

Harley Davidson

XR 1200

Naked s dušom customa nije nova stvar, ali je svakako rijetka pojava, posebno u ponudi Harley-Davidsona. XR 1200 je stvoren tako da zadovolji potrebe europskog kupca, što znači da se ne boji zavoja, niti se srami svog atipičnog dizajna određenog pomalo diskutabilnim oblikom stražnjeg kraja. Showa ovjes, dobre kočnice, drastično povećanje snage, sportske gume... Pili li to ova tradicionalna američka marka granu na kojoj sjedi? Nipošto. XR 1200 je pravi Harley-Davidson. Samo je malo zabavniji od drugih

Konačno SPORTster

PIŠE: **TOMISLAV BEŠENIĆ**
 FOTO: **IGOR KREČ**

Nismo se baš nadali da će tako skoro doći dan kada ćemo jedan Harley Davidson spustiti na koljeno. Mislili smo da će prije Amerika dobiti Afroamerikanca za predsjednika, a Hrvatska svoju premijerku. A sada se sve to nekako poklopilo. Pritom bi bilo politički nekorektno reći da smo XR 1200 baš samo tako spustili na koljeno, njegovih smo 250 suhih kilograma raspoređenih uzduž i poprijeko 1.515 mm osovinog razmaka ipak morali oboriti na koljeno. Zapravo, da se radilo o slično koncipiranom modelu nekog drugog proizvođača, takva glupost nam možda ne bi ni pala na pamet, no H-D nam je u tom smislu predstavljao poseban izazov.

Bez obzira na to što smo sami sebi dokazali da je takvo što moguće, na H-D XR 1200 ne treba gledati kao na kakav sportski motocikl. On je samo puno zabavniji od ostalih modela ovog proizvođača koji su uglavnom koncipirani tako da u njima uživate dok idu ravno. XR je poseban zbog toga što se radi o prvom modelu tog proizvođača koji nije apriori dizajniran za kvazi buntovne američke zubare, odvjet-

nike i ginekologe, nego za europskog kupca i njemu drage zavojite ceste. Hvala Bogu na tome!

Pritom to što bi ljepota XR-a 1200 trebala izvirati iz njegovih dinamičkih kvaliteta nipošto ne znači da ovaj motocikl ne plijeni poglede. On možda jest malo drugačiji od svoje braće, čak i one iz njegove Sportster loze, no dizajnom se ipak oslanja na američku tradiciju. Naime, XR 1200 svojom pojavom odaje počast natjecateljskom modelu XR 750, bezbroj puta okrunjenom kralju "flat track" borilišta i motociklu koji - uz blagu pomoć pravilnika prilagođenog baš njemu - dominira tom američkom verzijom speedwaya još od ranih sedamdestih godina. XR 1200 svoju inspiriranost tim motociklom pokazuje kroz dizajn spremnika goriva, u crno obojane lijevane naplatke, visoko podignuti dvostruki ispušni sustav (doduše, postavljen s "krive" strane) i specifičnu izvedbu stražnjeg djela motocikla, koja za tog tradicionalnog proizvođača predstavlja vrlo hrabar potez koji se neće svakome svidjeti. "Bold move" rekli bi oni s druge strane "Velike bare".

No, takav je i cijeli motocikl. Kod Sportstera smo obično navikli da novi model donosi drugačiju grafiku, 2 mm niže sjedalo ili za 0,5 % mekšu pologu spojke i u tom smislu XR 1200 doista donosi dramatične promjene. Nabrojimo samo neke: sportski Showa ovjes, snažne Nissin kočnice, povećanje maksimalne snage za čak

50 %... To su termini koji definitivno ne spadaju u H-D vokabular. Tu su i 17-colni stražnji naplatak, sportske gume i nova ploča s instrumentima s velikim centralno smještenim obrtomjerom kojem crveno polje počinje tek na 7.000 okr/min te digitalnim brzinomjerom. Da, vlasnici Dyne, Electre ili Softaila, dobro ste pročitali: digitalnim brzinomjerom.

