

WOLNOŚĆ, AŻ KŁUJE W SERCU

ROAD KING JEST JEDYNYM MOTOCYKLEM, KTÓRY NIE BYŁ MOJĄ WŁASNOŚCIĄ, ALE KTÓRY POSTANOWIŁEM OPISAĆ. ODBYŁEM NA NIM PODRÓŻ PRZEZ CZTERY STANY USA. BYŁEM BARDZO CIEKAW, CZY NADAJE SIĘ DO DALEKIEJ TURYSTYKI W AMERYKAŃSKICH WARUNKACH.

Rekomenduje

JAROSŁAW SPYCHAŁA

Ważącego 355 kg mastodont został sprawdzony w każdych warunkach pogodowych: w temperaturach od -5 do +41°C i na wysokości od 3200 m n.p.m do depresji -85 m w Death Valley. W miastach, korkach, na autostradach, na krętych górskich drogach

i bezkresnych prostych Arizony. Po 4 tysiącach kilometrów miałem w sobie mnóstwo skrajnych odczuć. Jedno było pewne – Harley ma niepowtarzalny charakter. „Król Szos”, produkowany od lat, w 2009 roku doznał modyfikacji, dzięki którym odrodził się. Nowa, sztywna rama, silnik powiększony do 1625 ccm o mon-

strualnym momencie obrotowym 127 Nm i skrętnie ukrywanej mocy ok. 70 KM, wtrysk paliwa plus nowy układ hamulcowy z systemem ABS, mający raz na zawsze pozbawił oponentów argumentu, że Harleye wyposażane są tylko w spowalnicze – to wszystko miało uzasadnić mało skromną nazwę tego modelu.

Monstrualna pojemność dwucylindrowca robi wrażenie. Silnik huczy pięknie, ale już po pierwszych kilometrach wiemy dwie rzeczy: po pierwsze – trzęsie motocyklem tak, że na biegu jałowym lusterka „fruwają”, druga – wibracje są dostępne w całym zakresie obrotów, więc jeżdżąc Królem masaż ciała masz gratis. Wydech Leo Vance sprawia-

W SERCU



Zdjęcie: AUTOR

wać (bo „Harry” ma z tyłu pneumatyczne zawieszenie), zaczyna bujać motocyklem tak, że ten ma ochotę po prostu opuścić szosę. Trzeba siły, bo go na niej utrzymać. Przednie zawieszenie pozbawione jest możliwości jakiegokolwiek regulacji, ale jakoś sobie radzi. Siedzi się bardzo, ale to bardzo wygodnie i cztery litery nie boją nawet po setkach kilometrów. Natomiast plecy i owszem, ponieważ owa wyluzowana pozycja wymusza ciągle, lekkie napięcie mięśni barków. Pozycja z nogami do przodu jest ok. na długich prostych, natomiast w łukach skutecznie uniemożliwia chwycenie motocykla kolanami. Centrum sterowania to jeden, ogromny zegar z prędkościomierzem oraz wyświetlacz LCD, pokazujący dwa przebiegi dzienne, łączny kilome-

spisuje. Na naszych drogach nie ma on żadnego sensu. Przełączniki zespolone na kierownicy osobom przyzwyczajonym do pełnej ergonomii sprzętów japońskich czy europejskich mogą wydać się ciut siermiężne. Włącznik miganca rozwiązany jest trochę jak w BMW, czyli mamy na każdej stronie kierownicy po jednym przycisku włączającym i wyłączającym kierunkowskaz. A teraz – sensacja: „Król szos” nie jest już Harleyem czystej krwi. Producent ostatecznie ugiął się pod naciskiem drwin ze skuteczności układu hamulcowego i choć maskuje ten fakt, „heble” dostarcza Brembo. I bardzo dobrze, bo motocykl hamuje zupełnie przyzwoicie, a ABS działa tam, gdzie trzeba.

