

Harley davidson se je kljub ekspanziji japonskih firm uspel obdržati na sceni. Nekaj s pomočjo vladnih ukrepov, nekaj pa s filozofijo izdelovanja nenavadnih motociklov, ki nimajo konkurence.

Harley davidsoni so v grobem enaki že zelo dolga desetletja. Čeprav tovarna motocikle prilagaja času, pa ostajajo nespremenjeni posebnosti, ki jih sicer dokaj redek krog ljubiteljev kupuje za velike denarje.

Harleyeve motocikle dobro razumejo le Američani sami, kjer so ti motocikli na vrhu priljubljenosti. Harleyevo ime ima tam še vedno veljavo in šarm, izvirajoč iz prvih let letošnjega stoletja. Kljub številnim krizam je harley še vedno močan, zaščitni simbol prav tako kot črtasta zastava z zvezdami. Film Easy Rider, v katerem igra Peter Fonda, pove veliko.

S te strani je odnos do teh



Special edition: spredaj dodatna žarometna, zadaj torbe z resami ter obupno visoka cena

Harley davidson heritage softail 1340

Živa legenda

Motocikel brez primerjave – Motocikel sodi v kategorijo, ki je vseč ali pa ne

Pogled od zgoraj v drugi perspektivi kaže značilnosti ameriškega motocikla, ki gre kljub starosti konstrukcije še vedno dobro v denar



Harley davidson heritage softail 1340: motocikel, ki privlači poglede in lomi mnenja

nenavadnih motociklov povsem drugačen.

«Fantastičen je,» trdi tisti, ki utripa z Ameriko.

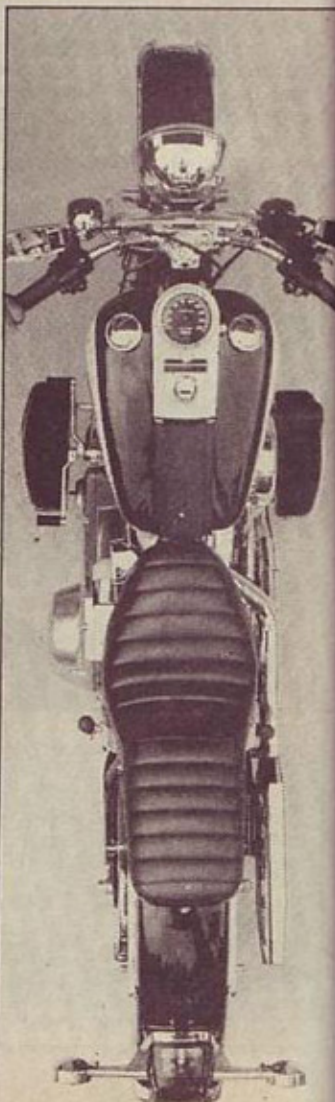
«Je samo star, hrupen in predrag,» komentirajo tisti, ki so se navduševali nad Agostinijem in odklanjajo vse, kar ni dirkalna replica.

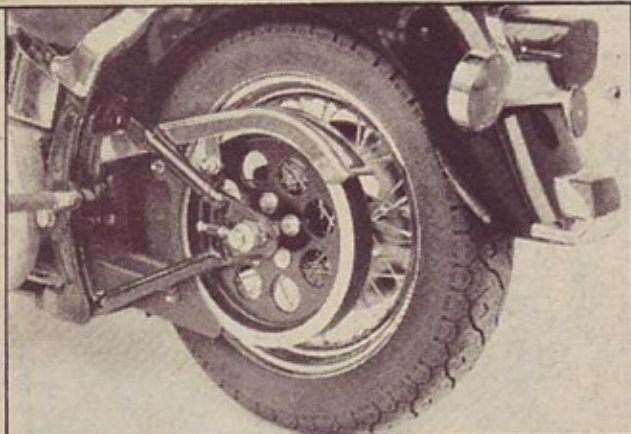
Je pa jasno kot beli dan, da je harley samo harley, brez primerjav. Pa je tako treba takoj vzeti na znanje, da tehta čez 300 kg, da zmore hitrost 250 kubičnega japonskega stroja, da ne dopušča športnega jemanja ovinkov, ker zadrša v tla, da ima netočen in hrupen menjalnik... Harleja je treba jemati takega, kot je, brez metrov in sekund. In takrat pokaže svoje pravo lice.