A ima toga još! Recimo, prednji blatobran je plastičan, a od istoga su materijala i oplata stražnjeg kraja, ali - nećete vjerovati - i spremnik goriva. Time su uštedjeli na kojem kilogramu mase, ali sasvim sigurno i na troškovima proizvodnje, što potvrđuje i to da je od plastike i to ne baš neke kvalitetne - izrađen i poklopac spremnika goriva. Čista hereza, rezignirano bi zaključio neki buntovni burzovni mešetar s Wall Street koji smatra da je plastici mjesto samo u grudima njegove ljubavnice, nikako ne i na voljenom motociklu.

Male su šanse da će on ikada razumjeti originalnost i specifičnu privlačnost ovog američkog "cafe-racera", koji - usprkos tome što bi neki njegovi detalji mogli biti i skladnije izvedeni - predstavlja privlačnu i atraktivnu cjelinu na koju ne treba trošiti previše riječi. Zato svakako treba potrošiti pokoju riječ na opis položaja vozača, koji je za jedan Harley-Davidson - već pogađate - donekle neobičan. Gornji dio tijela je izdužen i daje osjećaj apsolutne nadmoći nad okolnim svi-

C I J E N A

101.016 K_N

XR 1200 je zabavan i relativno udoban motocikl. S njime možete lagano krstariti po cesti, ali i uživati u nešto bržoj vožnji

Zbog svoje težine i velikog osovinskog razmaka XR 1200 traži nešto oblije putanje i ne dopušta pretjerane korekcije, no svejedno ga je užitak voziti sportski



jetom, dok su oslonci za noge smješteni negdje na pola puta između custom i sportske izvedbe, što ovaj motocikl svakako čini spretnijim, ali isto tako počinje lagano umarati pri dužoj vožnji.

Instikt Chucka Yeagera

Slična se primjedba može dati i za upravljač, koji je inače visoko postavljen i dosta širok, ali je isto tako malo previše zatvoren, što je nepovoljno jer zamara šake, a donekle otežava i sportsku vožnju. Bez obzira na to XR 1200 je relativno udoban motocikl, a tome pridonosi i samo sjedalo, koje na prvi pogled djeluje dosta tvrdo, ali je zapravo sasvim ugodno. Jedini problem s tim sjedalom je u tome što imate osjećaj da ono cijelo vrijeme tijelo lagano gura prema naprijed, iako je zapravo najbolje kada se stražnjica osloni na njegov povišeni stražnji dio, koji pruža vrlo dobar oslonac kod snažnih ubrzanja.

A osim što su snažna, ubrzanja s ovim motociklom predstavljaju i istinski užitak. Prilikom kretanja s mjesta nije rijetkost da proklizi stražnja guma, što je samo jedan od načina na koji vas pulsirajući V2 agregat s kutom od 45° između cilindara podsjeća na to da pri 3.700 okr/min razvija jubilarnih 100 Nm okretnog momenta. U praksi to znači da jednom kada prebacite 3.000 okr/min agregat odlučno vuče u svim režimima, s tim da nekako najljepše prede na otprilike 4.000 okr/min. U tom trenutku raspolažete sa sasvim dovoljnom zalihom snage, odnosno, dovoljno je da samo trznete polugom gasa, pa da se agregat zavrti u više okretaje i počne veselo pokazivati sve svoje potencijale. Nema tu neke nagle erupcije, ali je dovoljno dobro da se motocikl vozi sportski te da se sva pretjecanja izvode sigurno i bez stresa.

XR 1200 ćete najlakše prepoznati po njegovom stražnjem kraju, koji je sa vizualnog aspekta i glavni predmet rasprava o ovom motociklu. Taj je dio motocikla izrađen po uzoru na natjecateljski XR750, a slično je rješenje još 1977. godine utjelovio i neuspjeli model Cafe Racer



Iako, dakle, nije snagator, ponuđenim međuubrzanjima XR 1200 pokazuje da ima sasvim dovoljno snage, a nemoguće je pritom ne primijetiti da njegov agregat počinje davati najbolje od sebe baš na onim brojevima okretaja na kojima drugi Sportsteri lagano love silaznu putanju. Slična je stvar i s maksimalnom brzinom. Naime, XR 1200 na naše ugodno iznenađenje, bez ikakvog problema dostiže 190 km/h. Nakon toga brzina možda raste 'mic po mic', no u nama se već javio instinkt Chuck Yeagera i cilj nam je probijanje zida od 200 km/h, što bi bila doista neočekivana poslastica od jednog klasičnog Harley-Davidsona. 196, 197, 198,...199,... Odlično, imamo je! A onda u trenutku kada digitalni brzinomjer ispisuje magičnih 200 km/h - hladan tuš! Pali se blokada. Nema veze, mi smo svoje već ionako postigli.

