

Harley-Davidson VRSCR Street Rod

EKSKLUZIVNO IZ SAD



Roadster u Hot Rod Stylu, Harley-Davidson VRSCR Street Rod

Aposlutna novost dolazi nam iz tvornice Harley Davidson: Street Rod. Iako nalikuje modelu V-Rod i s njime dijeli većinu elemenata, novi model iz Milwaukeea odlikuje se boljim performansama, agresivnijom ergonomijom i agilnijom ciklistikom. Upravljač je uži, niži i postavljen više prema naprijed, oslonci za noge nalaze se točno ispod sjedala, a kut prednje vilice i međuosovinski razmak su smanjeni. Ekskluzivno za Moto Puls u SAD ga je testirala Lixi Laufer, urednica Reise Motorrada



Profinjjen

PIŠE:
LIXI
LAUFER

SAN DIEGO: 50 godina je trebalo Harley Davidsonu da nakon svog legendarnog motora Flathead iz 1951., sa zračnim hlađenjem i bočno postavljenim motkama za podizanje ventila, razvije kompletno novi pogonski agregat koji je ujedno označio i prekretnicu u produkciji ove slavne američke tvrtke. Nova generacija Harley Davidsonovih motocikala predstavljena je u ljeto 2001. godine u kalifornijskom Los Angelesu, a predstavio ju je osobno Willi G. Davidson, unuk slavnog osnivača ove kompanije. Na toj prezentaciji predstavljen je i 117 KS jaki Power-Cruiser VRSCA V-Rod s kojim je počela nova era H-D motora, tzv. vodeno hlađeni Revolution Bikes.

No, nisu svi ljubitelji Harleya s oduševljenjem prihvatili modernizaciju legendarnih vozila. Najviše negodovanja dolazilo je upravo od tradicionalnih Harleyaša, koje je doslovno "šokirala" moderna tehnologija i promjena kuta između cilindara, koji je sa 45° povećan na 60°. Na kraju, bez obzira na sve nevjernike, Harley je s novom generacijom motocikala u samo nekoliko godina osvojio simpatije velikog djela kupaca, a V-Rod je postao najuspješniji Harley svih vremena.

Nakon gotovo 4 godine, koliko se ovaj model nalazi na tržištu, došlo je vrijeme da se High-Tech obitelj proširi za još jednog člana. Ta-

ko je prije nešto manje od mjesec dana, bolje rečeno u veljači 2005., u Kaliforniji konačno predstavljena i nova verzija modernog Revolution-Bikea, Harley Davidson VRSCR Street Rod.

Kao što se već iz samog naziva može zaključiti, novi model predstavlja inačicu dosadašnjeg V-Roda, s tim što se "Street" odlikuje i nečime što je za ovu tvrtku dosta neuobičajeno: sportskim "štihom". Iako vizualne izmjene i nisu pretjerano upečatljive, verzija Street se odlikuje mnogobrojnim doradama koje su zaslužne za agilniju ciklistiku, kvalitetniju ergonomiju i bolje performanse novog modela.

Krenemo li od ciklistike, odmah ćemo uočiti da se na prednjem kraju umjesto klasične vilice nalazi Showa tipa upside-down promjera 43 mm, hoda 127 mm. Straga i dalje ostaju dvostruki amortizeri s mogućnošću regulacije, također hoda 127 mm. Drugačija je i podešenost kompletnog ovjesa, tvrđa, što upućuje na veće zahtjeve, a samim time i veće mogućnosti Street Roda po pitanju voznih osobina.

Vrlo upečatljivo djeluju i masivni aluminijski mostovi novog četvrtastog dizajna, a ukupnom optičkom dojmu pridonosi i stražnja vilica od cjevastih profila polirana do visokog sjaja.

