

PIŠE: SANDI CENOV
 FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK,
 MARKO GUZINA

U svom sam bikerskom životu sreo hrpetinu freekova, totalno ludih za ta dva kotača koji život znače (a i sam se svrstavam u tu kategoriju), koji nikada i ni pod koju cijenu ne žele u potpunosti odustati od gušta koji pružaju ta dva kotača i kojima će kaciga o klin tek kad ih iznesu u vodoravnom položaju. I svi ti moji istomišljenici drže se ideje: "E, kad jednoga dana odem u bikersku penziju, hoću samo jednu veliku garažu i u njoj još veći stari dobri Harley Davidson, pa nek' žena i djeca negoduju koliko ima srce želi - baš me briga! Sunčan dan - i odoh ja..."

Harley Davidson je ovdje sinonim za smirivanja, opuštanje i buđenje easy - riders filozofije, koja podrazumijeva i koju sijedu vlas, a i trbuh, koji smo tako dugo i tako predano uvećavali tokom svih tih godina.

Međutim, vremena se mijenjaju, pa tako i simbol umirovljenog bikera, tj., Harley Davidson, više ne mora nužno biti klasičan, spor i zastario. Na taj hrabri potez, da ikonu klasičnog motocikla pretvori u moderan stroj prepun napredne tehnologije, momci iz Milwaukeeja odlučili su se još prije nekih pet godina, kad su na zahtjevno bikersko tržište izbacili totalno revolucionarni model i nazvali ga V-Rod. I kako hrabre sreća prati, uspjeli su ovaj moderno - klasični križanac staviti na sam vrh svoje ponude: V-Rod iliti VRSC, kakav mu je službeni kataloški naziv, već je nekoliko godina najprodavaniji model ove renomirane tvrtke. Dakle, ako želite jahati stroj na kojem piše Harley Davidson (a taj brand je jedan od desetak najjačih svjetskih brandova općenito), a još ne biste u penziju, V-Rod je savršeno rješenje za vas.

Uspijete li u naumu da skupite tu golemu količinu novaca i priuštite si u svojoj garaži jedan Harley Davidson V-Rod, tek tada ste u sto (slatkih) muka,

Crn, nizak



Sandi Cenov, prekaljeni biker, prošao je tri i pol tisuće kilometara s najnovijim Night Rod Special i za Motopuls vam ekskluzivno donosi svoje dojmove: "Američki tehničari pogodili u srž V-Rod publike, koja je točno to htjela od motocikla: performanse sportskog motocikla, a izgled show bikea". Sa svega 107 mm od tla ovaj motocikl ekstremnog izgleda i od vozača traži nesvakidašnji položaj sa rukama i nogama pruženim daleko prema naprijed. Novi Night Rod Special dimenzije ciklistike i izgled sasvim je približio Screamin' Eagle modelima, a već sljedeće godine od njih će preuzeti i pojačani agregat

i agresivan



CIJENA
161.644 KN

Night Rod Special je motocikl kojem su tehničari iz Milwaukee dali sve ono što bi svaki kupac V-Roda odmah trebao preraditi: debelu gumu straga, niže sjedalo, veći spremnik goriva, širi upravljač i nezaobilaznu crnu rokerska boju



jer postoji još na tisuće raznoraznih dijelova koji se nude na tržištu da biste personalizirali svoj Harley. A vjerujte mi na riječ: na svakom europskom Harley susretu izgledat ćete kao harleyaš štreber ako dojašite sa bikeom iz dućana na kojem baš ništa niste promijenili. No, lukavci iz Milwaukeeja imaju rješenje i za taj problem, pa je ove godine u prodaju pušten motocikl koji već u startu, tj. u dućanu, izgleda kao neka bijesna prerada običnog V-Roda i nazvali ga Night Rod Special.

Naravno, nije mu promijenjen samo izgled, već je na ovom najnovijem modelu ove slavne tvrtke

mijenjan i niz tehničkih detalja, što nam govori da su i tvrdokorni američki štovaoci klasike ipak popustili i krenuli naprijed, zajedno sa cijelim tehnološki naprednim moto svijetom.