Taj dodatni, itekako primjetni vjetar u leđa, XR-u daje osnaženi pogonski agregat kojem je - u usporedbi, primjerice, s Nightsterom - nakon promišljenih intervencija maksimalna snaga porasla sa 60 KS pri 5.500 okr/min na čak 90 KS pri 7.000 okr/min. Pritom u Harley-Davidsonu nisu trebali izmišljati toplu vodu, bilo je dovoljno pogledati što rade u sestričkom Buellu, u kojem taj isti zrakom hlađeni V2 agregat zapremine 1.203 ccm razvija 95 KS. Od njih su i preuzeli zamašnjak, ali i nekoliko zgodnih ideja kako ovom klasičnom agregatu - kod kojeg je sasvim arhaično provrt manji od hoda (88,9 x 96,8 mm) - podariti sportske karakteristike.

Drugačije bregaste osovine, povećanje kompresije sa 9,7:1 na 10:1, promijenjen ispušni sustav i na koncu drugačiji sustav elektronskog ubrizgavanja sa usisnim grlima promjera 50 mm glavni su 'krivci' za bitno poboljšanje performansi. Da se ovdje radi o jednoj bitno drugačijoj zvijeri govori

Iako se XR 1200 može nagnuti puno više od bilo kojeg Harley-Davidsona, kod većih nagiba oslonci za noge, ali i dijelovi smješteni ispod agregata, počinju dodirivati asfalt, tako da je za spuštanje na koljeno potrebno izvoditi malo više gimnasticiranja u sjedalu

Pored kontakt brave nalazi se sportski izveden usis zraka, koji govori da ovaj motocikl diše drugačije nego što je to slučaj kod drugih modela ovog proizvođača

Prekidaci su izvedeni kao i na drugim modelima ovog proizvođača

Uz to što mu je snaga porasla sa 60 na 90 KS, V2 agregat se od 3.000 okr/min nadalje može pohvaliti i zavidnom elastičnošću

Veliki obrtomjer na kojem crveno polje počinje tek na 7.000 okr/min i digitalni brzinomjer odskaku od tradicije ovog proizvođača i nagovještaju da se ovdje radi o jednom malo drugačijem Harley-Davidsonu

S obzirom na dodatna opterećenja koja trpi za 50% snažniji agregat, ugrađen je i poseban hladnjak ulja

Dvostruki ispušni sustav izveden je po uzoru na najtečajski XR750



I kada stoji, XR 1200 djeluje kao pravi "muscle bike". Na njemu nema mjesta kromu ni velikom poklopcu zračnog filtera



i izostanak klasičnog bočno smještenog kućišta filtera zraka, kao i ugradnja posebnog hladnjaka ulja koji brine da se glava agregata ne usije usljed dodatnih opterećenja.

Sve je to uz povećanje maksimalne brzine donijelo i rast putne brzine, a da i ne govorimo o dodatnom uzbuđenju koje takve poboljšane performanse donose u vožnji. Zapravo je jedina koleteralna žrtva povećanja snage tipična H-D akustika, što će reći da pri stajanju na mjestu i na nižim okretajima pulsiranje V2 agregata ne prati u potpunosti i onaj karizmatični zvuk. Lako se čuje da su to one klasične Harley-Davidson note, ali ponekad imate osjećaj kao da ih umjesto trombona svira flauta. Na višim okretajima zvuk postaje grljeniji i čini XR dostojnim njegovog obiteljskog imena, no oni najzagriženiji ljubitelji ove marke svejedno će reći da to nije to. Njima za utjehu ostaje to što je uključivanje bilo kojeg od 5 stupnjeva prijenosa još uvijek popraćeno onim tipičnim metalnim "klikom". Sam mjenjač je dobro usklađen s karakteri-

stikama agregata i omogućuje relativno lagodnu promjenu stupnja prijenosa na više, dok kod stavljanja u nižu brzinu traži nešto više uvjerenja silom vašeg stopala.

