

# ROLL ON!!

VOL. №3 FEBRUARY 2022

POPULAR SCIENCE MOTOJOURNAL



НЕ ПОКУПАЙТЕ  
HARLEY-DAVIDSON,  
НЕ ПРОЧИТАВ  
ЭТОТ ВЫПУСК



**ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР:** Меревская А. Д.  
**КОРРЕКТУРА:** Тарасенко Е. В.  
**ОФОРМЛЕНИЕ:** Харченко И. А.  
**ФОТОГРАФЫ:** Самсонов А. В.,  
Кривошея А. О.,  
Новоселова А. Г.,  
Явтушенко А. И.,  
Scott Murphy





022

ВЕРШИНА КОНСТРУКТОРСКОЙ МЫСЛИ —  
Harley-Davidson Road King



080

Harley-Davidson.  
Создание мотоцикла  
от двигателя



106

Harley-davidson выпускает  
заводской café racer?  
Ник Айноч

## СОДЕРЖАНИЕ

- 006** Может вы еще эсминец от авианосца не отличаете? Harley Davidson Street Glide и Road Glide
- 022** Вершина конструкторской мысли — Harley-Davidson Road King
- 034** Harley-Davidson Dyna
- 046** Sportster. Смотри не разочаруйся в Harley-Davidson.
- 056** До встречи с Harley-Davidson V-Rod и после
- 068** Harley-Davidson Fat Bob
- 080** Harley-Davidson. Создание мотоцикла от двигателя
- 096** Смена парадигмы для harley-davidson? Робин Хартфилд
- 106** Harley-davidson выпускает заводской café racer? Ник Айноч
- 112** Особенности безаварийного вождения. Беседа академика Олега Мальцева и Джерри Палладино
- 120** Памятка работы с Harley-Davidson. Интервью со Стивом Ричи



## 112 Особенности безаварийного вождения. Джерри Палладино

## ОТ РЕДАКТОРА

### ■ «БАЙК ДОЛЖЕН ТЕБЕ СООТВЕТСТВОВАТЬ»

Байк должен быть не только таким, который нравится, но и таким, который вы вывозите. Если вы его вывозите — по весу, по мощности двигателя, по характеру, то это ваш мотоцикл. Совершенно не важно на каком мотоцикле вы будете учиться, важно то, на котором вы будете ездить. Каждый человек выбирает себе байк по своему характеру. Вам нужно четко понимать, соответствует ли этот мотоцикл вашему характеру, хотите ли вы ездить на этом мотоцикле или нет. Потому что может получиться так, что вы купили себе мотоцикл, а он не ваш. Но концерн Харлей-Дэвидсон в этом плане уникален, вы всегда найдете свой мотоцикл.

### ■ HARLEY-DAVIDSON СПЕЦИАЛЬНО ДЛЯ КАЖДОГО ИЗ ВАС СОЗДАЛ МОТОЦИКЛ

Если вы когда-нибудь, даже в мечтах, задумывались о покупке Харлей-Дэвидсона, то знайте, что этот производитель вас любит больше, чем вы любите его. И его инженеры сейчас сидят в проектном бюро и конструируют под вас специально мотоцикл. Вот таким должен быть подход при выборе Харлей-Дэвидсон, и тогда вы поймете какой байк они сделали специально для вас. Покупайте всегда тот, который вам под стать, а не тот, который нравится внешне, и тогда вы будете получать максимальную отдачу от взаимодействия с этим мотоциклом. Вам будет нравиться на нем ездить.

Возможно, в определенный момент времени вам этого мотоцикла станет не хватать, и вы купите себе другой. Потому что именно в этот момент времени Харлей создал новый мотоцикл, специально для вас, тот, который вам сейчас нужен. И вы его найдете, сядете на него и поедите. А так как Харлей-Дэвидсон — это мотоконцерн, который позволяет мотоцикл сделать под себя, кастомизировать как угодно, то вы можете выбрать тот стиль, который вам подходит. Вы можете его оттюнинговать так, как вы считаете нужным. Ни один концерн в мире не позволяет это сделать так, как это делает Харлей-Дэвидсон. **Мотоцикл должен быть продолжением райдера.**