Moram priznati da nekoliko noći prije uzimanja ovog crnog rasnog ljepotana na test nisam spavao od uzbuđenja, jer sam jednom prilikom prije četiri - pet godina cijeli vikend jahao obični V - rod i oduševio se. Može li bolje?, pitao sam se tih dugih neprospavanih noći. Može! A to bolje službeno se zove VRSCDX, ili jednostavnije: Night Rod Special.

Ovo "night" je poprilično indikativno, s obzirom na to da je ovaj bike moguće kupiti u dvije varijante i u obje je crna boja dominantna, samo što u jednoj kombinaciji prevladava mat - crna sa crnim sjajnim detaljima, a u drugoj je obrnuta situacija, pa je motocikl crn i sjajan, a detalji su mat. U obje je kombinacije ova zvijer magnet za tuđe poglede i obješene vilice, jer se tako što rijetko viđa na našim cestama. Ne bih to tvrdio da nisam bio svjedok vrludanja automobila oko mene, čiji su vozači više uživali u ovoj crnoj zvijeri, nego u cesti ispred sebe. A i sâm sam, da budem iskren, doživio trubljenje na semaforu iza sebe, jer tko bi odolio izlogu, koji je kao ogledalo, a ti ispod sebe imaš nešto tako posebno i atraktivno, da ti dođe da jednako često imaš to ispod sebe, kao i ono nešto ženskog roda...Hmmm...

Krenimo, dakle, od tog vizualnog identiteta, koji bi se najkraće mogao opisati jednom jedinom riječju - skup. Za ovaj je model tvornica uvela poseban način proizvodnje okvira, koji je cjevast, ali bez vidljivih varova, jer novi je sistem nazvan 'hydro-forming', pa tako voda pod pritiskom od nekoliko tona oblikuje okvir, koji se onda naglo hladi, tako da ne bude samo lijep, nego i izuzetno čvrst, što je za zvijer sa ovakvim performansama izuzetno važno. Najočitija vizualna promjena u odnosu na stari model V - roda je zadnja "šlapa", koja ima dimenzije 240/40/18 i najšira je u povijesti serijske proizvodnje Harley Davidsona, a za tu je gumu,



Pregledni instrumenti nude najosnovnije informacije, a tipka za izmjenu prikaza se na LCD je sakrivena sa donje strane. Prekidači solidne izrade su lijepi, a lako se naviknuti i na zasebne tipke za lijevi i desni pokazivač pravca



Povećana težina u odnosu na Street Rod od 292 kilograma (12 kg viška) osjeća se najviše kod manevriranja u mjestu. Kada pridodamo karakterističan položaj tijela i kut vilice, čovjek stvarno mora biti vrlo vješt da se bez straha okrene.



naravno, proširena i zadnja vilica, da bi to sve skupa stalo i dalo se normalno voziti. Zapravo je cijeli motocikl napravljen po uzoru na dragster motocikle, koji se koriste u Americi u vrlo popularnim utrkama ubrzanja. A taj dragster dizajn podrazumijeva da je u prvom planu veliki i moćni agregat, oko kojeg je konstruirano sve ostalo, sporedno. Točno je tako zamišljen i konstruiran Night Rod Special. Agregat je inače razvijen u Porscheu i hlađen je vodom, što su mnogi tvrdokorni Harleyaši dočekali s prijezirom, jer su svi drugi modeli Harleya unazad sto godina prepoznatljivi zrakom hlađeni V - motori, pod kutom od 45 stupnjeva i sa kamionskim okretnim momentom, ali s maksimalnih 60 - 70 konjskih snaga. No, ovaj vodeno hlađen V - twin Revolution od 1.130 ccm napravljen je pod kutom od 60 stupnjeva, razvija 121 KS, vrti se do 8.250 okr/min, a okretni mu je moment 108 Nm na 7.000 okr/min.

