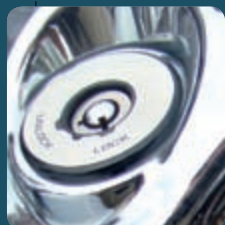


Harley Davidson FLHRC Road King



TEKST: JAROSŁAW SPYCHAŁA
ZDJĘCIA: ?????????



Tego ważącego 355 kg mastodonta będącego chlubą chłopaków z Milwaukee przetestowałem na obszarze czterech południowych stanów.

Motocykl sprawdzony został w każdych warunkach pogodowych, w temperaturach od -5 do +41°C na wysokości od 3200 m n.p.m. do depresji -85 m p.p.m., w miastach, korkach, na autostradach, na krętych górskich drogach i bezkresnych prostych Arizony. Po 4 tys. kilometrów miałem w sobie masę skrajnych odczuć. Jednak jedno było pewne – Harley ma swój własny niepowtarzalny charakter.

„Król Szos” to dla chłopaków z Milwaukee jeden ze sztandarowych modeli. Produkowany od wielu lat, w 2009 roku doczekał się kolejnych modyfikacji: nowej sztywnej ramy, silnika powiększonego do 1625 cm³ z monstrualnymi 127 Nm, skrzętnie ukrywanej mocy wynoszącej ok. 70 KM, wtrysku paliwa oraz nowego i bardzo skutecznego układu hamulcowego z ABS.

Pierwszy rzut oka

Na pierwszy rzut oka motocykl robi wrażenie małego czołgu. I tak jest. Jest po-

Motocykle Harley Davidson cechują się tym, że mają własny styl, nie gonią za tendencjami w modzie i nie poddają się żadnym wpływom. Jedni je za to nienawidzą i wyśmiewają, a inni bezgranicznie kochają. Byłem bardzo ciekaw jak to jest w rzeczywistości. A przede wszystkim, czy owa „Legenda” nadaje się do dalekiej turystyki w oryginalnych amerykańskich warunkach.



twornie ciężki. Monstrualna pojemność chłodzonego powietrzem dwucylindrowego silnika w układzie V robi wrażenie. Jednak po odpaleniu i stwierdzeniu, że i owszem – huczy pięknie, już po pierwszych kilometrach wiemy dwie rzeczy. Pierwszą jest to, że silnik trzęsie całym motocyklem tak, że lusterka na biegu jałowym latają na boki w zakresie niemal kilku centymetrów. Druga sprawa to wibracje, które są dostępne w całym zakresie obrotów (tylko inne), więc jeżdżąc Królem masaż ciała masz gratis. Ale podobno nie jest sztuką wyprodukować dzisiaj motocykl, który się nie trzęsie, natomiast sztuką jest wyprodukować taki który tak się trzęsie i się przy tym nie rozleci. Egzemplarz testowy wyposażony był w wydech Leo Vince, których przepiękny grzmot regularnie ogłuszał mnie po każdych 200 kilometrach jazdy. Podczas odpalania maszyny czuć było wokół niej drżenie ziemi, a w promieniu kilkunastu metrów włączały się wszystkie samochodowe alarmy.

Długą prostą przez Arizone

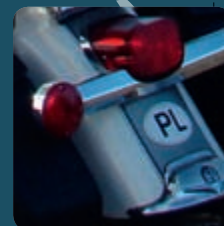
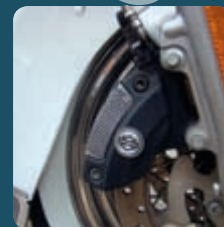
Motocykl dysponuje owszem potężnym momentem obrotowym, ale owe podawane 127 Nm momentu obrotowego jest chyba legendą. Realnie szósty bieg można włączyć od minimum 70 km/h, inaczej silnik jest tak przeciążony, że chce wyskoczyć dosłownie z ramy. Podobnie



jest z oddaniem mocy. Próba agresywnego przyspieszenia kończy się błyskawicznym odcięciem obrotów – gdzieś przy 4500 obr/min, czyli tam gdzie w innych motocyklach zaczyna się zabawa. Co ciekawe przy próbach agresywniejszej jazdy silnik szybko „puchnie”, co objawia się niewielkim spadkiem mocy oraz prędkości maksymalnej – o całe 15 km/h.