Хочу завершить вступительную речь словами основателя нашего журнала, владельца 3-х мотоциклов Харлей-Дэвидсон, академика Олега Мальцева:

«Harley-Davidson — это не фирма, фанатом которой являюсь я, это фирма, которая является фанатом меня. На этот концерн нужно смотреть именно таким способом. То есть это не та фирма, которую я люблю, это та фирма, которая меня любит. И раз эта фирма меня любит, она для меня произвела мотоцикл. Я это знаю точно. А еще я знаю точно какой из них. Она создала специальный мотоцикл для меня. Вот так надо подходить к выбору Harley-Davidson».

В Harley-Davidson запакована целая философия, проникаясь которой, каждый найдет в себе героя, а где-то увидит и бандита, лихого парня, ковбоя или brutального байкера. Я не тот человек, который скажет «вам по-любому надо брать Харлей». Нет. Но вот что я точно могу сказать:

«Harley-Davidson дарует тебе тот ветер свободы, который наполняет твою душу волей к победе. Это не просто байк, который везет твою душу, он открывает дороги к постижению этого мира».

Главный редактор мотожурнала «Roll-On» Алёна Меревская

# МОЖЕТ ВЫ ЕЩЕ ЭСМИНЕЦ ОТ АВИАНОСЦА НЕ ОТЛИЧАЕТЕ?

**Д**анное аналитическое рассуждение предлагается начать с проблемы, которая заключается в том, что большинство людей, которые сегодня рассуждают о мотоциклах, — достаточно неподготовлены. Говоря прямо, даже невысокий уровень интеллекта и приземленность в суждениях не всегда причина явной невежественности и отсутствия способности. Скорее всего дело в том, что у нас (в том числе, в силу менталитета) вообще приня-



**HARLEY DAVIDSON  
STREET GLIDE**

то рассуждать обо всём подряд. Уровень компетентности, основания, умение доказать и продемонстрировать состоятельность собственных выводов — что же, об этом в принципе редко кто задумывается. И данная тенденция особенно явственна среди так называемых блогеров-спикеров-обзорщиков. Бесспорно, в каждой среде люди разные. Но тем не менее, непосредственно с проблемой аргументации и логичного рассказа или демонстрации «ху из ху» и «что есть что» я столкнулся

в тот самый момент, когда возник выбор: Harley Street Glide или Road Glide?

Что это за мотоциклы? Для кого они сконструированы и/или предназначены? Зачем райдеру такой байк и нужен ли он ему на самом деле?

Многие сегодня пытаются говорить о политике концернов, о сложных технических конструкциях, задумках, идеях, на доступном, в некотором степени, примитивном уровне. Однако этот уровень распространения первичной инфор-

мации не отвечает на вопросы, которые интересовали лично меня, поэтому я понял: хочешь найти ответы — проводи исследования самостоятельно.

История, которую я вам хочу рассказать, это история настоящего приключения. Эдакого квеста в ключе поиска ответов на простые и явные вопросы. Данная подборка рассуждений, фактов и выводов — не какой-то исследовательский факт, и точно не то, что могло бы послужить каким-то эталоном. Это моя история кве-



## HARLEY DAVIDSON ROAD GLIDE

ста, приключившегося вместе с моим помощником, научным ассистентом Ириной Лопатюк, причём произошла она совсем недавно.

**С чего всё начиналось?** Пожалуй, с анекдота. Вспомнилась одна комичная сцена: в свое время у нас был общий друг, и он какую-то даму экзальтированную, на Инстаграмме возвращенную, спрашивал «Девушка, может, Вы ещё и эсминец от авианосца не отличаете?». Грозно так спрашивал. И она стояла, хлопала ресницами и совершенно искренне не понимала, что вопрошающий от нее хочет. Какой эсминец? Какой авианосец? Да она и слово таких не слышала! Хотя и заявляла себя компетентной в некоей области.

