. Sve vrijeme trebate imati na umu da se radi o vozilu od gotovo 400 kilograma, odnosno prilično preko te brojke ako dodamo težinu vozača, putnika, goriva i prtljage. Electru mogu uznemiriti rupe oštih rubova, jer ovjes nema pretjeranu osjetljivost, već je pomalo trom, kao i cijeli motocikl, pa je primjereniji blažim neravninama. Neravnine u dugim, brzim zavojima također će uznemiriti motocikl, ali isto tako brzo će se umiriti nakon kratkog vremena i bez pretjeranih uzbuđenja. Čak niti navodno problematična mala mogućnost naginjanja većinu vremena ne predstav-

lja problem. Može se lako zastrugati nožnim osloncima po cesti, ali za to ne postoji potreba jer i s putnikom i prtljagom može se održavati prilično visoka brzina kroz zavoje, a da samo gume dotiču cestu.

Dolazi red na srce i dušu svakog Harley-Davidson motocikla, njegov motor. Gotovo da je dosta reći da se radi o 88 kubičnih inča odnosno 1449 kubičnih centimetara raspoređenih u dva cilindra. Istina je da japanski proizvođači nude slične agregate većih zapremina, ali samo je jedan Harley V-2, jer kada mislimo na njega, onda mislimo na masivni aluminijski lijev, zakretni moment kojeg se ne bi posramili niti strojevi u kamenolomu, a uz to ide i cijela paleta odličnih



**Electra se najbolje osjeća na otvorenoj cesti, a saupaljenim dodatnim svijetlima i kamioni će vam se micati sa puta**



**Izleti u prirodu puno su prikladniji od guranja kroz gradske gužve**

**Veliki motocikl koji pruža velika zadovoljstva**

zvukova. Ovaj agregat opremljen elektronskim ubrizgavanjem goriva lako se pali, na najmanji dodir tipke elektropokretača i već je nakon par trenutaka spreman za vožnju. Nevjerojatna je transformacija koju prolazi od niskih okretaja, kada je pravo vibrirajuće "gundalo" koje odiše sirovom snagom, pa do visokih okretaja kada postaje ugladna turbina bez naznake vibracija. Suprotno očekivanjima, nemamo što prigovoriti niti potrošnji. Prosječno je naša testna Electra trošila nešto manje od 6 litara goriva na 100 kilometara, a kako smo ju vozili u gradu, na autocesti, a ponekad i natovarenu, to je odličan rezultat. Primarni prijenos je odvojen, u vlastitoj uljnoj kupci, a povjeren je dvostrukom lancu. Mjenjačka kutija pruža osje-

ćaj trajnosti i vjerujemo da ju je gotovo nemoguće oštetiti. Promjene brzina pomoću "klackalice" trebaju biti odlučne i zahtijevaju malo čvršći pritisak. Svaki puta prilikom izmjene stupnja prijenosa iz mjenjača će se čuti udarac koji nije neugodan, već produbljuje uvjerenje o neuništivosti mjenjačke kutije. Niti jednom nam se nije desilo da mjenjač ispadne iz brzine, a i odabir praznog hoda je prava sitnica nakon malo navikavanja na polugu mjenjača u obliku klackalice. Finalni prijenos je riješen preko remena, što je još jedan zaštitni znak Harley-Davidson motocikala. Osim što ublažava vibracije V-2 motora, ovaj remen s ojačanjima od ugljičnih vlakana je iznimno trajan i gotovo da ne iziskuje održavanje.

Ima Electra i svojih mana. Bilo bi čudno da nema, jer sve što čovjek napravi, može se napraviti i bolje. Pomalo nas je smetala nepreciznost pokazivača količine goriva, jer kada bismo napunili rezervoar, pokazivač bi pokazivao takvo stanje idućih 120 km. Kada bi pokazivač pokazivao polovicu, značilo bi to da imamo možda još 30-40 km dok se ne upali lampica rezerve. Svakako se radi o nedostatku, ali kada jednom proniknete u tajni jezik kazaljke za gorivo, problema više nema. Drugi problem je taj da će vam Electra, čim malo ne pazite, pretvoriti hlače od kišnog odijela u kratke hlače kišnog odijela. Naime, ispušna grana stražnjeg cilindra inače vas samo grije na semaforu, no kada imate malo šire hlače, još tome načinjene od plastike, ta ista grana će ih rado otopiti. Prilikom vožnje i stajanja na semaforima to i nije toliko izraženo, ali kada ovom krstaričom treba uploviti u garažu koja je taman na mjeru i vi počnete plesati step da sve zadržite u ravnoteži, može se desiti da osjetite miris i vidite dim spaljenog kišnog odijela. Možda je problem i u nama, jer smo u garaži za automobil držali 4 motocikla normalne veličine, a onda još uz pomoć trikova ugurali i Electru. Osim toga, pri malim brzinama, osobito u gradu, za noge je jako vruće, čak zna biti i prevruće. Upravo radi toga Elektra ima mogućnost skidanja spojlera. Još jednu zamjerku bismo uputili vjetrobranu, odnosno udarima zraka koji počinju pri brzini od 100 km/h. Iako je serijski vjetrobran svojom veličinom upadljiv i daje posebnu čar, rado bismo na Electri vidjeli barem 10 cm viši vjetrobran. Kako je uspravan, s njega se pri većim brzinama odvaja struja vrlo nemirnog zraka koja stvara buku i trese kacigu vozača.