Nove izvedbe je i kompletni kočioni sustav koji se sastoji od Brembo četveroklipnih kočionih klješta i dvostrukih diskova promjera 300 mm sprijeda, V-Road 292 mm, te

i jak

CIJENA
180.000 kn



Harley Davidson VRSCR Street Rod predstavio je osobno Bill Davidson, direktor marketinga i šef odjela za razvoj



Testni uvjeti u zaleđu San Diego bili su optimalni za realno sagledavanje prednosti i mana novog Street Roda. Bili su tu zavoji svih mogućih varijacija (radijusa i stupnjeva), dobra i loša asfaltna podloga, američki ravni pravci s puno udubljenih kolotraga, gusta gradska vožnja, snijeg i sunce - jednostavno svi mogući testni uvjeti

stražnjeg diska promjera 300 mm i njemu pripadajućih kočionih čeljusti sa 4 klipića.

Novog dizajna su i kotači motocikla, koji dosadašnji "puni" profil zamjenjuju atraktivnijom izvedbom sa 10 zasebnih krakova. Kotači su dimenzija 3.00 x 19 i 5.50 x 18, a na njih se ugrađuju Dunlopove niskoprofilne gume sportskog profila veličine 120/70-ZR 19 sprijeda, te 180/55-18 straga. Kako bi sportski orijentirane elemente ugrađene na verziju Street Rod pratile i kvalitetnije vozne

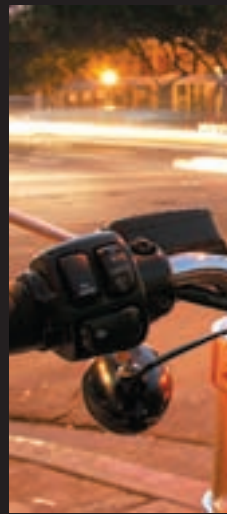
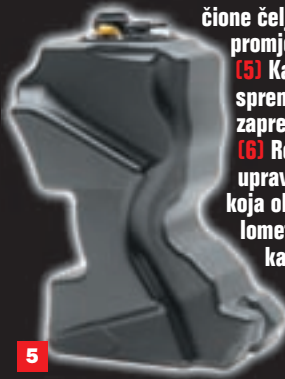
osobine, izmijenjene su i neke generalne ciklističke kote. Tako je u usporedbi sa V-Rodom kut prednje vilice smanjen sa 34° na 30°, dok je iskorak prednjeg kotača povećan sa 99 mm na 100 mm, isto kao i visina motocikla od tla, koja se sada nalazi na 170 mm.

Navedene izmjene dovele su do promjena i u ukupnim dimenzijama vozila, što se najbolje očituje u vrijednosti međuosovinskog razmaka koji je sa 1.710 mm smanjen na 1.700 mm.

Sukladno novoj orijentaciji Street Roda izmijenjena je i kompletna ergonomija vozača. Naime, vozač više ne "leži" s nogama ispruženim daleko ispred sebe i rukama opušteno oslonjenim na široki i unatrag pomaknuti upravljač, nego je položaj vozača sada puno agresivniji, odnosno više prilagođen aktivnom upravljanju motociklom. Kao prvo, upravljač više nije toliko otvoren, već je uži, niži i postavljen više prema naprijed, dok se oslonci za noge nalaze točno ispod sjedala.



(1) Revolution motor s vodenim hlađenjem i kutem od 60° između cilindara (2) Desni poklopac motora (3) Kontakt brava smještena je na prednjem desnom dijelu okvira (4) Brembo četveroklipne kočione čeljusti i diskovi promjera 300 mm (5) Kapacitetniji spremnik goriva zapremine 18,9 l (6) Redizajnirana upravljačka ploča koja objedinjuje kilometar sat i pokazivač broja okretaja



Lixi Laufer, naša stalna suradnica i test vozačica svjetskog renomea, ujedno i urednica njemačkog časopisa *Reise Motorrad*, odletjela je u SAD i za *Moto Puls* isprobala novi model Harley-Davidsona, VRSCR Street Rod



Prema tome, položaj vozača je na novom modelu više uspravan i bliže upravljaču. Ovdje još moramo spomenuti i sjedalo koje je povišeno za punih 102 mm, 762 mm od tla, što će najviše cijeniti sportski orijentirani vozači. Osim toga, više pozicionirano sjedalo ostavilo je i više prostora za spremnik goriva, koji se nalazi pod sjedalom, tako da je zapremina spremnika sa 14 l V-Roda povećana na 18,9 l. Jedino što nas i dalje zbunjuje u vezi spremnika je činjenica da niti novi model, kao ni njegov prethodnik, ne posjeduje sigurnosnu bravu s ključem.