Вот такая же примерно стартовая ситуация образовалась с мотоциклами Harley Davidson Street Glide и Road Glide. Абсолютно то же самое. Неоднократно мне встречались люди, с совершенно серьёзным лицом рассуждающие о мотоциклах. Но несмотря на живость рассуждений, по факту, они эсминец от авианосца не отличают. Мало того, не имеют не малейшего понятия ни об инженерных идеях, не имеют соответствующего технического образования, не имеют пред-

ставление ни о маркетинге, ни о тенденциях XXI столетия. Словно этого всего и не нужно... Зачем такие сложности, если можно просто озвучивать свои мнения. А мнение, более того, можно высказывать таким образом, что никому из слушающих не будет понятно, что на самом деле они имели в виду.

Лично я люблю тяжелые мотоциклы. У меня был не один тяжелый мотоцикл. В прошлом году, например, я купил мотоцикл с автоматической коробкой Honda Gold Wing GL1800 F6b Bugger 2020 и благополучно на ней ездил. И вот я поехал однажды «на дальняк» на Голде и по итогу понял, что мне не нравится ехать на дальнюю дистанцию именно на этом байке. Хотя все вокруг мне говорили и даже пророчили, что лучше Honda Gold Wing для покорения дальних далей ничего не найти и не встретить. Впрочем, данное рассуждение не о Honda Gold Wing, об этом мотоцикле я напишу отдельную статью, обо всех ее недостатках и положительных качествах. Данная статья несколько о другом. Об отличиях двух мотоциклов — **Harley Davidson Street Glide и Road Glide**.

Я искал себе мотоцикл, который я мог бы эксплуатировать в городе и ездить на дальние дистанции. Спустя некоторое время свой выбор я остановил на Harley-Davidson Street Glide. И этот выбор — далеко не случаен.

Во-первых, до того, как купить Street Glide,

я попытался изучить различные взгляды и мнения об этом мотоцикле. Так, сделав подборку из видео на YouTube, я выяснил, что на самом деле те, кто говорят о нём, скорее делятся своими впечатлениями, ощущениями и восхищениями (или их отсутствием). Но на деле нельзя сказать, что обзорщики, блогеры или просто авторы видео на самом деле что-то ЗНАЮТ о Harley-Davidson Street Glide.

Естественно, я не собирался ограничиваться услышанным с ютуба и съездил в представительство Harley-Davidson в г. Одессе. Да, что-то об этом мотоцикле там знают, а чего-то не знают. Но опять-таки, в большей степени мне довелось услышать о том, какие крутые ощущения даёт этот байк, чем какие-то иные, рациональные пояснения об отличиях или конструкторских взвешенных достижениях.

Делая шаг в сторону, в качестве ремарки скажу так: эта статья и аналитическое рассуждение не направлены в сторону увеличения/ уменьшения продаж мотоциклов концерна Harley-Davidson. Никакого маркетингового контекста или оттенка в данном ключе автором не предусмотрено. И дело даже не в том, насколько ярко или сдержанно отзываются о той или иной модели Harley-Davidson как «харлеводы» и истовые любители марки, так и те, кто с завистью/благоговением/ равнодушием смотрят им в след (совершенно необязательно глотать пыль).





## Вехи истории

Сама история концерна Harley-Davidson достаточно длительная, со своими взлётами и падениями, секретами и инновациями, смелыми и непонятными на первый взгляд ходами. Модельный ряд байков Harley-Davidson с 1930-х годов весьма богат, хотя, откровенно говоря, и не так богато описан.

Вобщее с позиции восприятия многие люди привыкли к тому, что Харлей — это семьи, группы и подгруппы. Есть мнение, что научиться отличать семьи просто — их всего 8 групп: Sportster, Dyna, Softail, V-Rod, Street, Touring, Трайки (трёхколесные Harley-Davidson), эксклюзивные модели семейства CVO. Про каждую из групп можно говорить отдельно и находить новые отличия, перспективы и даже секреты.

Однако, так ли это? Действительно ли, классификации и подразделения видов мотоциклов Harley-Davidson на семейства хватает для понимания того, что происходит за стенами и глянец мото-мира? Для начала вспомним в ретроспективе, а сама история появления Харлеев подразумевает ли наличие «семейств» или «кланов»?