Kožno odijelo, ali bez resica

Usprkos svim neobičnostima koje proizlaze iz njegova zvuka, dizajna i položaja vozača, te potpunog izostanka kroma, XR nije izgubio previše od one tipične karizme koju nose proizvodi tog američkog proizvođača. Tome u prilog svakako idu i nadaleko poznate vibracije, koje itekako možete osjetiti na nogama, te je moguće da će vam ti ekstremiteti nakon duže vožnje lagano utrnuti. Želite li to izbjeći, domognite se otvorene ceste i držite brojač okretaja koju desetinku milimetra ispod oznake 4, odnosno od 100 do 120 km/h u 5. stupnju prijenosa, kada sasvim neočekivano nastupa nirvana u pogledu vibracija. Osim što se tada vozi kao i svaki drugi neamerički motocikl, XR na tim brzinama ulazi i u najzabavnije područje

primjene, koje traje sve do nekih 150 km/h i koje vam na nekoj vijugavoj magistrali omogućuje da ga bez ikakvog napora vozite umjereno sportski.

Bilo bi ga nepravedno uspoređivati s nekim japanskim naked modelom upola manje zapremine, no XR 1200 se prilikom prolaska kroz zavoje ipak pokazao zabavnijim nego što smo očekivali. Doduše, tijekom oštrijih prebacivanja na ulascima u zavoje ne može do kraja sakriti svojih 250 kg, što znači da ovaj motocikl ipak voli nešto obilje putanje, kao i to da usred zavoja ne dopušta pretjerane korekcije. Uz sve to pri oštrijim skretanjima pokazuju i blagu tendenciju zatvaranja upravljača, no sve to ne može umanjiti spoznaju da s ovim motociklom možete biti zapanjujuće brzi ukoliko to želite.

Od pomoći je i to što je XR i pri bržoj vožnji u zavoju vrlo stabilan i ne leluja, barem tako dugo dok ne naletite na neravninu koja zna uznemiriti motocikl. Prilikom vožnje u uspravnom položaju prednji ovjes solidno upija sve neravnine, a iako



Ovo definitivno nije običan Sportster. Aluminijska stražnja vilica i dobro podešeni dvostruki stražnji amortizeri pružaju XR 1200 puno veću čvrstoću u zavojima



Iako se ne razbacuju snagom, dvostruki prednji diskovi kvalitetno zaustavljaju ovaj motocikl, koji može dohvatiti i 200 km/h



Pogonski remen već je dugi niz godina zaštitni znak ovog proizvođača

XR 1200 ima sportski podešen ovjes, što znači da motocikl ni pri brzim prolascima kroz zavoje nije sklon lelujanjima, barem tako dugo dok ne naletite na neravninu



su obdareni kratkim hoda od svega 89 mm, to isto vrijedi i za stražnje dvostruke amortizere.

Već smo napomenuli da je XR 1200 opremljen Showinim ovjesom, no nismo rekli da se naprijed nalazi upside-down vilica promjera 43 mm bez mogućnosti podešavanja, dok se straga nalazi potpuno nova i još k tome aluminijska vilica, čijim radom upravljaju dvostruki amortizeri s mogućnošću igranja s predopterećenjem. Već je i iz skromnih mogućnosti podešavanja vidljivo kako se tu ne radi o nekim vrhunskim, gotovo natjecateljskim komponentama ovjesa, no one svakako vrlo dobro odrađuju svoj posao, čine motocikl sportski čvrstim, te se dobro slažu s intervencijama na okviru.

Zapravo, sam okvir i nije toliko drugačiji nego na nekom drugom Sportsteru, no uz to što mu je povišen stražnji dio, smanjen mu je i kut glave sa 30 na 29,3°, dok je istovremeno predtrag narastao sa 119 na čak 130 mm. Uz to je transformaciji prednjeg kraja svakako doprinijela ugradnja trokrakog lijevanog naplatka i Dunlop Qualifier gume dimenzija 120/70-18, dok se na drugom kraju XR nalazi istoimena guma koja svojim proporcijama 180/55-17 odgovara svakom sportskom motociklu iz klase 600.

