

Staro, a novo

Po tko zna koji puta u svojoj dugoj povijesti stručnjaci iz H-D tvornice su uspjeli napraviti novi motocikl s golemom dozom tradicije koja ovu tvrtku i čini beskrajno uspješnom. Naravno, tu je i karizma kao neizostavni dio H-D filozofije, pa vozaču koji se odluči za ovakav motocikl preostaje jedino uživati

CIJENA
173.970 KN

Prije svega, Harley Davidson je brand koji u današnje vrijeme više ne vezemo samo uz dva kotača, volan, V-motor i potmulo brundanje. To je definitivno postao sinonim za cijelu jednu životnu filozofiju, tj. način života na dva (toliko nam draga) kotača. Potpisnik ovih redova je, naravno, strastveni obožavatelj ove moto marke, a zašto je to tako, ni sam ne bih znao objasniti. To će možda najbolje objasniti natpis na majici koju sam vidio na jednom od bezbroj H-D susreta. Pisalo je: „Harley Davidson – I try to explaine, but I can't!“. Obožavanje te marke seže sve do tetovaža tog legendarnog znaka na ramenu i rastave braka zbog ženine rečenice „Ili ja ili taj tvoj Harley!“. Naravno da je takav ultimatum, u slučajevima koji su mi bili bliski, uvijek završio već spomenutom rastavom...

Stari rocker, Sandi Genov i novi Rocker, Harley-Davidson



Duga i nagnuta prednja vilica samo je početak vizualno dojmljivog customa



Serijska guma široka je čak 240 mm što svakako upotpunjuje dojam

Ovisnost o metalu

Tko jednom zajaše tog glomaznog, željeznog i teškog konja današnjih prerija – gotov je! Neki se navuku na droge, neki na poker aparate, a neki (kao npr. potpisnik ovog teksta) na Harley-Davidson! Uostalom, ako vam se ikad pruži prilika provozati neku od ovih grdosija, vidjet ćete o čemu pričam... No, nemojte poslije kriviti „Moto Puls“ ako vam neko vrijeme poslije tog jahanja osmijeh duuuugo ne silazi s lica i ako priznate na nekom sistematskom pregledu: „Da, ja sam ovisnik. Ovisnik o svom Harley- Davidsonu.“ Ne vjerujete? Znao sam mnoge koji nisu vjerovali, pa ih redovito viđam po Europi, po susretima... Na njihovim Electrama, Dynama, Sportsterima ili Softailima. Upravo je taj Softail, tj. FXCW iliti Softail Rocker tema ovog teksta. I kao što mu samo ime govori, ovo je beskompromisni H-D za rokere koji, bez obzira na svoje godine i na svoj direktorski društveni status i dalje slušaju AC/DC, a bijeg od silnih dosadnih poslovnih sastanaka nalaze u ta dva kotača i ta dva cilindra. I da ne zaboravim, za rokere koji si to mogu priuštiti, jer ova je igračka dvostruko skuplja od japanske konkurencije, koja je po svojim performansama i kvaliteti tu negdje, ali se ne zove H-D. I ne zove se Rocker. A ljudi koji ne pitaju koliko košta 'gušt' žele osjetiti taj AC/DC pod sobom kada stave kacigu i pritisnu „start engine“.

Majstori iz Milwaukeeja dugo su razmišljali o potpuno novom modelu, kojim bi proširili gamu svojih Softail modela, ili kako to oni zovu: Softail Family. Kako je svima koji su bar malo upućeni u H-D svijet poznata činjenica da su upravo ti Softail modeli najbolja i najčešća baza za raznorazne prerade, škvadra iz Milwaukeeja je odlučila

