

H-D Sportster 883 Custom

Isprobali smo najmanji i najnoviji Harley na tržištu - 883 Custom koji je za ovu sezonu temeljito doraden. Vibracije su smanjene na najmanju moguću mjeru upotrebom gumenih nosača za spoj agregata s okvirom. Dvocilindrični motor potpuno je prerađen kako bi se ostvario veći moment i razvila veća snaga, a da pritom zadovolji najstrože norme o ekologiji. Okvir je izmijenjen, a sjedalo je postavljeno još niže, što će pozdraviti vozačice i početnici





Smatramo kako je upravo 883 prava mjera za agregat, jer potpuna odsutnost bilo kakve vjetrobranske zaštite prisiljava na umjereniju vožnju

Pozivnica u društvo odabranih

PIŠE:
ŽELJKO
PUŠĆENIK

Eстетika? Jedinstvena. Vibracije? Upravo onoliko koliko treba. Performanse? Za ovu kategoriju i više nego dovoljne. Težina? Podnošljiva. Pedigre? Kraljevski. Cijena? Nije loša.

Ovo su karakteristični odgovori na pitanja koje prate cijelu seriju mini Harley-a od njihovog postanka 1957. godine sve do ovog modela iz 2004. koji upravo stoji pred vama. No, kao što znamo, vrijeme je neumoljivo ukazivalo na sve uočljivije mane. Ovaj obnovljeni Harley Davidson prvi je novitet u drugom stoljeću postojanja ove američke marke i zbog toga je vrlo značajan.

Ako je "veliko bolje" kao što to kaže jedan od najpoznatijih slogana "made in USA" - Sportsteri dokazuju kako i "medium size" motocikli imaju svoje adute. Sportsteri su pravi Harley-i opremljeni dvocilindričnim motorom koji će vas gotovo jednako šarmirati kao i Twin Cam obujma 1449 cm³, a linija mu je odraz svojevrsne pomirbe sa "yankee" pretjerivanjima. Porodica Sportster sadrži četiri modela: XL 883 Sportster, klasičan model s umjerenom cijenom, XL 883C Sportster koji upravo imamo na testu, snažniji XL 1200C Sportster Custom i agresivniji XL 1200R Sportster Roadster.

Cijena **82.105 kn**

Rezultat je vrlo dojmljiv: "good vibrations" se zamjećuju u uvjetima rada motora pri minimalnom režimu, a u vožnji su znatno smanjene



Baš kao i oni jači modeli s motorima većeg obujma, i Sportsteri su morali podnijeti korjenito pomlađivanje kako bi opstali na tržištu. Dakako, nije učinjeno ništa revolucionarno. Uglavnom su učinjene intervencije koje su poboljšale tehničku razinu motocikla, dok se je nastojalo što manje djelovati na liniju i narav ovoga vozila.

Najveća novost je uporaba izdašnih silent blokova, tj. gumenih nosača, za spoj motora na okvir umjesto fiksne izvedbe: novi Sportsteri više ne stvaraju neugodne vibracije kao što je to bio slučaj kod njihovih prethodnika. Rezultat je vrlo dojmljiv: "good vibrations"

se zamjećuju u uvjetima rada motora pri minimalnom režimu, a u vožnji su znatno smanjene. Za one koji se boje da će ih nakon silaska motora užasno boljeti leđa i da će im čitavim tijelom prolaziti "mravci" ako se upute na udaljenost od preko 100 km moramo reći sljedeće: udobnost je neusporedivo bolja nego kod prethodnih modela, poglavito ako se motocikl koristi za putovanja srednje i velike udaljenosti, a to je ujedno i glavni kriterij "harleyista". Dakle, zbogom grubim motociklima. Ovome je svakako pridonio i potpuno novi okvir. Isto tako, sjedalo je sniženo u odnosu na stare modele, kako bi upravljaj-

nje bilo što lakše za one nižeg rasta i za manje vješte vozače. Sada je stražnjica smještena 668 mm od tla, što je 25 mm niže nego na modelu 883 Hugger 2003.

Dvocilindrični agregat XL Evolution s tradicionalnim kutom među cilindrima od 45 stupnjeva, koji je bio nepromijenjen od svog nastanka 1996. godine, za 2004. je dobio nove glave motora i naglašeniji profil brjegova bregaste osovine. Poboljšano je podmazivanje i hlađenje novih klipova. Klipovi su sada lakši, baš kao i bregaste osovine, da bi omogućili više okretaje i duži vijek trajanja. Agregat je redizajniran čak i izvana: novi karter motora i poklopci primarnog prijenosa, te novi poklopac spojke, dok je motor obojan, a glave sjajno polirane.

Sve ovo urodilo je povećanjem snage, većim okretnim momentom i jačim potiskom pri niskim režimima. Sada agregat razvija 53 KS pri 6 000 okr/min i okretni moment od 69 Nm pri 4 400 okr/min. Novi Sportsteri voze se bolje od prethodnika, premda je razlika maksimalne brzine samo 9 km/h, što i nije osobito bitno za ovaj tip motocikla. Ali, glavni aduti modela 883 svakako nisu performanse.