Heritage softail je najbolj harley od enajstih modelov, ki jih izdeluje tovarna v kraju Milwaukee (z letno proizvodnjo 60.000 motociklov). Se pravi, da je najbolj impozanten, najbolj zgodovinski, najdalj od japonske ponudbe.

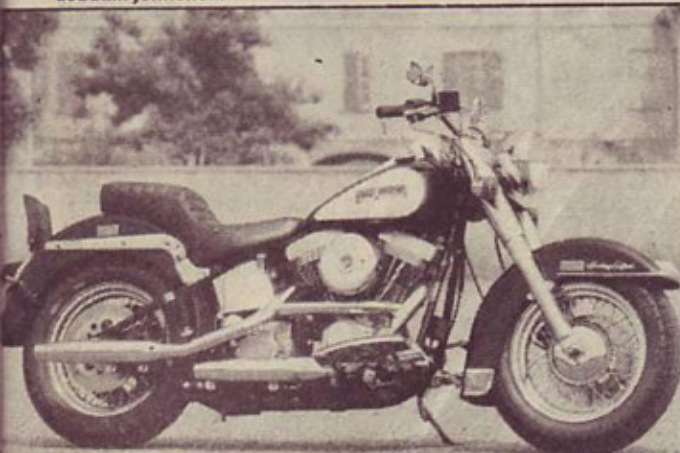
Softail je težak tudi v rokah, pa čeprav mu nizko težišče govori v prid. Sedež, krmilo in stopalke so uravnani tako, da zahtevajo pokončno sedečo držo, nenavadno za tukajšnja pojmovanja: naprej iztegnjene roke in noge, vsa teža na zadnjem kolesu, menjalnik daleč od noge in skorajda avtomobilski pedal za zadnjo zavoro.

Današnje dirkalne replike, ki jih ponujajo Japonci, s preko sto konji v motorju, fantastični-





Zadek: cevna trikotna nihajka, prenos moči na zadnje kolo je izveden z zobatim jermenom



Dolžina 2832 mm, višina sedeža od tal 675 mm, prostornina rezervoarja 13,2 litra, teža brez goriva 304 kg

mi zavorami, gumami, ki držijo do kolena, vabijo k hitri vožnji. Pa čeprav se je s temi stroji mogoče tudi turistično umirjeno voziti. Harleyjev motocikel pa kliče k umirjenosti.

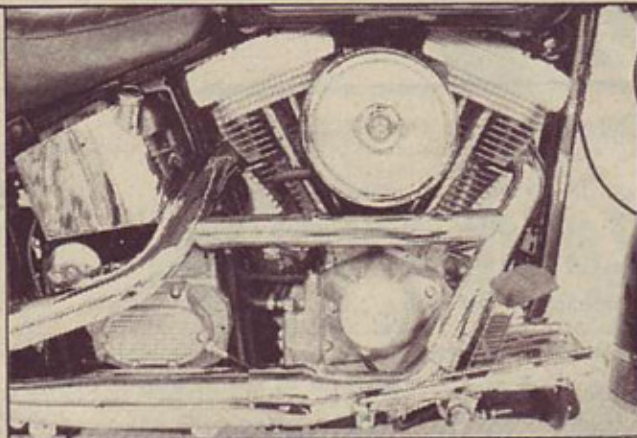
Vžig: vklop stikala na rezervoarju, dvakrat, trikrat plin, da se napolni uplinjač, protisk na gumb električnega zaganjača in motor zahrumi. Izpuh oznanja, da je v kot vlak dolg motocikel vgrajen dvovaljni motor.

