

Harley Davidson electra glide: same znano zveneče besede, ki označujejo najbolj znani motocikel ameriške hiše.

Slavo so gradili ameriški vojaki, ki so v drugi vojni uporabljali podobno zasnovane motocikle. Filmski lik ameriškega policajca je vezan na ta motocikel, ki je cestna križarka v pravem pomenu besede.

Electra glide s svojo pojavo vzbuja pozornost in zanimanje. To je v času neminljiva kreacija.

Nenavaden motocikel ven in ven. V dolžino ga je toliko, da obhod pomeni manjši sprehod. Za motorističnega navdušenca, ki se je miselno vklopil v japonski koncept vitkosti, drastičnega zmanjševanja teže in široko rabo vakuumirane plastike, je electra glide šok. Kajti že bežen pogled oznanja, da je motocikel prvak v teži – z gorivom vred tehta dobrih 343 kilogramov – dva japonska motocikla. Da konstruktorji niso varčevali, je vidno iz vsakega detajla. Kajti od povsod veje zajetnost, masivnost, ki daje misliti, da je to večer motocikel, ki mu zob časa ne more do živoga.

Opazovalcu s svojo pojavo vzbuja spoštovanje. Mislil si, da je tolikšen kos motocikla težko krotiti v gibanju: kajti motocikel, voznik in sopotnik pomenijo skupaj nekako pol tone teže. To je sicer resnica. Toda kilogramov v življenju ni čutiti. Parkiranje, na primer, je prava igrivost – sprožiš stransko oporo in spustiš motocikel. Ne bo padel, kajti stojalo je tako masivno, preprosto in hkrati učinkovito, da lahko parkiraš motocikel tudi sredi klanca. Pa ne bo oddrsel!

Tudi voznja je prava igrivost, če je le misel trezna. Ko motocikel krene z mesta, je v roki lahkoten kot peresce. Voznik na cilju, oddaljenem več sto kilometrov, zagotovo ne bo imel zlomljenih rok od napora.

Za udobje je poskrbljeno. Pa saj to je motocikel, namenjen udobju. Prava potovalna križarka, kralj cest mu tudi pravijo. Sedež je udoben fotelj, dovolj blizu tal, da tudi kratkonožni brez težav sežejo varno do asfalta. Sedež je tako oblikovan, da voznika v hrbtu podpre. Široko in privzdignjeno krmilo lepo sede v roke in omogoča lahkotno krmarjenje motocikla. Krmilo je vpeto v gumo, ki duši vibracije. V gumo je vpet iz istega vzroka tudi 1340 – kubični dvovaljnik. In v gumo sta vlezajeni tudi ploščadi, kamor voznik položi noge. (le malce manjši sta za sopotnika.) Nenavadno je videti ti dve plošči, če si navajen skopo odmerjenih stopalk japonskih športnih replik. Nenavadno je videti tudi pedal zadnje zavore, ki je tak, kot bi ga preselili iz tovornjaka. In prestavna ročica menjalnika je rešitev iz petdesetih let – to je »vaga«: pohodiš s prsti in prestavljaš navzdol, pohodiš s peto in prestavljaš navzgor. Sprva si misliš, da je pač taka dvojna prestavna ročica del eksotike, ki veje iz Harleja. Za tem pa se ti posveti, da se je mogoče s tem motociklom voziti tudi v »ta boljših« čevljih – brez skrbi, da bi jih neugledno odrsal.

Manj udobno se počuti sopotnik. Kajti ta model ima sopotniku namenjen bolj skopo odmerjen sedež, brez hrbtnega naslona. Sedež je višje od voznikovega, pa tako sopotnik tudi na račun kovčkov ob straneh težje ujame pravo pozicijo. Ona, sopotnica, je komentirala, da se je z BMW ji udobneje vozila.

Stranska kovčka sta pri potovalnem motociklu nuja, ki nima cene. Pri prejšnjih harlejih, ki sem jih vozil, ni bilo kam dati niti cigaretna škatle. Pri electra glide sodita bočna kovčka k serijski opremljeni. Ni pa ju mogoče odpeti, kot je pri turističnih motociklih danes v navadi. Zapira ju pokrov z vrha, kar je ugodno, saj se



Model electra glide – ponaša se tudi s filmsko slavo, v spominu so ameriške policijske variante, vsekakor najbolj poznani harley

Harley davidson electra glide

Neminljivost časa

Ljudje se zbirajo

vsebinska ne »vsuje« ven. Sta pa kljub zajetnosti rahlo neuporabna – čelade v kovček ni mogoče vtakniti.

Ceprav je ime electra glide staro in tudi koncept motocikla se ponaša s spoštljivo letnico, pa je mogoče pri modelu 89 najti veliko sodobne tehnike. Tako je recimo sprednje in zadnje vzmetenje pnevmatsko z možnostjo nastavljanja tlaka v blažljnem elementu. Prednja vilica je opremljena z anti-dive sistemom. Zavorni sistem tvorijo trije koluti premera 292

mm, ki težak motocikel spodobno dobro ustavljajo. Kolesi sta vili iz aluminija.

