

✓ želi željezna beba

Mali, ali pravi klasični Harley Davidson najmanji je i najjeftiniji Sportster, a odlikuje se vrlo spartanskim pristupom motociklizmu. Bez plastike i dominantno mat boje, od koje odskoču jedino kromirane cijevi ispušnog sustava, Iron 883 je prihvatljiv širokom rasponu kupaca, a ipak zadržava dušu svih H-D motocikala

PIŠE: SANDI CENOV
FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK

Za početak, pozdrav svim bikerima, koji su ovih lijepih proljetnih dana s čežnjom u očima i raznim pitanjima na usnama gledali, divili se i štošta pitali u vezi novog, najmanjeg, ali itekako atraktivnog proizvoda iz "američke tvornice snova" - Harley Davidsona. Sretna podudarnost ovog testa bila je ta da smo ovog crnog ljepotana dobili na dva dana testa upravo za trajanja moto susreta koji se već tradicionalno održava prvih dana svibnja u Novom Vinodolskom. Naravno, sreći nema kraja ako možete voziti potpuno novi Harley Davidson s ekipom zagriženih Harlejaša (nekih 15-20 motora u koloni) i još k tome provesti predivan vikend uz miris mora i spaljenih guma, kojih u Novom Vinodolskom nije nedostaja-



Od naprijed se prepoznaje klasika, pa će bikeri koji vam idu u susret odmah znati da je u pitanju Harley Davidson

lo. Toliko je toga već napisano o legendarnom Harley Davidsonu, da ga teško možemo nazvati samo proizvođačem kulturnih motocikala, nego jednostavno moramo upotrijebiti izraz "brand", jer H-D je dokazano jedan od najjačih svjetskih brandova općenito. Međutim, postoji nešto što još nitko nije napisao: Naime, sva vozila na dva kotača koja ne nose logotip H-D zagriženi obožavatelji ove američke tvrtke pomalo posrdno nazivaju "plastika". Moram priznati da na početku mojih pohoda po europskim H-D susretima nisam pojam imao na što točno misle ti bradati i mrki, a opet beskrajno simpatični i dragi H-D jahači, kada komentirajući neku super pilu nehajno mahnu rukom i kažu samo: "Ah, plastika!", što je internacionalno razumljiv pojam. A bio sam i pomalo uvrijeđen, jer sam i sâm u tom periodu još bio

I u d za plastikom od koje japanska moto-industrija radi oklopa za jurilice od čijih performansi zastaje dah i koje su, vjerujem, svim bikerima na svijetu predmet mladenačke žudnje.

Nakon nekog vremena provedenog u druženju s tom H-D ekipom saznao sam da je izraz "pla-





Romantičan pogled našeg Sandija, koji niti jedan H-D ne može gledati bez čeznutljivog pogleda

CIJENA
73.500 KN

stika" zapravo suprotno od svega onog što jest Harley Davidson, a to je hrpa željeza na dva kotača s nekom svojom neobjašnjivom dušom, koju upoznate tek kada ga zajašete i do ušiju se zaljubite u tu predivnu hrpu željeza.

Predmet ovog testa je upravo tog imena: Iron iliti naški: željezo. Puni

naziv ove sklad-
ne hrpe željeza o kojoj pišemo
u ovom testu je Harley Davidson
Sportster 883 Iron.

Mali, a zločest

Dajući ime svom novom proizvodu majstori iz Milwaukeeja očito su imali na umu gore spomenutu harleyašku internu zezanciju plastika-željezo, pa su novom modelu Sportster obi-

telji
dali to
željezo
ime, mada su i svi
ostali modeli iz te tvornice jednako
željezni, ako ne još i "željezniji", jer
su masivniji, teži, veći i jači...