Mogućnosti za dorade i prerade na Harley-Davidson motociklima gotovo su neograničene. Postoji golema ponuda dodatne i zamjenjske opreme, pa tako svaki od kromiranih po-



## HOG

### Harley Owners Group

● Prema mnogim izvorima radi se o najbrojnijem motociklističkom klubu na svijetu koji broji preko 900.000 članova i svakodnevno se povećava. Organiziran je tako da svaki dealer Harley motocikala može imati svoju podružnicu pa tako i u Hrvatskoj postoji jedna. Klub je osnovan 1984. godine kao neprofitna organizacija, a podržava ga sama tvornica jer uvelike doprinosi prodaji Harley-Davidson motocikala i popratne opreme. Upravo se djelovanju HOG-a pripisuju veliki prodajni uspjesi krajem osamdesetih godina prošlog stoljeća koji se nastavljaju i danas. Da biste postali član dovoljno je imati u posjedu neki od modela Harley-Davidsona, ispuniti prijavnicu u najbližem ogranku i platiti članarinu. Svojim nastankom, rastom i uspjesima HOG je promijenio pojam marketinga u današnjoj moto industriji i postavio nove standarde. Riječ Hog inače na engleskom znači "krmak", a u motorističkom kontekstu slobodno bismo ju preveli kao "pila" te ju se često koristi kao naziv od milja za Harley motocikle.

**Kada otkrijete što sve može, sa Electrom i zavoji postaju zabavni**

**Dvije ljepotice različitog stasa**

klopaca na motoru možete zamijeniti nekim još sjajnijim, s natpisom, logotipom ili kosturskom glavom. Dorade na agregatu, pogotovo kod prijašnjih modela sa rasplinjačem, bile su gotovo normalne. Kako je iz velike zapremine izvučena mala snaga već zamjenom ispušnog sustava, zračnog filtra i sapnica u rasplinjaču, snaga lako raste i za 20%. Ne bi nas smetalo da je testna Electra imala otvoreniji ispušni sustav, jer kada smo ga htjeli čuti, morali smo gasiti radio. Ako ste ikada čuli Harley sa posve otvorenim ispuhom, znat ćete da se od tog zvuka ledi krv u žilama i pale alarmi na parkiranim automobilima.

Kratka i duga putovanja s Electrom odradit ćete uz veliku dozu udobnosti i stila, a u njima ćete i uživati dok god od nje ne očekujete sposobnosti sportskog motocikla. Ovdje se radi o posve drugoj životinji koja će vam po-

kazati nove načine da se osjećate dobro na motociklu. Krstarenje kroz pitoreskne krajoblike u kasno popodne, pri 2,000 okr/min u najvišem stupnju prijenosa ispunit će vas mirom i ugodom kakve ne biste postigli niti nakon tjedan dana psihoterapije. Možda je upravo to razlog što Electru i druge Harley-e kupuju uspješni menadžeri, odvjetnici i slične osobe, kojima je tempo života odavno postao prebrz i prenaporan, pa im treba odušak.

Ako želite posjedovati turing motocikl super teške kategorije, a ne smeta vam da vas svi promatraju dok prolazite, Electra Glide Ultra Classic svakako zaslužuje mjesto u užem krugu kandidata. To je motocikl s obiljem karaktera i šarma koji će učiniti da se osjećate jako, jako dobro čim sjednete u udobno sjedalo, postavite noge na masivne oslonce i primete se širokog upravljača. Sve-

jedno je želite li obući crni kožni komplet sa resicama i krenuti u nepoznato ili se u odjelu s kravatom odvesti do kazališta, ovaj motocikl će odigrati ulogu bez greške.

Kada bismo Electru ocjenjivali prema osmijehu koji vam postavlja na lice, čak i cijena postaje prihvatljiva. Dodatni bonus je da ćete taj osmijeh i sami moći vidjeti kao odraz u nekom od sjajnih, kromiranih dijelova. ■

#### TEHNIČKI PODACI

**Motor:** dvocilindrični, četverotaktni

**Promjer x hod:** 95.3 x 101.6 mm

**Obujam:** 1.449 ccm

**Odnos kompresije:** 8.8:1

**Razvod:** dvije bregaste osovine u bloku i 2 ventila po cilindru sa samopodesivim hidrauličnim podizačima

**Hlađenje:** zračno

**Paljenje:** elektronsko

**Napajanje:** sekvencijalno elektronsko ubrizgavanje goriva (ESPFI)

**Spojka:** sa 9 diskova u uljnoj kupci

**Mjenjač:** 5 brzina

**Okvir:** klasični čelični okvir sa kvadratnim hrbatom i okruglim donjim cijavima

**Ovjes:** teleskopska vilica s hodom 117 mm; straga oscilirajuća vilica kvadratnog presjeka sa dva zrakom podesiva amortizera, hod 76 mm

**Gume:** prednja 90 - 16, stražnja 85- 16

**Kočnice:** naprijed dva diska promjera 292 mm i kočione čeljusti sa 4 klipčića, straga disk od 292 mm

**Dimenzije (u mm) i težina:** duljina 2.500, visina sjedala 693, osovinski razmak 1.592, težina 372 kg,

**Deklarirano:** snaga - 67 ks - 5.300 okr/min, max. okr. moment - 10,9 kgm pri 3.400 okr/min

**Spremnik goriva:** 18.9 l

**Max. brzina:** 155 km/h

**+** pojava, ime, stil, karakter

**-** cijena, težina

**U društvu sa dalekim rođakom**