Ovaj motocikl definitivno ima pravu obuću, ovjes je dovoljno konkretan, a oslonci za noge su nešto više postavljeni, pa je zapravo jedini preduvjet za dobru zabavu da se prije vožnje riješite svih predrasuda vezanih uz Harley-Davidson, te se upustite u uživanje u dinamičnoj vožnji. Ovaj se model navodno može izbaciti 39° stupnjeva iz svoje vertikale prije nego se njegovi oslonci za noge i zaštita ispušnog sustava počnu vući po asfaltu. Iako će neki ekstremniji vozači, posebno ako nisu skloni

izbacivanju tijela, povremeno možda i ostrugati donji dio motocikla, XR 1200 ipak omogućuje ulaske i u dublje nagibe, dovoljno duboke da nam padne na um ona ideja s početka testa.

Oblačimo, dakle, kožno odijelo (ne ono s resicama, već s klizačima na koljenu) i odlučujemo si sknuti nevinost kada su Harley-Davidson motociklu u pitanju. Već nam pri prvom pokušaju nešto veća sila potrebna da ga bacimo u takav nagib, a onda i prepoznatljivi zvuk metala koji se tare po asfaltu, govore da ovaj motocikl ipak nije zamišljen tako da ga vozite s koljenom na podu, no nisko sjedalo smješteno na samo 742 mm omogućuje nam da uz malo gimnasticiranja ipak ostvarimo svoj naum. Spustili smo ga na koljeno i to bitno lakše nego što smo očekivali. Potvrđuje se tako da je ovo zapravo puno sportskiji motocikl nego što to daju naslutiti njegovo obiteljsko naslijeđe, pozamašne dimenzije i masa od 250 kg, te imamo osjećaj da XR zapravo uživa, bez obzira na to što pritom njegovo metalno podvozje struže i jauče.



▲ Iako presvučeni gumom, oslonci za noge ne mogu spriječiti širenje karakterističnih vibracija



◀ Prednji pokazivači smjera malo su se olabavili uslijed vibracija



Dizajn stražnjeg svjetla je mogao biti i maštovitiji



Maleno prednje svjetlo preuzeo je i Sportster 883 Iron



Sa cijenom od 101 tisuće kune XR 1200 nije bitno skuplji od običnog Sportstera, a pritom nudi bitno bolje vozne osobine

H-D XLCR CAFE RACER I XR 1000 SPORTSTER

Treća sreća?

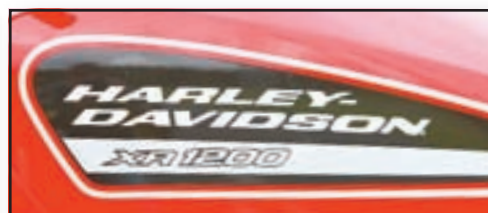
Iako je u početku bila zamišljena samo za prodaju na europskom tržištu, XR 1200 je pobudio toliko zanimanja da je u prosincu prošle godine odlučeno da krene u prodaju na globalnoj razini. Osim toga, nedavno je predstavljena i verzija X, koja posjeduje stražnje amortizere s izdvojenim spremnicima i većim mogućnostima podešavanja. Dobar je to znak kako mu se smiješi uspješna tržišna karijera, što se ne bi moglo reći za dva prethodna pokušaja da se u serijskom motociklu utjelovi duh natjecateljskog XR-a 750.

Prvi se takav pokušaj dogodio još 1977. Godine, kada je predstavljen model XLCR Cafe Racer nastao na mehaničkoj osnovi ondašnjeg Sportstera. Radilo se o modelu kojim je Harley-Davidson pokušao konkurirati tadašnjim superbike motociklima kao klasi koja je još bila u povojima, a u tome je trebao pomoći spuštenu upravljajući i drugačiji stražnji kraj

motocikla, koji je omogućio bolje pozicioniranje stražnjih amortizera. Kao uzor za to rješenje poslužio je XR 750, a zanimljivo je da svojim dizajnom takav stražnji kraj snažno nalikuje onome na današnjem XR-u 1200. Dva prednja diska i malena prednja maskica trebali su dati dodatnu sportsku notu, jednako kao i poboljšana upravljivost i stabilnost, dok je pogonski agregat ostao neznatno promijenjen i razvijao je samo 61 KS. No, već je i to bilo dovoljno za maksimalnu brzinu veću od 180 km/h, što ga je automatski učinilo najbržim modelom tog proizvođača. Mjenjač je tada imao samo 4 brzine, a snaga se do stražnjeg kotača prenosila putem lanca, budući je H-D pogonski remen otkrio tek tri godine kasnije. Iako se iz današnje perspektive radi o privlačnom motociklu, tržište ga nije prepoznalo kao takvog, tako da je proizvedeno samo nešto više od 3 tisuće primjeraka. Prava

šteta, jer bi se njegovim eventualnim uspjehom Harley-Davidson možda pravovremeno uključio i u proizvodnju sportskih motocikala.