Należy dodać, że przy jeździe pod wiatr motocykl mimo swego wielkiego „serducha” bardzo się męczy i nie potrafi przekroczyć 160 km/h. Winę za to ponosi ewidentny brak mocy powyżej 3500 obr/min. W zamian za to otrzymujemy niepowtarzalny gang silnika najlepiej czującego się w zakresie 2500-3000 obr/min. Daje to innymi słowy mówiąc prędkość około 80-110 km/h.

Prowadzenie Harleya nie jest trudne, ale trzeba się przyzwyczaić do dużego promienia skrętu i podczas parkingowych manewrów chęci walenia się w za-





Road King

kręt. Tłumaczy to dlaczego inżynierowie z Milwaukee do każdego modelu Harleya montują komplet gmołi.

Przy 355 kg masy podniesienie Road Kinga samemu jest praktycznie niewykonalne. Tak samo jak cofnięcie go do tyłu przy pod choćby minimalne wzniesienie. A więc parkuj z głową.

Motocykl standardowo obuty jest w Dunlopy o szerokości 130 z przodu i 180 mm z tyłu, jednak opony te zbyt szybko przepadają za deszczem. Co ciekawe – szprychowe chromowane obręcze wyposażone są w dętki.

Harry świetnie czuje się na autostradzie i jeździ na wprost. Trochę gorzej jest już w zakrętach i łukach. O ile chcesz się poruszać do 100 km/h Road King sobie poradzi, natomiast próba szybszej jazdy w winklach ograniczana jest przez tylne zawieszenie, które mimo możliwości dopompowania (Harry ma z tyłu pneumatyczne zawieszenie) zaczyna bujać motocyklem tak, że ten ma ochotę po prostu opuścić szosę. Motocykl wymaga wtedy sporej siły fizycznej. Przednie zawieszenie pozbawione jest możliwości jakiegokolwiek regulacji, ale sobie radzi. Natomiast poziom miękkości tyłu powoduje, że przód motocykla chce obierać w łuku inną trajektorię niż tył i należy się do tego zachowania przyzwyczaić.

Co do ergonomii to siedzi się bardzo, ale to bardzo wygodnie i cztery litery nie bolą nawet po setkach kilometrów. Natomiast plecy i owszem, ponieważ owa

wyluzowana pozycja tak naprawdę charakteryzuje się ciągłym lekkim napięciem mięśni barków.

Układ sterowania

Centrum sterowania to jeden ogromny zegar wyposażony w prędkościomierz oraz uwaga: mini komputer pokładowy z wyświetlaczem LCD pokazujący dwa przebiegi dzienne, całkowity oraz cenną rzecz – mianowicie na ile kilometrów masz jeszcze paliwa. Co prawda wyświetlacz LCD klóci się z całą zamierzoną kalską Road Kinga, no ale cóż – mamy XXI wiek. W zegarze zamontowano również wyświet-

lacz biegu. Piszę biegu, a nie biegów, gdyż pokazuje on tylko zapięcie szóstego biegu skrzętnie ignorując pozostałe.

Lewy korek wlewu paliwa jest tylko atrapą, a zamontowano w nim wskaźnik poziomu paliwa. Wskaźnik jest bardzo mały, niezbyt dokładny i wskazanie ilości paliwa należy traktować „na oko”. H-D wyposażono w bardzo prosto działający tempomat, który w warunkach amerykańskich pustych dróg ciągnących się po horyzont i jeszcze dalej doskonale się spisuje.

Przełączniki zespolone umieszczone na kierownicy osobom przyzwyczajonym do motocykli japońskich czy euro-





pejskich mogą wydać się ciut siermiężne. Włącznik migacza rozwiązany jest trochę podobnie jak w BMW, czyli po każdej stronie kierownicy znajduje się po jednym przycisku włączającym i wyłączającym kierunkowskaz.

