

Sturgis je ime mesta v ZDA, kjer prirejajo zelo znani zbor motociklistov. Leta 1978 se ga udeležil tudi Willie D. Davidson in je tako prišel do imena za motocikel, ki ga je v tem času razvil.

Vsi, ki so do sedaj vozili Harley Davidsonov sturgis, se ujemajo v ugotovitvi, da to ni motocikel za tistega, ki želi ostati neopazen. S svojim izgledom vzbuja motocikel pozornost tudi pri zelo nezainteresiranih ljudeh s ceste, ki se za motoristom nikoli ne ozrejo. Poznavalec pa prigrete že s svojim mitičnim imenom in nenevadnim izgledom. Pa čeprav prisegajo na japonski šestvaljnik in sto po njihovem mnenju pravili denar za napacen motocikel.

Za pol toliko denarja, kolikor stane sturgis lahko kupite najtežjo yamaho ali pa faverdo. Zato ga kupujejo predvsem poznavalci, ki se ne jezijo nad vibracijami, pretirano težo, starinskim izgledom in skromno močjo.

Tudi testni vozniki so se nizali pred težavo, kajti tega motocikla se ne da merit z



Motocikel brez olja in goriva tehta 278 kg. Motor zmora 47,7 kW (65 KM) pri 5400 vrt./min ter navor 92,7 Nm pri 3600 vrt./min

Motocikel za vzbujanje pozornosti

Harley Davidson Sturgis : 1338 kubikov, 300 kilogramov in še več privlačnosti



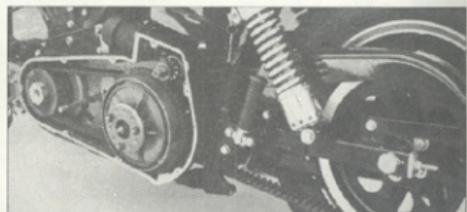
Dvostopenjski sedež nudi udobno oporo voznikovemu hrbitu, sovozniku pa mačje manj udobja, vendar odličen pogled prek voznikove glave. Za naslonjalom je usnjena malha za orodje

istim metrom kot japonske mladieniče.

Najprej zbole v oči, da motocikel nima glavnega »stojala«, temveč lo stransko oporo. Seveda, kdo pa bi lahko 300 kilogramov težak motocikel »potegnil« na stojalo!

Za vožnjo potrebni instrumenti so vgrajeni v gumijast vložek na rezervoarju za gorivo, ki je predeljen v dve polovici in ima tako dva čepa.

Kakov kavbojska bisaga je na naslon sedeža obesrena usnjena torbica za orodje in ostale drobnarje. Priložena je tudi kapuca, ki jo nataknete na oljni hladičnik, če se zunanja



Gumijast zobati jermen je namenjen primarnemu in sekundarnemu prenosu moči. Vzdrževanje je minimalno

temperatura spusti pod 10 stopinj!

Voznika v prvem trenutku zmede množica stopalk. No, pa je kaj hitro jasno, da sta naprej pomaknjeni stopalki namenjeni poščitku nog pri dolgih vožnjah na avto cesti. Tako počivajoči legi voznika pa je prilagojen tudi udoben, dvostopenjski sedež.

Ce se ozretete k zadnjemu kolisu, bo vzbudil pozornost in dvome zobat gumijast jermen, ki namesto verige prenaša moč na zadnje kolo. Nekoliko slabik izgleda. Toda navodila v knjižnici o vzdrževanju motocikla so jasna: prva kontrola je potrebna po prvih 500 milijah, druga pa šele po prevoženih 10.000 milijah! Skrbki z mazanjem in pogostim napenjanjem, ki ga zahteva veriga, odpadejo. Sturgis pa ima še en zobat jermen. Ta služi primarnemu prenosu, no zahteva vzdrževanja, ob tem pa je še zelo tih.

Ob vžigu se motor oglaši s klasičnim zvokom dvovaljnika in v hipu se utrip motorja prenese tudi na krmilo. Sklopka je mehka, moti le menjalnik, ki ob vsakem predstavljanju prazno škrtnet. Sedež je le 67 cm nad tlemi in zato se voznik klub zajetni teži pocuti dovolj brezkrbno. Pri nižjih hitrostih izgleda motocikel zaradi precej nagnjene vilice nestabilen, toda pri hitrosti občutek zgine in se ponovno pojavi šele v ostrih, počasnih ovinkih. Videči je, da je motocikel zasnovan za neskončne ameriške asfaltne trakove.

Motocikel doseže hitrost 120 km na uro v dobrih 10 sekundah in pri tej hitrosti poigra le malce več kot štiri litre benzina. Očitno ni zapravljivec. Poraba pri največji hitrosti 190 km na uro pa tako ni pomembna: v ZDA je hitrost na avto cesti omejena na približno 90 km na uro ...