Компания Harley-Davidson Motorcycles, Inc. была неофициально основана в небольшом сарае (сколько раз сказывали эту историю) в Милуоки, штат Висконсин, в 1903 году — в том же году, когда братья Райт впервые подняли в воздух свой первый самолет.

## Скромное начало

Братья Артур и Уолтер Дэвидсон, а также инженер-механик Уильям Харли (который построил свой первый эксперимен-



тальный двигатель в 1901 году в возрасте 21 года), официально зарегистрировали свою мотоциклетную компанию всего три года спустя, в 1906 году. История гласит, что Артур Дэвидсон был заядлым рыбаком, который обычно добирался на велосипеде до выбранных им мест рыбалки в дикой местности Висконсина, что и побудило его создать мотоцикл, чтобы

«избавить себя от необходимости крутить педали».

Все в мире знают, что такое Harley, даже если не имеют ни малейшего представления о мотоциклах. Harley-Davidson — это большие, тяжелые, цельно-стальные и полностью американские мотоциклы. Крупный, грохочущий двигатель V-twin — это сердце Harley, и он повторяет биение сердца, которое

отдается в груди байкеров, а также душу культуры, которую они с такой гордостью поддерживают.

## Железные боевые кони

Дэвидсоны были убежденными патриотами, и во время обеих мировых войн они отдавали приоритет производству мотоциклов для военных нужд, а не для внутренних продаж, причем около половины всего объема продукции компании шло на военные нужды. Среди 20000 мотоциклов HD, поступивших на вооружение армии США в Первой мировой войне, были мотоциклы серии J, оснащенные колясками и пулеметами, многие из которых уже успели послужить генералу «Блэкджеку» Першингу в пограничной войне в Мексике.

Вернувшиеся военнотружающие выбирали мотоциклы Harley-Davidson и на улицах города, и к 1920 году компания превратилась в крупнейшего производителя мотоциклов в мире. Ревущие двадцатые годы ознаменовались появлением двигателя V-twin и каплевидного топливного бака, которые и сегодня остаются неотъемлемой чертой мотоциклов Harley. Наряду с Indian, частично достигнув успеха за счет выхода в другие отрасли, Harley-Davidson стал одним из двух американских производителей мотоциклов, переживших Великую депрессию.

Во время Второй мировой войны «Харлеи» снова отправились воевать с конкурентными мото-мощностями Европы, причем около 90000 моделей WLA (серия W, с высокой степенью сжатия, армейские) были произведены для американских и союзных военных нужд. Как

и после Первой мировой, американские и другие солдаты, вернувшиеся к гражданской жизни, принесли с собой знание и понимание мотоциклов, которые они использовали на службе, а также любовь и уважение к их мощности и надежности.

Есть мотоциклы быстрее, чем Harley; да и всегда были модели быстрее, несмотря на ранние успехи Harley в гонках. Есть мотоциклы, которые лучше управляются и стоят гораздо дешевле. Но все это не имеет значения для байкеров и клубов, которые буквально являются их семьями, а во многих случаях и домами. Для этих парней и их дам «HOG» байки — это не просто скорость или броскость. Это вера, уважение и честность; сила характера, сила оставаться верным своему настоящему началу. На протяжении более 100 лет Harley-Davidson старалась соответствовать этим стандартам, оставаться именно такой. Компания пережила рецессии, изменения образа жизни, поглощения корпораций и иностранную конкуренцию — но она никогда не колебалась в своей концептуальной подлинности, как и ее мотоциклы.

Итак, перед нами — первичная краткая «выжимка» истории развития концепции, конструкторской мысли, результат отношений концерна и окружающей среды — будь то война, перемирие или выход на новые рынки. И пожалуй, мы могли бы выразиться так: если и есть привычка соотношения понятия «семьи» или семейств применительно к наследию и продукции

Харлей Дэвидсон, то это понятие относится к целой системе Harley-Davidson Motorcycles.

Иными словами, концепция семейства примечательна для всех любителей и пользователей Харлей Дэвидсон. Вне зависимости от местонахождения, языка, континента, расовой принадлежности... Харлей — это Харлей.