Sportster obitelj je najmanja, a neki bi rekli i početna obitelj Harley Davidsona, jer se sa Sportsterom najčešće počinje. Postoji nekoliko modela Sportster obitelji, kao što postoji i nekoliko modela svake od H-D obitelji (a to su: Dyna family, Softail family, VRSC family i Touring family). Modele Sportster je lako

prepoznati, jer su svi nekako nado-
građeni oko moćnog V-twin agrega-
ta, koji je okosnica tog motocikla,
imaju maleni i uski spremnik goriva
i nekako su, ruku na srce, primjet-
no manji od svih drugih Harleya.
Upravo bismo to spomenuli kao
najveću manu ovog našeg testnog
Sportster-Irona. Vozeći ga imate
nekako dojam da ste u jakni koja
vam je za dva broja manja nego
što bi trebala biti, tj. da je stroj pod
vama - koji, doduše, brunda kao pravi
pravcati Harley Davidson - u svim
gabaritima manji od onoga kakav bi
u vašoj glavi trebao biti. Međutim,
kada uzmemo u obzir činjenicu da
se Sportster kao deklarirano naj-
manji H-D proizvodi još od davne
1947. godine i da do današnjeg
dana bilježi izvrsne prodajne rezul-
tate, ne možemo mu tu umanjeno-
st naspram drugih H-D modela pripisati kao neku manu, zar ne!?

Dakle, počnimo ga lagano secirati.



Malen, ali kompaktan u svakom pogledu

Počēt ćemo od onoga što je mnogima kod ovako statusno-šminkerskog motora i najvažnija komponenta, a to je izgled.

Samo ime zaista puno govori o ovom stroju. Iron. Da, zaista je sve puno željeza, koje izgleda još zločestije u toj mat crnoj kori u koju je bio obučen naš testni model. Inače, Iron se može naručiti u još samo jednoj varijanti, a to je mat srebrna boja, što jednako pojačava dojam željeza. Sve je, kao što vidite, mat crno, osim kromiranih klasičnih ispušnih cijevi, koje su po našem skromnom mišljenju mogle u ovoj varijanti biti

isto tako mat crne, da dojam bude potpun. Naplaci su od lakog lijeva, u pravoj chopperskoj maniri: 19 inča prednji, 16 inča stražnji, imaju po 13

krakova, a ako ih se pažljivo pogleda, izgledaju kao da ih je neki majstor netom ručno rezao i brusio. Malo se tu i tamo zasjaje, što izgleda zbilja

sjajno, kao što sjaji i pregršt kromiranih vijaka u mat crnom agregatu. Spremnik goriva je malen (12,5 l) i uzak kao i na svim Sportster modelima i na njemu stoji decentan i neupadljiv natpis Harley Davidson, da ne bi bilo zabune. Sjedalo je maleno, ali udobno i potpuno adekvatno i za puno kapacitetniju pozadinu od moje, a valja napomenuti da je ovakvo sjedalo san svih oženjenih muškaraca. Naime, kad dečki nekamo idu, a supruga bi htjela ići s vama, jednostavno nema gdje sjesti i problem je riješen. Naravno, ako vam se taj scenarij ne sviđa, na popisu

LED tehnologija u pokazivačima smjera sadrži i poziciono i stop svjetlo. Inovativnost za svaku pohvalu



Spremnik ulja bez promjene, ali to je karakteristika Sportstera



Kontakt bravica sa privjeskom, u kojem je indikator alarma koji se automatski pali čim se vlasnik s ključem udalji



Čak ni u tunelu nas nisu boljele uši od glasnoće, na koju smo inače navikli kod H-D-a

dodatne opreme je i suvozačko sjedalo, kao i dodatni oslonci za noge. No, to vaša supruga ne mora znati.

Gradski zvrk

Upravljač je, naravno, mat crni, u dragster stilu i neočekivano ugodan, kako za duge dionice na autocesti, tako i za kontrolu u oštrim zavojima, ali i za probijanje kroz gradsku gužvu. Zapravo, čini nam se da je ovaj motocikl kao stvoren

za gradsku gužvu, jer je lagan i uzak, a poznato je da dva cilindra odmah primaju gas, pa ste bez problema uvijek prvi na semaforu. Blatobrani su sportski (koliko to može biti jedan H-D), pa ćemo tu spomenuti i najzanimljiviju tehničku novotariju na ovom motociklu: stražnje poziciono i stop svjetlo je ugrađeno u pokazivače smjera, pa nema potrebe za

klasičnim stop-svjetlom. Kraći stražnji blatobran nudi i mogućnost montiranja registarske pločice s bočne strane, što je česta pojava kod choppera, da bi se bolje vidjela zadnja "šlapa". Uvjereni smo da će ovo preuzeti i drugi proizvođači, pa izgleda da je klasičnom stop-svjetlu na chopperima odzvonilo.