Sljedeći donekle sličan pokušaj dogodio se 1984. Godine, kada je predstavljen XR 1000 Sportster. Iako za razliku od Cafe Racera ovaj model nije pokušavao izgledati sportski, imao je određenu sportsku notu, a s modelom XR 750 ga je povezivala izvedba dvostrukog visoko podignutog ispušnog sustava smještenog s lijeve strane motocikla, kao i masivni filteri zraka smješteni na desnom boku. XR 1000 je umjesto jednog imao dva rasplinjača, a da bi to bilo moguće glave cilindara su morale biti preoblikovane po uzoru na natjecateljski model. Spomenute intervencije rezultirale su povećanjem snage, no iako je XR 1000 sa svojih 70 KS bio uvjerljivo najbrži motocikl ove marke, visoka cijena i nezainteresiranost tradicionalnih kupaca za jedan takav model rezultirali su prestankom proizvodnje praktički i prije nego se ona ozbiljno zahuktala. ■



TEHNIČKI PODACI

Motor: V2 pod 45°, četverotaktni
Promjer x hod: 88,9 x 96,8 mm
Obujam: 1.202 ccm
Odnos kompresije: 10:1
Razvod: 1 bregasta osovina u bloku i 2 ventila po cilindru
Hlađenje: zrakom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje goriva
Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
Mjenjač: 5 brzina
Završni prijenos: remen
Okvir: cjevasti čelični
Ovjes: upside-down vilica s cijevima promjera 43 mm, hod 125 mm; straga oscilirajuća vilica s dvostrukim amortizerima, mogućnost podešavanja preopterećenja, hod 89 mm
Gume: prednja 120/70-18, stražnja 180/55-17
Kočnice: naprijed dvostruki disk promjera 292 mm i kočione čeljusti s 4 klipčića, straga disk od 260 mm i kočiona čeljust s 1 klipčićem
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.195, visina sjedala 742, osovinski razmak 1.515, kut upravljača 29,3°, predtrag 130 mm, suha težina 250 kg
Deklarirano: snaga - 90 KS (67 kW) - 7.000 okr/min, max. okr. moment - 10,2 kgm (100 Nm) pri 3.700 okr/min
Spremnik goriva: 13,3 l

- + originalnost i karizma, ovjes, elastičan pogonski agregat
- vibracije, zvuk, težina, smještaj suvozača



Plastični spremnik goriva može pohraniti 13,3 litara tekućine, što bi uz izmjerenu potrošnju od 6,6 litara trebalo osigurati putnu autonomiju od dvjestotinjak kilometara. Poklopac spremnika goriva izrađen je od ne baš kvalitetne plastike

Kao i na ostalim Sportsterima, spremnik ulja je smješten ispod sjedala



Buntovnik s razlogom

Mi istovremeno uživamo u lako kontroliranom i trenutnom oslobađanju snage na izlascima iz zavoja, a ukupni doživljaj sportske vožnje ne mogu nam pokvariti ni kočnice koje su na testnom motociklu iz nekog razloga primjetno vibrirale. Izuzmemo li tu pojavu - koja je, vjerujemo, vezana samo uz primjerak koji smo imali na testu - kao i to da odlučnije aktiviranje prednjih diskova rezultira prebrzim poniranjem prednje vilice, kočionoj je grupi teško naći neku ozbiljniju manu. Nissanova četveroklipna klijesta i dvostruki prednji diskovi promjera 292 mm ne pucaju od agresije ili ukupne snage, ali ostavljaju dojam kako su taman dovoljno kapacitetni da se adekvatno nose s umnoškom težine i ukupnih performansi ovog motocikla.