Razvijanje snage mu je naglašeno "soft". Pri dodavanju gasa nema provale snage, progresija je fluidna, a osobito je vrijedno drastično smanjenje vibracija u svim režimima vrtnje. Za one koji žele više u ponudi je i model Sportster 1200 s življim agregatom. Uporaba "čoka" je obvezatna kod paljenja hladnog motora. Osim toga, agregat i dalje ima vrlo nemiran rad dok se ne zagrije na radnu temperaturu.

Mi smatramo kako je upravo 883 prava mjera za agregat, jer potpuna odsutnost bilo kakve vjetrobranske zaštite prisiljava na umjereniju vožnju.

Najnovijim Customom je lako upravljati i u gradu, pa se ovaj motocikl pokazao vrlo pogodnim i za svakodnevnu uporabu. To je zasluga i promjene na spojki koja je dovela do znatnog smanjenja otpora ručice na upravljaču. To će cijeniti nježniji spol, kao i oni koji prelaze s "japanskih miksera" na "prave muške" motocikle.

Novost na novom modelu je i veći spremnik goriva od 17 l umjesto dosadašnjeg od 12,5 koji je uvelike ograničavao autonomiju kretanja.

Da biste posjedovali jedan Harley novčanik vam ne mora biti rastezljiv poput harmonike. Ali, ne dobijete "šlag na tortu", već samo najosnovniju opremu



"Novi modeli poboljšani su sa svih gledišta, a ipak su zadržali stil originalnog Sporstera" - pjevušio je Bill Davidson, direktor Harley Davidsona na prezentaciji najnovijih modela



Osim toga, veća je i stražnja guma dimenzije 150 mm koja je zamijenila dosadašnju od 130. Stoga je veći je i dublji stražnji blatobran.

Novi je i položaj nožnih oslonaca s pedalama, pomaknut prema naprijed za 38 mm. To svakako pridonosi custom look-u ovog motocikla.

Položaj vozača za upravljačem doprinosi okretnosti vozila: motocikl se s lakoćom provlači kroz gusti gradski promet unatoč težini od 255 kg. Ali, ta težina ipak je nesumnjivo velika, pa se osjeća prilikom parkiranja i u "stani-kreni" vožnji u gradskome

prometu. Smanjena visina sjedala od tla od velike je pomoći u takvim situacijama.

Na otvorenoj cesti model 883 Custom također je vrlo ugodan. Stabilan je na ravnim dionicama i ne priprema nikakva neugodna iznenađenja vozaču kad se odluči na malo oštrije ulaske u zavoje. Ciklistika je solidna, tako da nikada ne dolazi do pretjeranih "lelujanja", čak i ako se dinamika vožnje pojača znatno preko ograničenja koja postavlja sama konstrukcija motocikla. Motocikl je stabilan i siguran kako pri ulasku u zavoje, tako i u održavanju zadane putanje, pa bi za sigurno podnio i veće nagibe od onih koje

Čep spremnika goriva nije dostojan natpisa "H-D": ne posjeduje bravicu, a kad ga otvorimo, moramo ga negdje odložiti jer nije spojen s spremnikom



2

3

4

5

(1) Instrumenti su najsiromašniji u klasi. Zauzvrat, neće zbuniti niti najnespretnije
(2,3) Samo jedan disk i jedan klipić na prednjem kotaču daju do znanja da s njim nema jurcanja
(4) Nedostatak mjenjača-klackalice može vam prouzročiti oštećenje skupocjenih cipelica
(5) V-Twin Evolution: 53 KS dostatno je za namjenu Custom filozofije. Sve preko 120 km/h itekako će vas izmoriti. A motor vuče i dalje. Spojka ima nove opruge, pa nije više tako tvrda





Prednja gumica je širine svega 90

dojam da kotač "zatvara" zavoj, ali se na takav tip vožnje treba naviknuti. Ponekad nam se prednja guma dimenzija 90 čini preuska, osobito kada prolazimo uzdužne rupe u asfaltu i tramvajске tračnice.

Diskovi na prednjem i stražnjem kotaču daju sasvim primjeren grip za mali cruiser kakav je 883 Custom. Ipak, s obzirom da ovaj motocikl može ostvariti brzine i preko 170 km/h, ne bi škodilo imati nešto više snage kočenja na prednjem kotaču, na primjer dvostruke diskove kakve ima model od 1200 cm³ za iznenađna kočenja. Isto tako treba istaknuti lakoću doziranja i snagu kočenja disk kočnice na stražnjem kotaču.

Mjenjač je prilično bučan, ali i precizniji nego do sada, iako to još nisu optimalne vrijednosti. Dakle, mjenjač kod svih H-D motocikala bi uvijek mogao biti i bolji.