Snage zaista ima dovoljno, ali morate zaboraviti klasičnu H-D dvocilindarsku filozofiju, gdje od 1.000 okr/min dva cilindra vuku kao ludu. Naime, da bi tih 121 KS došlo do izražaja, ovaj se stroj mora vrtjeti kao pravi sportski motocikl. A "frljiti" ga možete koliko vam srce ište, jer s međuosovinskim razmakom od 1.715 mm nema šanse da vas propne "na kolo" (što bi rekli moji bikeri iz Dalmacije), a i debela guma ima debelu gaznu površinu, pa su ubrzanja zaista kao na dragster utrkama - naravno, ako imate dovoljno jake ruke da

Prednja vilica na ovom modelu je mnogo jača, promjera 49 mm u odnosu na onu klasičnu od 43 mm na modelu Street Rod. I novi hod je znatno kraći



Kut prednje vilice je povećan sa 32 stupnja na 36, a to je dobiveno povećanim kutem upravljača u mostovima vilice. To povećanje mu otežava manevriranje u mjestu, ali daje stabilnost na pravcu



Night Rod Special zaustavlja ukupno tri diska od po 300 mm, a kočiona kljesta su kao i većina drugih dijelova obilježena logotipom firme



Tipično za H-D finalni prijenos je riješen dobro zaštićenim zupčastim remenom



se držite, a i srca da od jednog do drugog semafora posramite sva moguća vozila na dva ili četiri kotača i ostavite ih u dimu iz vaših ispušnih topova. Figurativno, jer spomenute "spulje" zadovoljavaju strogu Euro 3 normu i dominiraju siluetom ovog stroja. Međutim, kako je ovo crno čudovište ipak jedan H - D, taj nekako porscheovski sound je za moj ukus previše fin i pretih, pa bih eventualnim kupcima predložio da odmah u budžet za kupnju ubroje i nove, otvorene ispušne cijevi. Naime, u svojim sam bikerskim krugovima čuo da su jednog ne baš omiljenog i ne baš simpatičnog tipa opisali ovako: "Zamisli kakav je taj čovjek smrad, već tri godine ima motor, a još nije mijenjao auspuhe..."



Agregat nastao u suradnji sa tvrtkom Porsche odlikuje se i preciznim mjenjačem

Dragster dizajnu uvelike pridonosi i upravljač, koji je ekstremno pomaknut prema naprijed i širi je od onog na starom V - Rodu, a sjedalo je spuštено za 20 mm (sada na samo 640 mm od tla, što je 22 mm manje od običnog V-Roda ili 122 od Street Roda), tako da vas taj napadački dragsterski položaj jednostavno tjera na silovita ubrzanja. Da,



Iako nije po volji H-D puritancima, tekućinom hlađeni V-2 predstavlja korak naprijed kada je riječ o uglađenosti

zaista su silovita, i što se tiče snage i finoće rada motora, zaista se po ravnim dionicama osjećate kao na nekom sportskom modelu. Međutim, zavoji su na ovom ljepotanu ipak malko manje "adrenalin-ski", mada se u nagibu pri nekih 80 - 90 km/h osjećate kao da ste stvarno žčeće polegnuti. Iako je moj prvi strah od tako ekstremno debele zadnje gume vrlo brzo splasnuo, jer ta guma bez obzira na širinu od 240 mm odlično drži cestu, položaj sa tako naprijed izbačenim nogama poprilično brzo je doveo do struganja peta mojih dragih čizama, a taj osjećaj nije baš ugodan kad ste (čini se) sigurno polegnuti u zavoju. Dizanje i izravnavanje stopala pomaže, ali onda vam komade više nisu dostupne prstima. No, oko toga ne treba praviti paniku, jer je slična situacija sa skoro svakim chopperom na kojemu je položaj sličan ovome. I na ovom, kao i na mnogim drugim ne-tourer motociklima, suvozač je nužno zlo, jer su noge suvozača poprilično skvrčene za jedan custom, a i morat ćete zaboraviti onaj feeling kad vam se djevojka zalijepi za leđa, jer je suvozačko sjedalo koncipirano tako da se sjedi nekih 40 -50 mm od vozača, a između suvozača(ice) i vas je pregrada koja odvaja ta dva sjedala. Doduše, ta pregrada ima svoju funkciju, jer se na tom mjestu diže vozačko sjedalo, ispod kojeg je spremnik goriva, i to znatno povećan sa 14,4 l na 18,9 l. No, bez obzira na to ne možemo si pomoći kad nam fali taj bliski stisak toplih ženskih bokova...