Motor je že osemdesetletna konstrukcija, od katere ameriška tovarna ne odstopa. To je dvovaljni motor na valji na V pod kotom 45 stopinj, zračno hlajen, s po dvema ventiloma na valj, s enim uplinjačem Keihin Ø 38 mm. Ob vrtni 88,8 mm in hodu 108 mm streže motor s prostornino 1340 kubikov. Ob kompresiji 8,5:1 motor zmore moč 58 konjev (43 kW) pri 5000 vrtljajih v minuti: številke, ki so že pozabljene.

Motor v ločenem ohišju dopolnjujejo večploščna sklopka v oljni kopeli ter petstopenjski menjalnik. Primarni prenos moči je izveden s triredno verigo. Sekundarni prenos pa je izveden z zobatim jermenom ojačan s kevlarjem. Ta rešitev se je

izkazala nezahtevna za vzdrževanje in primerna veliki elastičnosti stroja, ki dovoljuje lenarjenje z menjalnikom.

Motor je vpet v dvojni cevni okvir izdelan iz jeklenih cevi ter ojačan s pločevinastimi vložki.



Motor: po zasnovi star kolikor je stara tovarna. Novi časi pa so prispevali izboljšave. Od 84 leta naprej so valji iz aluminija, dodana je bila peta prestava. Toda še vedno v okvir togo vpeti dvovaljni občutno vibrira

Prednji del je vzmeten s teleskopsko vilico s kraki Ø 39 mm, zadek pa je oprt na trikotno cevno nihajno vilico ter ob motorju vgrajen par hidravličnih blažilnikov.

Motocikel je obut v klasična kolesa s špicami in jeklenimi obroči. Obut pa je v skorajda avtomobilske gume dimenzij MT 90 - 16. Sprednje in zadnje kolo zavira po en zavorni kolot premera 292 mm.

Vsa navedena oprema pomeni klasiko v motociklizmu in enostavno rečeno - deluje, pa čeprav japonski motocikli prinašajo kvalitetnejše in funkcionalnejše rešitve.

Pogled se zato ustavi na ostalih detajlih, ki fascinirajo. Tu je obilica sijočega, kvalitetnega kroma, ki se zrcali na žarometu, smerokazih, krmilu, elementih prednje vilice, na rezervoarju, ob sedežu, na robovih zajetnih blatnikov, na motorju in pod motorjem... Veliko sijaja dopolnjenega z metaliziranimi barva-

mi, pušča vtis. Tako kot puščajo vtis predimenzionirani elementi, pladnji namesto stopalk.

Ker pa lastniki harleyjev radi segajo še po dodatni opremi za konkretniji izgled svojega motocikla, ima tovarna (in številni drobni proizvajalci) tovrstnim željam primerno bogat izbor dodatkov: od v ribji rep urezane izpušne cevi z obveznim napisom »harley davidson«, do posebnih motornih pokrovov, takšnih in drugačnih emblemov, še udobnejših sedežev, z resami ob strani ali brez... Skratka, lastniku harley davidsona je dano, da ne bo ostal neopažen!

Vozne lastnosti: proč s športnimi hotenji. To je motocikel za lagodna križarjenja brez ure na roki in brez želje po visokih vrtljajih - zato motocikel nima merilnika vrtljajev. Motocikel zmore slabih 157 km na uro in od 0 do 400 metrov pospeši v 15,4 sekunde. Pa še ta hitrost je za pokončno sedečo držo zaradi obilice vetra v prsi naporna.

Kratkoročni načrti



Čeprav vreme že nekaj časa ni več naklonjeno prijetnim motociklističnim trenutkom, še vedno upamo, da bomo lahko izpeljali začetno.

To pomeni, da čakamo pravi trenutek, ko bo vreme dovolilo, da na reškem dirkalnišču preizkusimo nekaj dirkalnih motociklov.

Če bodo odgovorni pokazali dovolj zanimanja in postrgali potrebna sredstva, bomo obiskali salon motociklov v Milanu, najpomembnejše srečanje motociklistične industrije (in vsega kar sodi zraven) v letošnjem letu. Po napovedih je že mogoče slutiti, da bo v Milanu mogoče videti veliko novega.

V pripravi pa imamo tudi sestavek o radialnih motociklističnih gumah.