Ovdje treba još spomenuti i centralno postavljene oslonce za noge, koji su nam bili poprilična nepozna-

nica, no brzo se čovjek na to navikne, pa je položaj na motociklu vrlo prirodan i ugodan, mada to čovjek ne bi rekao gledajući stroj prije nego što na njega sjedne.

Sjednimo, dakle, na Iron i rezimirajmo subjektivni dojam potpisnika ovih redaka, koji je do sada vozio sve modele iz palete Harley Davidsona osim Sportstera.

Ključ u bravu, start engine - i potmulo prepoznatljivo H-D brun-

Majstorski dizajniran, što potvrđuju talijanski bikeri, koji su jako česti kupci Sportstera





Prednja kočnica: solidna i ništa više od toga



Decentni logotip, da ne bi bilo zabune



Detalji, u kojima Harley Davidson zaista briljira



danje počinje. Cilindri se svađaju jedan s drugim, što rezultira karakterističnim vibracijama, koje tvorcima ovog stroja uza sve izmišljene gumene ovjese agregata kao da jednostavno ne žele smiriti, jer onda to više vjerojatno ne bi bio pravi Harley Davidson. Sve se trese. Ako vas te vibracije smetaju, onda nemojte kupovati H-D. Mene osobno toliko vesele da se uvijek sjetim često spominjanog sinonima za Harley, a to je "najveći vibrator na svijetu".

Motor za cure????

Prvi tehnički detalj koji nas je ugodno iznenadio je ubacivanje u prvu brzinu. Kvačilo je mekano, kao da je omekšano za žensku ruku, a mjenjač iz neutrala u prvu ide bez

trzaja toliko karakterističnog za H-D motocikle. To je odmah probudilo crva sumnje da je ovaj stroj, tako malen, kompaktan, niskog sjedala i dizajniran do najsitnijeg detalja, zapravo namijenjen jednoj novoj progresivno rastućoj bikerskoj populaciji, a to su cure, žene, majke, ljubavnice, i sve ostale pripadnice ženskog spola, koje sve češće vidam po europskim susretima kako same obuzdavaju svoje željezne ljubimce na dva kotača. Čak su i organizirane u udruzi "Ladies of Harley".

No, dobro, budućnost će već



je cijela komandna ploča samo jedan veliki, klasični brzinomjer, tako da broj okretaja određujete po sluhu i feelingu. U gradskoj vožnji je to sasvim dovoljno, no ako se poželite malo poigrati po zavojima, trebat će vam zaista dobar sluh. Do blokade će iskusniji bikeri doći i prije nego što misle, pa se tu treba osloniti isključivo na okretni moment, koji iznosi 70 Nm pri 3.750 okretaja.

pokazati je li taj crv sumnje opravdan. Iron se zaista vozi kao bicikl - opušteno i lako. Zračno hladeni klasični V-twin Evolution agregat s razmakom između cilindara od 45 stupnjeva i zapreminom od 883 ccm vuče odmah iz niskih okretaja, koje, nažalost, ne možete vidjeti, jer

Razvlačenje brzina do kraja nema nekog smisla, jer će skromnih 53 KS doći do izražaja u prvih nekoliko sekundi dodavanja gasa, a onda odmah treba prebaciti u višu brzinu da bi se korištenjem pristojnog okretnog momenta nadoknadila ta skromna konjica. No, Harley se tako i vozi, pa ćete biti nemalo razočara-



Filter za zrak bez promjene



Suvozačkog sjedala nema, što će neke razveseliti, a neke odbiti



Naravno, pogonski remen je prepoznatljiva karakteristika svih H-D-a

Vizualno možda malen, ali bećar od 183 cm visine sasvim se udobno smjestio



ni ako od imena Sportster očekujete i ozbiljne sportske performanse. Ali, da ne bude zabune, Iron se po zavojima vozi bolje od svih ostalih postojećih klasičnih Harleja, a razlog tome leži u centralno postavljenim osloncima za noge: kod njih je kontrola u zavoju puno bolja nego na modelima gdje su oslonci za noge pomaknuti naprijed.