Night Rod Special ima najniže sjedalo iz porodice V-Rod: niže čak 122 mm od Street Roda. Osim toga, ima najmanju udaljenost od tla i najkraći hod stražnjih amortizera



Umjesto gume dimenzije 180 na običnom V-Rodu, ovdje se nalazi široka dimenzija 240 koja se, ruku na srce, osjeti na uzdužnim neravninama i kolotrazima. I naplatak je porasao sa 5,5 ma 8 inča



Ispuh 2 u 1 u 2 uskraćuje nam dio V-2 simfonije



Za ovaj je model tvornica uvela poseban način proizvodnje okvira: on je cjevast, ali bez vidljivih varova. Ovaj je sustav nazvan hidroforming, a u njemu voda pod pritiskom od nekoliko tona oblikuje okvir, koji se onda naglo hladi, tako da ne bude samo lijep, nego i izuzetno čvrst



Night Rod Special posjeduje novu "keyless" tehnologiju, što bi značilo da vam ključ, koji je spremjen negdje u džepu ili najdalje na nekih 80 cm od motora, uopće ne treba, a motor pokrećete bez ključa



V-Rod je obukao novo odijelo, poprilično zavodljivo i šarmantno, a opet pomalo drsko i bezobrazno

Ovjes je podesiv samo na dva zadnja amortizera, ovisno o jednom ili dvoje putnika, a njihov hod je skraćen. Prednja vilica se ne može podešavati, ali za to nema niti potrebe. H - D stručnjaci su odlično izveli vilicu, pa rupe, grbe i šahtove tako česte na našim cestama gotovo i ne primjećujete.

Za zaustavljanje ove nemani, koja suha teži 292 kg, zaduženi su prednji dvostruki diskovi promjera 300 mm sa četveroklipnim kliještima, a straga jednodstruki disk od jednako moćnih 300 mm. Da bi kod ovako teškog motocikla i težišta na stražnjem kotaču zaustavni put bio što kraći, morat ćete koristiti i zadnju kočnicu u kombinaciji s prednjom,

jer je efekt progresivnog korištenja obje kočnice zaista izvanredan i motocikl se zaustavlja kao od šale. Debeli zadnja guma (240), a i niže sjedenje (skoro na samoj gumi), odigrali su svoju ulogu, pa motocikl minimalno proklizava čak i pri žesćem stisku na zadnju kočnicu.

Još je jedan novost u odnosu na starijeg brata, nazvanog jednostavno V-Rod: nova tehnologija "keyless", što bi značilo da vam ključ, koji je spremjen negdje u džepu, tj. najdalje na nekih 80 cm od motora, uopće ne treba, tj. motor pokrećete bez ključa. Tu radnju ne može izvesti nitko tko nema taj kodirani ključ u džepu, jer se u odsustvu

vas i ključeva pali mnoštvo alarma i blokada čim motocikl malo pomazite, a kamoli da sjednete ili ga pokušate upaliti.