Harley-Davidsoni nisu osobito okretni na skučenom prostoru. Bočni oslonac prilikom parkiranja treba potražiti petom čizme ispod velikog lijevog kartera.

Jedna od odlika ovih dvocilindričnih motora s velikom tradicijom svakako je i potrošnja koja se zadržava na skromnim vrijednostima u uvjetima vožnje na otvorenoj cesti, a upravo je otvorena cesta mjesto gdje ovi "Amerikanci" najviše dolaze do izražaja. Ipak, nedostatak sijalice rezerve ili pokazivača goriva zna zaista razljutiti prilikom vo-

žnje: pri nailasku na benzinsku crpku ne znamo da li trebamo već stati i točiti ili možemo bez bojazni nastaviti dalje. A benzinskih crpki je zaista malo na našim novim autocestama. Primjerice, od Šibenika po autocesti prema Zagrebu prva je tek na 80 km udaljenosti.

Ali na nekim stvarima se nije škrtarilo. Kodirani ključ i novi elektronski sustav protiv krađe sada su serijska oprema. Ovo bi uz ugledno ime moralo opravdati cijenu od 10.000 kn više od japanske konkurencije. To i nije pretjerano, s obzirom da znamo kako je nekad novčanik morao biti rastezljiv poput harmonike da biste posjedovali jedan Harley Davidson. ■



47 godina Sportstera

● Povijest modela Sportster seže u daleku 1947. godinu kada su u Milwaukeeu odlučili suprotstaviti se engleskim dvocilindričnim motoklima jednim proizvodom istih karakteristika. Novi motocikl morao je biti mnogo uprav-

ljiviji nego dosadašnji "Big Twin" Harley Davidsoni s barem 80-90 kg marnje ukupne mase, bregastom osovinom u glavi i ne veće zapremine od maksimalno 1 000 cm³. Tako je 1952 g. svjetlost dana ugledao K model, preteča današnjih

Sportstera s agregatom od 750 cm³. Ali, prvi pravi Sportster ugledao je svjetlost dana tek 1957. godine i odmah je nazvan XL. Imao je zapreminu 55 kubičnih inča (901 ccm) i potpuno novu tehniku. Bio je to motocikl čistih linija koji je odmah rasplamsao maštu najmlađih zahvaljujući između ostalog i briljantnim performansama, umjerenom težini i daleko dostupnijoj cijeni. Nedugo zatim, već slijedeće 1957. godine na scenu dolazi model CH - Competition Hot, namijenjen utrckama. Ovaj ogoljeni

model imao je dvostruki ispušni top i spremnik goriva koji je obilježio dizajn Sportstera još mnogo godina kasnije.

1967. g. Sportster je dobio prvi električni pokretač.

1970. g. predstavljen je prvi pravi natjecateljski H-D, XR 750 s agregatom Sportstera, ali s smanjenim hodom.

1977. g. predstavljen je jedan Sportster Café Racer za europsko tržište.

1979. g. nastali su i Hugger i Roadster daljnje verzije na temu Sportstera.

1986. g. modeli Sportster dobivaju nove agregate od



883 cm³ i 1 100 cm³.

1996 g. - godina svijetu poznata po nastanku Moto Pula! - Sportster

1 100 dobiva konačnu zapreminu od 1 200 cm³. Od tada do danas Hrvatima je sve poznato.



TEHNIČKI PODACI**Motor:** V2, četverotaktni**Obujam:** 883 ccm**Promjer x hod:** 76,2 x 96,8 mm**Odnos kompresije:** 9:1**Razvod:** jedna bregasta osovina u glavi s 2 ventila**Hlađenje:** zračno**Paljenje:** elektronsko**Napajanje:** rasplinjač**Spojka:** s višestrukim diskovima u uljnoj kupki**Mjenjač:** 5 brzina**Okvir:** konstrukcija od čeličnih cijevi**Ovjes:** klasična vilica s cijevima od 39 mm, hod 141 mm; dvostruki amortizeri, hod 61 mm**Gume:** prednja 90/90-21, str. 150/80-16**Kočnice:** naprijed jednostruki disk promjera 292 mm i kočione čeljusti sa 2 klipića, straga disk od 292 mm i 2 klipića**Dimenzije i težina:** duljina 2.275 mm, visina sjedala 668, osov. razmak 1.520**Težina:** 255 kg**Deklarirano:** snaga - 53 ks pri 6.000 okr./min., max. okr. moment - 69 Nm pri 4.400 okr./min.**Spremnik goriva:** 17 l

+ ležeran položaj tijela za grad, imidž, šarm, stražnja kočnica, okretni moment, kodirani ključ, mekana spojka

- prednja kočnica, nedostatak sijalice rezerve ili pokazivača goriva, siromašni instrumenti, mjenjač, nedostatak ključa na spremniku goriva i sam poklopac



**Sportstera sanjaju
cure koje žele H-D
i ništa drugo**