Kratki i oštri zavoji Ironu su prirodno prebivalište i zbog činjenice da je međuosovinski razmak svega 1.510 mm, što je za jedan H-D poprilično malo, kao, uostalom, i sve

drugo na ovom modelu. Isto vrijedi i za kočnice. Rekli bismo: solidne. Jedan disk od 292 mm naprijed i isti takav straga zaustavljaju ovih 260 kg željeza kao i kod ostalih klasičnih H-D modela. Dobro, ali daleko od spektakularnog.

Kao stvoren za mokru podlogu

Kako nas je na putovanju iz spomenutog Novog Vinodolskog svo vrijeme prala gusta kiša, ustanovili smo da je zbog skromne snage agregata, ne baš kapacitetnih kočnica i dimenzija guma (100/90-19

prednja i 150/80-16 stražnja) ovo savršen motocikl za kišne uvjete, što bi moglo značiti i da je savršen za nekoga tko tek ulazi u čarobni svijet na dva kotača, a želi da njegova najdraža igračka bude upravo Harley Davidson!

I da ne zaboravim da pritom mora imati i 73.500 kn, koliko ova zvijer košta, a što je otprilike 15% skuplje od postojeće konkurencije u tom segmentu. No, imati u svojoj garaži jedan Harley Davidson - pa makar on bio i najjeftiniji i najmanji model u ponudi - ipak znači puno u bikerskoj

filozofiji, imajući u vidu činjenicu da H-D već odavno nije samo motocikl, nego cijela jedna životna filozofija. I vjerujte, kad ga jednom uvezete u svoju garažu, nema više dosade. Naime, u H-D katalogima postoji gooooomila dodatne opreme, na koju ćete svakog proljeća potrošiti svu svoju ušteđevinu, uz neumjesne komentare vaših ukućana u stilu: „A što ovaj novi skupi volan ima, a ovaj stari nema?“

Lovu u džep, pa trk u Dubravu

Sve u svemu, iako je najmanji, ovo

Plastika, koju odmah treba skinuti, a registarsku pločicu montirati na bok



Strugači su ispunili svoju funkciju i strugali u oštrijim zavojima



Kao rukom klesan



Uska silueta Irona, koji je kao stvoren za probijanje kroz gradsku gužvu



TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični, četverotaktni

Promjer x hod: 76,2 x 96,8 mm

Obujam: 883 ccm

Razvod: dvije bregaste osovine u bloku i 2 ventila po cilindru

Odnos kompresije: 9:1

Hlađenje: zrakom

Paljenje: elektronsko

Napajanje: elektronsko ubrizgavanje

Spojka: više lamela u uljnoj kupci

Mjenjač: 5 brzina

Okvir: čelični cjevasti

Ovjes: teleskopska vilica sprijeda; straža vilica s dvostrukim amortizerima

Gume: prednja 100/90-19, stražnja 150/80-17

Kočnice: naprijed disk s kočionim čeljustima s 2 klipića, straža disk s jednim klipićem

Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.255, visina sjedala n. d., osovinski razmak 1.510, težina 251 kg,

Deklarirano: snaga - 54 ks (39,7 kW), maks. okr. moment - 70 Nm pri 3.750 okr/min

Spremnik goriva: 12,5 l

+ image, okretni moment, upravljivost

- snaga, kočnice, preglednost retrovizora, male dimenzije

je pravi pravcati Harley Davidson u svakom pogledu, pa ako vas nervira što se na svom dvokotačnom ljubimcu neameričke proizvodnje vozite u majicama i jaknama sa H-D logotipom, krajnje je vrijeme da nekako zaradite, posudite ili ukradete (što je u našoj tužnoj, recesijom okupanoj zemlji dosta česta pojava) tih nekoliko desetaka tisuća kuna, došetate do zagrebačke Dubrave, gdje je prodajni centar Harley Davidsona za Hrvatsku i priuštite si mat-crni ili mat-srebrni Iron Sportster 883. ■



Da je još jedan disk s ove strane...

Odlična kontrola u zavoju, ali samo do jedne mjere kada oslonci zastružu i podsjetite vas da ste na klasičnom Harley Davidsonu