Dakle, da rezimiramo: V - Rod je obukao novo odijelo, poprilično zavodljivo i šarmantno, a opet pomalo drsko i bezobrazno. V-Rod je postao zreo frajer s iskustvom, za kojim će se okrenuti i šiparice i dame u najboljim godinama. O bikerima da i ne govorimo. Night Rod Special je motocikl kojem su majstori dali sve ono što bi svaki potencijalni kupac V-Roda odmah nastojao što brže preraditi, a to su debela "šlapa" straga, niže sjedalo, veći spremnik goriva, širi i upravljiviji upravljač i nezabilazna crna rokverska boja. Možemo reći samo: BRAVO, jer su pogodili u srž V-Rod publike, koja je točno to htjela. Vozne osobine jednog sportskog motocikla, a izgled show bikea, tj. izgled koji su do ovog modela isporučivali samo ljudi tetovirani H - D preradijači koji su strastveno customizirali V-Rodove i masno naplaćivali tu individualizaciju. Iako ne trese kao klasičan H-D, da vam glava ide gore - dolje kao psićima ispod zadnje šajbe njemačko - turskih Mercedesa, iako je spojka mekana kao putar, iako okretni moment nije kao u starog dobrog FAP-a, i iako će mnogi H - D zanesenjaci tvrditi da Harley nije Harley ako ima vodeno hlađenje, vrti se na 9.000 o/min i ima preko 100 KS (točnije 121 KS) te iako se cilindri ne svadaju jedan s drugim na 'što manje - to bolje' okretaja, ipak je ovo pravi rasni Harley Davidson, prilagođen vremenu u kojem živimo, gdje se traži i image i performance! Stoga modelu Night Rod Special predviđamo svijetlu budućnost, jer taj je motocikl neoborivi dokaz da Harley Davidson više nije motocikl s kojim se ide u bikersku penziju. I moram vam priznati da sam u ovih tri i pol tisuće km, koliko sam napravio na testu, uživao "kao sivonja" jer sam jahao, koliko znam, jedini serijski motocikl, koji izgleda kao show bike, ide kao sam vrag i vozi se lagano i opušteno kao bicikl. I da, više puta mi je palo na pamet da prodam sve što imam, vozim se u Yugu ili Fićeku, ali da u mojoj garaži sije Night Rod Special. ■

Nožne komande su jako pomaknute naprijed, što sa drag stilom upravljača daje izduženi položaj vozača



Night Rod Special je za točno 63 mm niži od verzije Street Rod, a znatno je niži i od Screamin' Eagle modela

TEHNIČKI PODACI

Motor: četverocilindrični, četverotaktni

Promjer x hod: 79 x 64 mm

Obujam: 1.130 ccm

Odnos kompresije: 11,3:1

Hlađenje: tekućinom

Paljenje: elektronsko

Napajanje: elektronsko ubrizgavanje

Spojka: višestruka u uljnoj kupci

Mjenjač: 5 brzina

Okvir: čelični cijevasti

Ovjes: teleskopska vilica s cijevima promjera 49 mm hoda 101 mm; straža vilica sa dva amortizera hoda 74 mm

Gume: prednja 120/70-19, stražnja 240/40-18

Kočnice: naprijed dva diska promjera 300 mm i kočione čeljusti sa 4 klipčića, straža disk promjera 300 mm

Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.460, visina sjedala 640, osovinski razmak 1.715, težina 292 kg

Deklarirano: snaga 121 ks pri 8.250 okr/min, maks. okr. moment - 10,8 kgm (108 Nm) pri 7.000 okr/min

Spremnik goriva: 19 l

+ karizma, agregat, mjenjač, "keyless" sustav

- cijena, upravljivost na manjim brzinama, zamoran položaj vozača, umjereni zvuk



U 2008. Night Rod Special sa agregatom Screamin' Eagle

● Razlike koje nosi model za sljedeću godinu su više zapremine 1.250 ccm, koje su dosad imale samo verzije Screamin' Eagle, i 111 Nm okretnog momenta koje razvija pri 7.200 okretaja. Dakle, povećanje od svega 3 Nm i 200 okretaja motora. Imat će 123 KS (svega 2 KS više) pri 8.250 okretaja/min. U opciji će se nuditi i ABS sustav kočenja.