napraviti baš to. Preradu, koja se proizvodi serijski i kupuje u dućanu. Otišli su čak i malo dalje, pa su nadmašili sve poznatije manufakturne (male, ali stručne i maštovite) garaže za prerade H-D-a, kojih je u zadnjih nekoliko godina sve više i u Europi. A nadmašili su ih u najupečatljivijem detalju na Rockeru - zadnjem blatobranu u kombinaciji s debelom (240mm) gumom i sjedalom, koje je potpuno odvojeno od blatobrana. Da pojačam: majstori prerada, koji u svojim garažama stvaraju prava remek-djela na dva kotača, raznim se načinima trude ne bi li neki Softail izgledao kao Hardtail, pa najčešće ugrađuju plinski amortizer koji je skriven, a koji svojim spuštanjem u najdonji položaj imitira potpuni nedostatak stražnjeg amortizera (što i jest glavna karakteristika Hardtaila). Rezultat je niska silueta i blatobran na svega nekoliko milimetara od gume, pa se neupućeni bikeri čudom čude i komentiraju kako ta prerada uopće nema zadnjeg amortizera. A onda dođe ponosni vlasnik te skupe prerade s plinskim amortizerom, sjedne na „pilu“ i pritiskom na hidraulični gumbić podigne cijeli taj zadnji kraj, tj. odvoji blatobran od gume, pa po gasu, i to bez straha da će mu od grba na cesti otpasti i stražnjica i bubreži. Naime, amortizeri pod dupetom rade svoje i vuk je sit, a koza cijela. U prijevodu: Pila se jaše skroz normalno, mada (kad se parkira i amortizer spusti) izgleda kao opaki Hardtail (bez-zadnjiamortizaš). Na Rockeru su tu problematiku majstori riješili na jedinstven način: sjedalo su postavili direktno na okvir, dok je zadnja „švinga“ ovisna potpuno skrivenim amortizerom, tako da je blatobran skoro slijepljen uz debelu zadnju „šlapu“. Zaista impresivno. I ideja, i finalni proi-



◀ Jedan neveliki disk na prednjem kotaču odlika je laganih enduro i teških H-D motocikala



Stražnja kočnica je od velike pomoći zbog niskog težišta i velike težine motocikla



▶ Prednje svjetlo je klasičnog oblika i nosi H-D logotip



Stražnje svjetlo je zanimljivog oblika



Položaj vozača je vrlo udoban i prirodan, pogotovo za ovu klasu



Nosač upravljača, ali i instrumenti su na ovom motociklu oblikovani s odmakom od uvrježene klasike

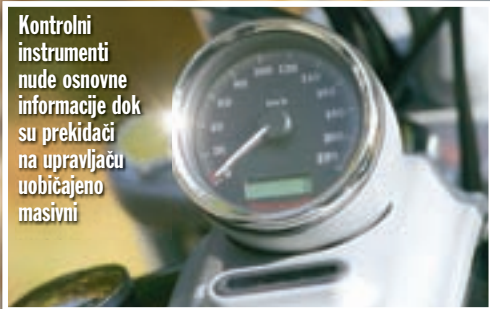


Masivni primarni prijenos specifičan je za H-D motocikle



Finalni prijenos je riješen uobičajenim remenom ojačanim kelvarom

Kontrolni instrumenti nude osnovne informacije dok su prekidači na upravljaču uobičajeno masivni



Esencija motocikla: dva kotača, agregat, spremnik goriva i sjedalo



Posljednja inkarnacija legendarnog V2 agregata koristi šest stupanjsku mjenjačku kutiju

Uobičajeni izdvojeni spremnik ulja je upadljiv zahvaljujući rebrima za hlađenje



zvod, koji će sve zaljubljenike u custom motocikle ostaviti bez daha.

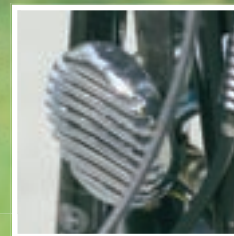
Kako samo Harley zna

Ako bi se custom mogao kategorizirati, Rocker bi zasigurno spadao u kategoriju «bezobrazno custom». Sve je na njemu nekako starinsko i tradicionalno, a opet moderno i potpuno u skladu s današnjim vremenom. Od 19-colnog prednjeg kotača, dugačke prednje Showa vilice promjera 49mm i pravog choperskog nagiba od 36,5 stupnjeva i isto takve, reklo bi se, starinske lampe, preko prekrasnog klasičnog V-agregata u mat nijansi, isto tako klasičnog H-D rezervoara (18,9l), pa sve do već spomenute debele masivne niskoprofilne gume od čak 240mm. Uvjeran sam da će mnogi neupućeni znatiželjnici, koji Rockera negdje sretnu uživo, pomisliti da je ovo sigurno neki barem dvadesetak godina stari Harley, ali je malo nevjerojatno da izgleda tako nov, kao da je upravo izašao iz dućana. Ako to pomisle, onda su majstori iz Milwaukeeja uspjeli u svom naumu. A i kupci, koji su kupovi-