Tu je još i redizajnirana upravljačka ploča, koja na novom modelu objedinjuje brojač okretaja i brzinomjer u jednu cjelinu, dok pokazivač spremnika goriva i temperature i dalje ostaju odvojeni na desnoj strani. No, zahvaljujući novom položaju vozača i novom smještaju upravljača instrumenti su u vožnji dosta nepregledni.

Nepovoljno ocjenjujemo i ogledala koja bi trebala manje vibrirati i omogućiti bolji pogled unazad. Tu su još i komande spojke i kočnice koje se ne mogu regulirati, no, s oc-

Glavni krivac za povećanje snage od 3 KS je novi "Straight Shot Dual" ispušni sustav koji ujedno osigurava i veće nagibe u zavoju s obzirom da je više postavljen



6

Novi Harley bez ikakvih problema prihvaća i vožnju u dvoje





**I dok stoji VRSCR
Street Rod djeluje
moćno i muskulozno**

Sportski "štih" zasluga je prednje upside-down vilice, atraktivnih kotača sa 10 krakova, glodanih trokuta, nižeg upravljača, višeg sjedala, unazad pomaknutih oslonaca za noge te stražnje vilice polirane do visokog sjaja



jenom tih detalja ćemo još pričekati jer još nije predstavljena europska verzija.

Sve u svemu, navedeni podaci upućuju da novi VRSCR Street Rod predstavlja sasvim novu dimenziju u povijesti Harley-Davidsona, odnosno, da Amerikanci izlaze iz svojih ustaljenih okvira šireći ponudu i na kategoriju kupaca koja osim prestižnog imagea od motocikla zahtijeva i respektabilne vozne osobine u kombinaciji sa dobrim performansama.

Da je Street Rod projektiran upravo u tom smjeru na prezentaciji je rekao i sam Bill Davidson, direktor marketinga i šef odjela za razvoj: "Street Rod u sebi nosi racing gene Harley Davidson-a. On je pravi Roadster u Hot Rod Stylu koji nosi duh pobjeda iz natečajateljske prošlosti naše tvrtke, te naše uspjehe u US-Dragester prvenstvu. Naime, srce svakog motocikla najnovije generacije usko je povezano sa pogonskim agregatom natečajateljskog modela VR-1000 Superbike.

Što se samog agregata tiče, revolucionarni Revolution motor zapremine 1130 ccm nije doživio neke značajnije izmjene. Osnova agregata je i dalje vodom hlađeni V- bicilindrik s cilindrima, postavljen pod kutom od 60 stupnjeva, s razvodom s dvije bregaste osovine u glavi i četiri ventila po cilindru i s napajanjem putem elektronskog ubrizgavanja. Ipak, zahvaljujući ugradnji novog "Straight Shot Dual" ispušnog sustava snaga motora je povećana za 3 KS i iznosi 120 KS pri 8.250 okr/min uz okretni moment od 10,5 kgm pri 7.000 okr/min. Osim što povećava snagu, navedeni ispušni sustav je i postavljen više nego na V-Rodu, osiguravajući tako novom modelu veće nagibe u zavoj.

U praktičnoj primjeni novi je VRSCR Street Rod u potpunosti demonstrirao da je zabavan i da se odlikuje kvalitetnijim voznim osobinama. Iako velikih dimenzija i ukupne mase od 280 kg bez tekućina, najmlađi član Harleyeve obitelji je vrlo dobro snalazi i u uvjetima gustog gradskog prometa. Začudujuće je okretan i upravljiv, s obzirom na ga-

barite, što je prije svega zasluga novih ciklističkih kota i niskog težišta motocikla.