Motor že poznamo. Dvovaljnik na V s 1340 kubični, elastično vpet v okvir, brezhibno obdelan. Motor je opremljen s petstopenjskim menjalnikom, pogon na zadnje kolo pa je izveden z zobatim jermenom. O zmogljivostih pri Harleju ne govorijo prav radi. Hitrost nekaj malega prek 150 km na uro je lahko tudi potovalna hitrost, motor se prek 5000 vrtljajev v minuti ne vrtil rad, zato pa razveseljuje v najvišji



Impozantna zajetnost motocikla veje iz vsakega detajla. Jasno je videti, da motocikel tehta 343 kilogramov

prestavi tudi v nizkih vrtljajih. Nizko komprimiran motor (8.5:1) se je v praksi lepo pokazal: ko je zaradi nepazljivosti ostalo v rezervoarju le še nekaj kapelj bencina, je bila v sili na voljo le nafta. Motor je neprimerno mešanico prebavil, sicer s kajenjem iz izpušnih cevi, toda do črpalke se je brez težav dalo priti.

Na cesti se motocikel izkaže s prijetnim šarmom, pa čeprav se po teži in zmogljivosti ne more kosati s turistično ponudbo ostalih motorističnih hiš. Motocikel s svojim šarmom vsekakor deluje na voznika, narekuje umirjeno vožnjo, brez športnega prestavljanja pred in za ovinki, brez zaganjanja po ravninah. Umirjeno požiranje kilometrov je pravi način, kako



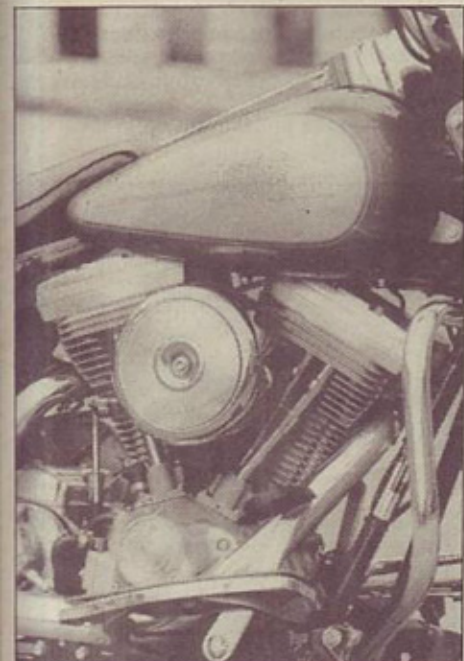
Electra glide pomeni recept, kakšen mora biti potovalni motocikel

s tem motociklom udobno daleč pripelješ. Motocikel je kljub svoji zajetnosti pri vseh hitrostih lahkoten, tudi na zelo slabem asfaltu varno miren, dobro vzmeten. Le pri ustavljanju, recimo pred semaforji, kaže biti pozoren, da motocikel ne uide iz ravnotežja, kajti tolikšne kilograme je naporno »reševati«. To pomeni, da mora biti tudi sopotniku popolnoma jasno, kdaj lahko leze na motocikel ali ga zapušča. Tu se kilogrami poznajo!

Je pa res, da največ ugodja motocikel nudi očem. Le detajlom se je treba posvetiti in motocikel izkaže vse svoje bogastvo. Kroma je na pretek, kombinacija s kovinsko modro barvo je sveža in elegantna. Recimo prednji blatnik: globoko sede na kolo, obrobjen je z masivno kromano letvijo, pri dnu ga zaključuje



Unikatne nožne opore: zajetna ploščad z v gumo vpeto oblogo proti vibracijam; prestavna ročica, ki jo upravljajo prsti in peta, varuje čevlje



Osnova motocikla je agregat iz 1340 kubične družine



Največ udobja je namenjeno vozniku, vtis pri vožnji je neponovljiv, za razliko od sovoznika, ki ne najde pravega razkosja v svojem sedežu

kovinska »zavesica«. Pa prednji žaromet: klasični žaromet s kromanim obročem objema večji kroman obroč kovinske maske, ki se razpoteguje ob straneh k vilici in navzgor do pleksi vetrnega ščitnika, ojačanega s kromanimi kovinskimi nosilci. Kromane cevne obrobe so speljane okoli motorja, tudi ob kovčkih, pod sedežem služijo sopotniku kot ročaji. Opisati je težko – to je treba videti v živo in potem ti postane jasno, zakaj se okoli parkiranelega motocikla zbirajo gruč opazovalcev.

Tu je mogoče najti tudi odgovor, ob opaznem dvigu kvalitete izdelave, zakaj grede motocikli harley davidson dobro v denar in zakaj rabljeni motocikli držijo visoko ceno. Harley je klasika, original, ki ga ni mogoče nadomestiti s cenejšo kopijo.

Electra glide v izvedbi »sport« je skromneje opremljena inačica motocikla, pa kljub temu impozantna. Z dodajanjem opreme, še udobnejšega sedeža, kovčka z naslonjalom je mogoče tudi ta motocikel dograjevati. Kakšne možnosti ima jugoslovanski kupec s primerno debelim bančnim računom, vam bodo povedati pri Industriaimportu v Ljubljani, jugoslovanskem zastopniku Harley Davidsona.

MITJA GUSTINČIČ
foto: Srđan Živulović