Dok prerade s predimenzioniranim gumama često nisu najugodnije za vožnju Rocker je primjer vrlo uspjele ciklistike



Kučiste filtra zraka govori o zapremeni u kubnim inčima te o imenu modela i uz trubu je jedan od rijetkih kromiranih dijelova na ovom modelu. Više kroma nudi izvedba "C"



Nisko težište znači da je naginjanje u zavoju lako i sigurno dok bi prednja kočnica mogla biti i jača s obzirom na ukupnu težinu

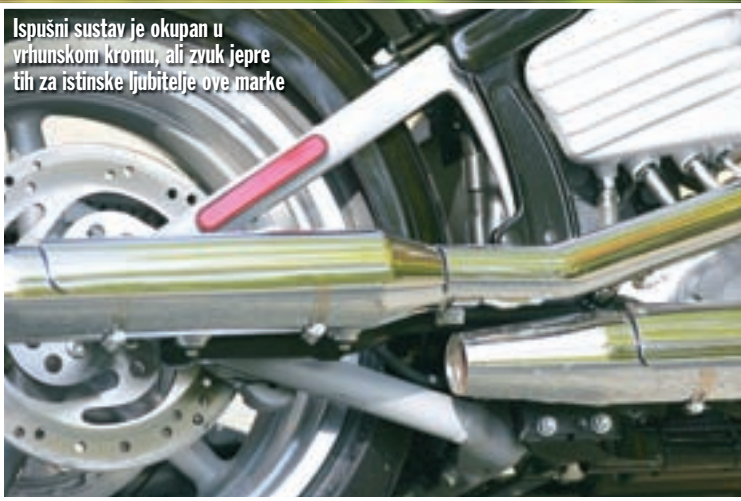
nom ovog preko 300 kg teškog stroja htjeli baš to. Neka vrsta novo proizvedene moto klasike. Prije nego ga zajašemo i, jedva dočekavši, stisnemo onaj poznati nam gumbić za start, moram još spomenuti i varijantu koja se zove Rocker C (FXCW), a to je malo drugačija verzija Rockera. Imao sam ga priliku provozati još u svibnju, na susretu u Francuskoj, gdje sam se prijavio za demo-ride, još ne raspakiravši svoj natovareni V-rod, u strahu da će svi termini za probu ove H-D egzotike već biti popunjeni. Kao što se na fotografijama s testa može primijetiti, Rocker bez ovog dodatka „C“ je pun mat detalja. U verziji Rocker C svi ti mat detalji su kromirani, a rezervoar i blatobrani su ukrašeni air-brush vatrom, što je najčešći motiv tetoviranih majstora H-D prerada i ne može se naručiti bez te, kao rukom nacrtane, vatre. Još jedan bitan detalj čini razliku između Rockera i Rockera C. To je mono sjedalo na našem testnom motociklu, koje na „C“ modelu na prvi pogled izgleda isto tako. Međutim, sjedalo se diže, tako da se na neku kliklak foru izvlači i suvozačko sjedalo, koje je dobrih

desetak cm iznad blatobrana, pa se vizualno čini da suvozač(ica) levitira u zraku ili ima toliko čvrsta bedra da se drži na nogama u polučučecem položaju. U službenom H-D katalogu to su objasnili sjedalom za željene i neželjene suvozačice. Samo se odabranima otkriva fora da je ispod mono sjedala zapravo još jedno – tajno. Džentlmenški, zar ne? Tajno sjedalo za tajnu suvozačicu. Na sve su mislili ti majstori...

Upravo je nevjerojatna doza strahopoštovanja prema nekom od tih potpuno novih modela ove kulturne marke. Prije nego što se ključ stavi tamo gdje treba (a to je u ovom slučaju kučiste za bravu s lijeve strane, smješteno točno između ta dva masivna cilindra), obilazite oko motocikla kao mačak oko vruće kaše, diveći se detaljima kojih ima napretek. Ipak je najfascinantnija ta dvjestočetdesetmilimetarska guma i najniže sjedalo na moto tržištu, na samo 622 mm od tla. Sjedamo. Wow! Položaj je savršen. Toliko prirodan i ugodan, imam dojam da bih ovako mogao i na put oko svijeta. Odmah! Klasično pokretanje V-twin agregata. Malo zaka-