Pozytywnie zaskakuje działanie sprzęgła. Dźwignia chodzi tak lekko, jakby to był motorower. Biegi wchodzi precyzyjnie i tylko wyszukanie luzu na początku to „taniec z dźwignią”. Zgodnie z modą obowiązującą w tego typu sprzętach motocykl jest wyposażony w dźwignię typu palce-pięta, ale zbyt długa, wymagająca przesuwania całej stopy do tyłu bądź do przodu. Natomiast z powodzeniem można używać dźwigni w sposób klasyczny. Zbiornik paliwa jest duży (22,7 l), ale spalanie też nie małe. Przy umiarkowanym tempie jazdy do 120 km/h (maksymalnie licznikowo 175 km/h) należy się liczyć ze zużyciem ok. 7 litrów na setkę, co nie znaczy, że nie spali dziewięciu litrów. Gdy trzymać się amerykańskich 55 mil (ok. 90 km/h) „Król” spala ok. 5,6 l/100 km i należy uznać to za minimum. Po paru tysiącach kilometrów przejechanych Road Kingiem zrozumiałem, że ma w sobie coś, co w żaden sposób nie jest definiowalne. Przyznaję, że ja, zagorzały miłośnik motocykli soft enduro, jeżdżąc nim miałem niesamowite odczucie wolności. Oddając go dilerowi w Los Angeles, poczułem klucie w sercu. ■



OPINIE Z NASZEGO FB

DOMINIK LASON >>>

Spokojny sprzęt, kanapa średnio się nadaje na dłuższe wycieczki. Wysoki moment. No i sakwo-kufry sprawdzają się.

SEBASTIAN KUSTUSCH >>>

Pierwszy sezon z Road Kingiem Custom FLHRS za nami. Przejechane 10 tys. km. Bardzo wygodny (kanapa touring i wyższa kierownica). Mocy i momentu wystarcza w każdej sytuacji (silnik TC96). Jak dla mnie - uniwersalny motocykl: na autostrady, kręte drogi, miasto - wszędzie daje radę, tylko nie zawsze da się przecisnąć w korku. Znalazłem dwa mankamenty: ciężko pracująca dźwignia sprzęgła (model 2007, jeszcze bez hydrauliki) i niekiedy daje o sobie znać masa. Przydałby się wsteczny.

traż oraz cenną rzecz – zasięg. Jest również wyświetlacz biegu. Piszę biegu, gdyż pokazuje on tylko zapięcie szóstego, skrętnie ignorując pozostałe przełożenia. Lewy korek wlewu paliwa jest tylko atrapa, a zamontowano w nim wskaźnik poziomu paliwa. Jest niedokładny i nie można się na nim opierać. Motocykl wyposażono również w bardzo prosty tempomat, który w warunkach amerykańskich doskonale się

ły, że głuchłem po każdym 200 km, a przy odpalaniu silnika włączały się alarmy stojących obok aut. Motocykl - owszem - ma potężny moment obrotowy, ale realnie szósty bieg możesz włączyć od minimum 70 km/h, inaczej silnik chce wyskoczyć z ramy. Podobnie jest z oddaniem mocy. Próba agresywnego przyspieszenia kończy się błyskawicznym odcięciem gdzieś przy 5500 obr./min. Co ciekawe, przy próbach agresywniejszej jazdy silnik szybko „puchnie”, co objawia się odczuwalnym spadkiem mocy oraz prędkości maksymalnej - o całej 15 km/h. Przy jeździe pod wiatr motocykl bardzo się męczy i nie potrafi przekroczyć 170 km/h. Tu widać brak mocy w górnym zakresie obrotów. Silnik najlepiej czującego się przy 2-3 tys. obr./min (co daje prędkość 80-110 km/h). Chłodzony powietrzem silnik bardzo się grzeje. Do tego stopnia, że w trakcie jazdy w temperaturze ok. 5 oC w deszczu od nagrzanego obudowy filtra powietrza nadtopiły się spodnie przeciwdeszczówki. Gorące powietrze jest odczuwalne szczegól-

nie na poziomie nóg pasażera (współczuję mu jazdy latem). Prowadzenie Harleya nie jest trudne, o ile przyzwyczaisz się do tego, że przy manewrach motocykl lubi się położyć, a do zawrócenia musisz mieć baaardzo długą rękę: przy maksymalnym skręcie szerokiej kierownicy może ci jej po prostu zabraknąć... Dobrze, że gmołe montują z przodu i z tyłu. Lecz przy 355 kg masy podniesienie Road Kinga samemu jest niewykonalne. Tak samo jak cofnięcie go pod chochy minimalne wzniesienie. Trzeba parkować z głową. I tu warto zwrócić uwagę na boczną nóżkę. Ma bardzo małą powierzchnię przylegania do jezdni, więc Road Kinga można stawiać wyłącznie na bardzo twardym podłożu. „Harry” świetnie czuje się na autostradzie i jeździe na wprost na równej nawierzchni. W przypadku nawet najmniejszych dziur motocykl zaczyna zachowywać się nerwowo, szczególnie jego tylne zawieszenie. Ono ogranicza też możliwość szybszej jazdy w winklach. Choć można je dopompo-