Dakle, osim što skreće, ovaj Harley-Davidson i solidno koči, a uz sve to kvalitete koje proizlaze iz njegovih voznih osobina čine ga i svakodnevno upotrebljivim motociklom. Uz to je - iako to laiku možda na prvi pogled tako ne izgleda - i nešto udobniji od dobrog dijela motocikala ovog proizvođača, a o tome koliko je spretniji u gradu da i ne govorimo. Da se ovdje ipak radi o pravom Harley-Davidsonu govori i to da prilikom stajanja masivni agregat pretjerano grije noge, kao i to da kod manevriranja na mjestu traži malo više snage. Ipak, već kod sasvim malih brzina XR počinje vješto skrivati svoju težinu, što znači da se polukružna okretanja, iako traže prostora i vremena, izvode relativno lako, ali i da nije nikakav problem održavati ravnotežu prilikom provlačenja između

automobila. Sam upravljač nije baš toliko širok da bi tu predstavljao ozbiljniju zapreku, a čak su i retrovizori upotrebljivi i zapravo su bolji nego što bi se to dalo zaključiti iz njihova smještaja.

Sve u svemu, XR 1200 je dokaz da evolucija ima smisla čak i kada su u pitanju američki motocikli koji svoju karizmu grade baš na tome da se opiru modernim trendovima i svoju inspiraciju uporno traže u dalekoj prošlosti. Pritom implementacija temperamentnog duha u klasični kostur nije rezultirala nekim nakaradnim sportašem, nego lijepo zaokruženom cjelinom koja donosi toliki pomak u pogledu voznih osobina da imate osjećaj kako se XR 1200 pomalo odmetnuo od svoje braće. Životnim svjetonazorom tom je nakuću s dušom customa nekako najbliža Yamaha MT-01, no čak i ako uzmemo u obzir da je Yamaha u konačnici možda nešto vozniji i svakako uglađeniji motocikl, teško je povjerovati da je jedan japanski motocikl, ma koliko on karizmatičan bio, čak 15-tak tisuća kuna skuplji od konkurentnog Harley-Davidsona. Ili je to možda XR 1200 previše jeftin?

Može biti. Sa istaknutih 101.016 kuna nije dramatično skuplji od ostalih Sportstera 1200, a bolji je u svakom pogledu. Ako nas pitate, ima i više karizme, iako smo sasvim sigurni da se tradicionalni ljubitelji te marke, posebno oni koji žive s druge strane oceana, tu s nama neće složiti.

Još će s više gnušanja reagirati na tvrdnju da XR 1200 u cijeloj gami tog proizvođača nudi najbolji omjer uložene i dobivenog, jednostavno zato jer su oni bez razmišljanja na ime karizmatičnog dizajna i imidža - kojeg svaki Harley-Davidson nesumnjivo donosi - spremni žrtvovati i vozne osobine i svakodnevnu upotrebljivost. No, oni u ovoj priči i nisu toliko bitni. Ovo je ionako model namijenjen vrbovanju nekih sasvim novih kupaca, onih kojima je Harley-Davidson možda i dosad bio iznimno privlačan, no samo tako dugo dok je stajao na mjestu. Sada i takvi kupci konačno imaju pravo izbora, a to imaju zahvaliti tome što je prema riječima samog Billa Davidsona, praunuka Williamovog, XR 1200 rođen u Milwaukeeu, ali uzgojen u Europi. Bilo je i vrijeme da uzgojite takvog pastuha, gospodine Davidson, bilo je i vrijeme. ■



Iako vuče prema naprijed, sjedalo je sasvim udobno. Nažalost, to se baš i ne bi moglo reći za sjedalo suvozača

POGLED NA KONKURENCIJU	Tip agregata / hlađenje	Zapremina (ccm)	Maks. snaga (KS - okr/min)	Maks. okr. mom. (Nm - okr/min)	Suha težina (kg)	Osovinski razmak (mm)	Visina sjedala od tla (mm)	Završni prijenos	Spremnik goriva (l)	Cijena (kn)
Ducati GT 1000	V2 / zrakom	992	92 - 8.000	91 - 6.000	185	1.425	820	lanac	15	87.900
H-D XR 1200	V2 / zrakom	1.202	90 - 7.000	100 - 3.700	250	1.515	742	remen	13,3	101.016
Moto Guzzi 1200 Sport 4V	V2 / zrakom	1.151	105 - 7.000	105 - 6.000	240	1.495	800	kardan	18,5	104.005
Yamaha MT-01	V2 / zrakom	1.670	90 - 4.750	150 - 3.750	243	1.525	825	lanac	15	111.700