Manje primjedbe uputit ćemo komandi spojke, koja baš i nije za "nježne, ženske" ruke, dosta je tvrda, a i brzo se zamara u uvjetima gradske gužve prilikom učestalih "kreni-stani" radnji. Isto tako, prilikom ovakve primjene nepovoljno djeluje i omjer prijenosnih odnosa, ili bolje rečeno prva brzina, koja je predugačka.

Ipak, zahvaljujući velikoj zapremini i okretnom momentu Revolution motor već od niskih okretaja u potpunosti ispunjava sve želje vozača. Iako na niskim okretajima motocikl djeluje "pitomo", stvar se iz "korijena" mijenja kada okretaji pređu brojku od 4.000 okr/min, jer tu dolazi do prave eksplozije snage i čini vam se da ćete poletjeti.

Što se tiče otvorene ceste, serpentine i uske zavojite ceste nisu baš teren na kojem se Street Rod osjeća kao kod kuće, ali zato najbolje od sebe daje na zavojitim dionicama s brzim i dugačkim zavojima. Istina, prebacivanje ove "grdosije" zahtjeva određeni angažman vozača, ali zato kad se jednom postavi na željenu putanju, slijedi zadani pravac kao po tračnicama. Isto tako, oštećenja na cesti gotovo da i ne utječu na vozne osobine motocikla, a niti maksimalna brzina od 220 km/h nije "za baciti". Ukoliko volite voziti brzo, preporučujemo vam da nabavite prozirni vjetrobran sa spiska dodatne opreme, no, ukoliko vozite opušteno, u skladu s namjenom motocikla, neće vam biti potreban.

Brembo kočioni sustav i njemu pripadajući veliki diskovi sami za sebe govore o snazi kočenja. Naime, kočnice su vrlo snažne, za razliku od starijih modela ove tvrtke, kojima su kočnice bile ispod svakog prosjeka, pogotovo ako imamo u vidu da kontroliramo masu od gotovo 295 kg.

Na kraju možemo konstatirati da Street Rod VRSCR predstavlja uspješan spoj cruisera i sportaša. S ovim modelom Harley Davidson ulazi u kategoriju Yamahe MT-01,

ciljajući na istu skupinu potencijalnih kupaca, bivših easy ridera koji osim imagea i performansi od motocikla zahtijevaju i dobre vozne osobine. Kao i kod svih Harleya, i novi Harley sportske orijentacije prati karizma prestižnog motocikla, a taj image ima i svoju prestižnu cijenu koja u ovom slučaju iznosi 180.000 kn.

VRSCR Street Rod će na tržištu biti dostupan u pet kombinacija boja i to u: ljubičasto bijeloj, plavo bijeloj, crveno bijeloj i žuto bijeloj, s okvirom boje aluminija, te u crno - bijeloj s mat crnim okvirom. ■

TEHNIČKI PODACI

Motor: V-2, četverotaktni
Promjer x hod: 100 x 72 mm
Obujam: 1.131 ccm
Odnos kompresije: 11,3:1
Razvod: dvije bregaste osovine i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: ubrizgavanje
Mjenjač: 5 brzina
Spojka: s višestrukim diskovima
Okvir: čelične cijevi
Ovjes: sprijeda upside-down vilica s cijevima od 43 mm, hoda 127 mm; straga dvostruki amortizeri, hoda 127 mm
Gume: prednja 120/70-ZR 17, stražnja 180/55-ZR 17
Kočnice: sprijeda dvostruki disk promjera 300 mm i čeljust sa 4 klipčića, straga disk od 300 mm i 4 klipčić
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.445, širina 820, visina sjedala 762, osoviniski razmak 1.700, težina 295 kg
Deklarirano: snaga - 120 ks (89 kW) pri 8.250 okr./min., max. okr. moment - 10.5 kgm (108 Nm) pri 7.000 okr./min.
Spremnik goriva: 18,9 l

+ dizajn, položaj vozača, kočnice, stabilnost, image

- cijena, tvrda spojka, težina