Road Kinga zaopatrzone z przodu w trzy reflektory. Z czego jeden to klasyczny reflektor, a dwa pozostałe pełnią rolę pewnego rodzaju halogenów przeciwmieglanych. Motocykl ma dobre światła i spokojnie można jeździć nim w nocy. Natomiast sposób włączania bocznych lamp spowodował, że przeżyłem de javu. Otóż przełączniki przypominają mi te, które miałem zamontowane w Jawie 350 wiele lat temu.

Układ Hamulcowy. Otóż „Król szos” nie jest już Harleyem czystej krwi. Czyli wykonanym przez amerykańców, z amerykańskiej stali i w amerykańskiej fabryce. Po latach nabijania się przez motocyklistów z motocykli spod znaku HD, że nie hamują, tylko zwalniają, producent się poddał i zastosował włoskie hamulce marki Brembo. I bardzo dobrze, bo motocykl hamuje zupełnie przyzwoicie, a ABS działa tam gdzie trzeba.

Ogromnie pozytywnym zaskoczeniem jest działanie sprzęgła. Dźwignia chodzi tak lekko, jakby się miało do czynienia z motorowerem. Biegi wchodzi precyzyjnie. Jedynie wyszukanie luzu na początku to „taniec z dźwignią” przelatującą raz w dół raz w górę o jeden między jedynką, a dwójką, zanim się nie zrozumie, że luz włącza się dosłownie muśnięciem

stopy. Motocykl jest wyposażony zgodnie z modą obowiązującą w tego typu sprzętach w dźwignię typu palce-pięta. Można ją też używać w sposób klasyczny. Do przeniesienia napędu służy pasek

**Dobra stary.
Ale kogo to obchodzi? Jedziesz, jesteś
królem i masz
to wszystko d....ie!..**

napędowy, który wymienia się co 60 tys. kilometrów.

Do dyspozycji mamy sześć przełożeń. Dwa pierwsze biegi są dość krótkie, kolejne – standard, a ostatni to nadbieg z bardzo długim przełożeniem.

Podsumowanie

Motocykl posiada zbiornik paliwa mieszczący blisko 23 litry paliwa, czyli dość sporo. Przy umiarkowanym tempie jazdy do 120 km/h (maksymalnie licznikowo 175 km/h) należy liczyć się ze zużyciem ok. 7 litrów, co nie znaczy, że nie spali dwóch litrów więcej.

Z racji konstrukcji nie znajdziemy tu żadnego miejsca na drobiazgi pod kanapą, czy choćby małej skrytki, zresztą nie wiem czy były by tu potrzebne. Natomiast można do Road Kinga założyć akcesoryjne sakwy (oferowane są też plastikowe kuferki), tylny bagażnik z oparciem, przednią wysoką szybę i jakieś 500 innych dodatków czyniąc go „jedynym takim egzemplarzem”.

Motocykl wymaga serwisu, co 8 tys. kilometrów i należy mieć świadomość, że tanio nie jest. Road King kosztuje w USA ok. 22-25 tys. dolarów w zależności od wersji. U nas tyle samo tylko, że euro.

Z jednej strony można powiedzieć krótko: dużo huku, mało mocy i walizka kasy.

A z drugiej – po paru tysiącach kilometrów przejechanych Road Kingiem zrozumiałem, że ma w sobie coś, co nie jest w żaden sposób niedefiniowalne i przyznam się, że ja zagorzały miłośnik motocykli soft enduro jeżdżąc nim miałem niesamowite odczucie wolności. Oddając go dealerowi w Los Angeles poczułem, że aż zakłuło mnie serce. Czuję się jakbym oddawał komuś dobrego starego przyjaciela.

Coż, parametry parametrami, ale jak powiedział mi kiwając cierpliwie głową nad moimi rozlicznymi utyskiwaniami pewien ortodoksyjny Harleyowiec: *Dobra stary. Ale kogo to obchodzi? Jedziesz, jesteś królem i masz to wszystko d....ie!..* ☒