šljuca, cijeli se stres, a onda zabruna onako kako to samo Harley-Davidson zna. Naravno, mislim da je suviše spomenuti da je moje subjektivno mišljenje (okorjeli H-D fan) da je tvornički priglušeni zvuk pretih, pa bih ja odmah otvorao te lijepe kromirane ispušne cijevi, da se to čuje, kad se već ima što čuti. Naime, na već spomenutom francuskom susretu čuo sam otvorenu verziju i jedina rečenica koja mi pada na pamet kada se sjetim tog zvuka je: „To je to!“. To potmulo brundanje je više-manje isto već preko sto godina! Tradicionalnih 45 stupnjeva između dva cilindra u V rasporedu, koji se neprestano svadaju jedan s drugim i proizvode toliko karakterističan zvuk. Što se agregata tiče, ovo „više-manje isto“ je samo načelno, jer tu se radi o posljednjem agregatu u Harleyevom razvojnom nizu, pa valja spomenuti da, kao i svi Softaili nove generacije, i ovaj naš ima 1584 ccm, tj. 96 kubnih inča. U bloku su mu dvije bregaste osovine, a od njih podizači uzduž cilindara putuju prema klackalicama, koje pokreću po dva ventila u svakoj glavi. Podmazivanje je riješeno pomoću

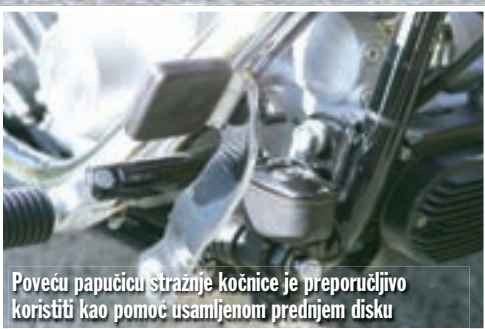
Ispušni sustav je okupan u vrhunskom kromu, ali zvuk je pre tih za istinske ljubitelje ove marke



Pravilan rad agregata potpomaže ventil u ispušnom sustavu



suhog kartera, a ulje je u zasebnom spremniku. Toliko o agregatu, koji je poveznica cijele Softail obitelji koja se danas nudi na tržištu, pa ste o identičnom agregatu mogli čitati i u Moto-Pulsu br. 90, gdje je na testu bio model Cross Bones, još jedan od Softail-braće. Spomenimo još i to da je omjer kompresije 9,2:1, a pripremu gorive smjese obavlja sustav elektronskog ubrizgavanja. Deklarirana snaga je svega 73,4KS, što je sasvim dovoljno imajući u vidu zakretni moment, koji je zaista impresivan, a iznosi 120Nm pri 3300 okr/min. Taj zakretni moment je zapravo ono što ovu zvijer čini pravim, sirovim, muškim motorom. Dovoljno je malo odvrnuti gas, da bi se osjetila ta snaga i sirovost. I zaboravite česte promjene stupnjeva prijenosa, jer ovo je niskoturazni stroj kamionskog momenta, kojim se stotku možete voziti i u trećoj i četvrtoj i petoj i šestoj brzini. Razlika je samo u intenzitetu vibracija i u ljutom ili pitomom brundanju. Mjenjačka kutija ima 6 brzina, mada se krajnja brzina od skoro 180 km/h postiže već u petoj, ali ako ćemo daleko (a ovo je zvijer stvorena za: što dalje, to bolje) taj šesti stupanj itekako ima smisla. Tu i tamo ćete ipak možda morati i prikočiti, a koči se sasvim pristojno za tu kategoriju motocikla. Tu funkciju obavljaju dva diska od po 300 mm, jedan na prednjem, a drugi na zadnjem kotaču i potpuno se skladno uklapaju u tu predivnu choppersku siluetu.



Poveću papučicu straznje kočnice je preporučljivo koristiti kao pomoć usamljenom prednjem disku

No, vratimo se mi subjektivnom dojamu, tj. trenutku kada je osmijeh ispod kacige došao da ostane tu, sve do vraćanja ključa ponosnom vlasniku (kojem se ovim putem zahvaljujemo na ustupanju motocikla na test u ime redakcije Moto Pulsa). Trenutku, prije kojeg se stišće kvačilo i stavlja u prvu. Prvo stavljanje u prvu me podsjetilo na staru dobru „tandžaru“, partizansku pušku M48 (koje će se sjetiti svi oni koji su imali tu „čast“ da potroše dragocjenu godinu svog mladog života na glupost zvanu JNA). Grub, ali savršen i nepoderiv mehanizam. Kada se motor zagrije na radnu temperaturu, stupnjevi prijenosa se mijenjaju lagano i elegantno, no ovo prvo mijenjanje ler-prva, nas podsjeća da pod sobom imamo upravo takav mehanizam: grub, ali savršen i nepoderiv.

Smisao života

Lakoća kojom sam prošao prvih nekoliko gradskih ulica je upravo nevjerovatna. Grdosija od preko 300 kg vozi se kao bicikl! Lako, opušteno i gospodski, a opet sto posto muški. Kao da se taj volan prostire od ruba do ruba kolnika. Da ne postoji model koji se već zove Road King, ovaj bi se model zasigurno mogao zvati upravo tako. Strah od predimenzionirane širine zadnje gume nestao je u nekoliko minuta, tako da sam potpuno zaboravio da je podamnom toliko širo-



Bravica za zaključavanje se nalazi na samom vratu okvira



Vozačevo sjedalo se drži za okvir dok je blatobran pričvršćen na straznju vilicu



široki upravljač i još šire postavljene oslonci za noge vozaču garantiraju osjećaj moći

Još jedan Harley namijenjen usamljenim jahačima i njihovom uživanju u životu



ka guma, s čijom se ciklistikom godinama bore majstori prerađivači. Jer ciklistika se neminovno dovodi u pitanje kad po vlastitoj ideji stavljate otraga felgu i gumu širu od tvornički predviđenog standarda. Međutim, ovdje su majstori svog zanata iz dalekog nam Milwaukeeya sve tako precizno izveli, da vam nad kacigom titra upitnik: „A zašto svi custom motocikli nemaju otraga gumu od 240 mm, kad to tako lijepo izgleda, a tako se lako vozi!“

U nagibe se ulazi prirodno i lako, pa se često desi da oslonac za noge zastruže po asfaltu, što izaziva već spomenuti osmijeh ispod kacige i diže bikerski adrenalin. Ali na vrijeme upozorava da ipak niste na sportskom motociklu, nego na stroju namijenjenom putovanjima i laganom krstarenju gradom u potrazi za smislom života. A smisao života je upravo pod vama! Držite ga za volan, dodajete gas, a on kao da želi isto što i vi – da taj

feeling traje zauvijek! Čini se da je najveća mana ovog H-D-a što ga tu i tamo morate spremite u garažu, pa se na koji sat ipak odvojiti od tog svog životnog partnera.

Jahanje ovog ljepotana u nama je probudilo toliko željeni i u današnje vrijeme tako teško ostvariv osjećaj potpune slobode, što i jest temelj Harley-Davidson filozofije života. Ceste zovu, a vi im se s užitkom odazivate. Jedan od mojih omiljenih pjevača Lenny Kravitz nazvao je sredinom devedesetih jednu svoju pjesmu „Rock'n'Roll is Dead“. Krivo!!! Sve dok se proizvodi Harley Davidson Softail Rocker – Rock'n'Roll je živ! I te kako... ■

Stražnje svjetlo je zanimljivog oblika dok su spremnici ulja za kočnice te pokazivač količine goriva već viđeni na drugim modelima

TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 95,3 x 111,1 mm
Obujam: 1.584 ccm
Razvod: dvije bregaste osovine u bloku i 2 ventila po cilindru
Odnos kompresije: 9,2:1
Hlađenje: zrakom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje
Spojka: više lamela u uljnoj kupci
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: čelični cijevasti
Ovjes: teleskopska vilica sprijeda; straža vilica sa horizontalnim amortizerima ispod mjenjača
Gume: prednja 90/90-19, stražnja 240/40-18
Kočnice: naprijed disk s kočionim čeljustima s 4 klipača, straža disk
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.415, visina sjedala 641, osovinski razmak 1.760, težina 307 kg
Deklarirano: snaga - 73,4 ks (54 kW), maks. okr. moment - 117 Nm pri 3.200 okr/min
Spremnik goriva: 18,9 l

+ imidž, zakretni moment, ciklistika (u klasi)

- cijena, tih ispuh, prednja kočnica



Kontakt brava je smještena s lijeve strane među cilindrima agregata