Звучит это, конечно, прекрасно и может даже возвышенно. И так — ровно до тех пор, пока не приходит пора выбирать какой-то мотоцикл для себя.

Обычно будущему райдеру предлагается попробовать посидеть и поездить на байке. И обязательно — поделиться впечатлениями. Мол, чем больше, тем лучше.

Однако выбор на основании первичных впечатлений и ощущений — не самый дальновидный подход. Сегодня нравится, завтра — уже меньше. Или, напротив, сегодня выложил огромную сумму денег за желанный байк, а завтра выяснилось, что сделал ты это опрометчиво... Выбросил 30000 долларов, один месяц поездил, а потом, начинаешь сам себя уговаривать, что на самом деле байк — классный. Может, оно и так; может, и вправду, «мот» классный и очаровал Вас чем-то изначально, но... по правде это точно не Ваш байк.

Другая сторона медали — кастомизация. Люди, привыкшие сначала смотреть на ценник, вообще нередко удивляются, «а зачем это всё? Зачем эти CVO и дополнительные траты? Неужели нельзя Öhlins раз купить и больше ни о чем не думать?»

**HARLEY-DAVIDSON — ПРО ТО, КАК  
СОБРАТЬ «СВОЙ БАЙК»**

Всё на свои места (в плане понимания логики происходящего) ставит концепция конструкторского подхода. **Harley-Davidson — про то, как собрать «свой байк».** Как сделать его своим. Но какие параметры говорят о «своём» и «чужом», о том, что вам сослужит максимальную службу и как не допустить ошибки в выборе байка, не поддаваясь на критику или рекламные дифирамбы — все эти вопросы остаются острыми не одно десятилетие. И нет единого шаблона

или алгоритма, нет, каждый райдер имеет прямое право и возможность «сконструировать» свой собствен-

ный и неповторимый мотоцикл. Такой, какого больше ни у кого нет и не будет.





Harley-Davidson  
Road Glide

## «СТРИТ ГЛАЙД И РОУД ГЛАЙД»

■ НЕСКОЛЬКО «ПА» ИЛИ ЧТО ГОВОРЯТ ОФИЦИАЛЬНЫЕ ИСТОЧНИКИ

Первоначально мотоциклы Harley-Davidson были не более чем велосипедами с двигателями, но Первая и Вторая мировые войны заставили их внедрять инновации. К середине 1940-х годов они стали производить мотоциклы, которые имели уникальный внешний вид Harley-Davidson. За следующие шестьдесят лет были десятки взлетов и падений, включая бесчисленное количество моделей. К их столетнему юбилею люди задавались вопросом: «Что дальше для Harley Davidson? Как они войдут в новое тысячелетие?».

Летом 2005 года, они ответили на этот вопрос, представив Harley-Davidson Street Glide.

### Что отличает Street Glide от других моделей?

На первый взгляд — это его вариации на тему традиционного туристического мотоцикла. Этот мотоцикл представляет собой произведение искусства с общим меньшим весом, опущенным вниз и агрессивным внешним видом. Большие туристические мотоциклы могут быть тяжелее и дороже, в то время как Street Glide сохраняет аналогичные характеристики, за исключением большого

заднего багажника. Не говоря уже о том, что культовый обтекатель типа «крыло летучей мыши», установленный на Street Glide, обеспечивает стиль и защиту мотоциклиста.

Туристический мотоцикл подходит для длительных поездок с более крупными обтекателями для усиленной защиты от ветра и даже с увеличенной емкостью для топлива. Сиденье туристического мотоцикла было разработано для вертикального положения в отличие от некоторых других мотоциклов для большего комфорта в течение длительного времени.

■ НЕСКОЛЬКО СЛОВ ОБ ЭВОЛЮЦИИ HARLEY-DAVIDSON STREET GLIDE



Harley-Davidson  
Street Glide

Первый Street Glide оказался неким тестовым образцом, так сказать, только началом. В кратчайшие сроки Harley-Davidson внёс серьёзные изменения в мотоцикл, улучшив то, что нравилось людям в оригинале, и доработав то, что было внедрено не так удачно.

В 2007 году появилась шестиступенчатая трансмиссия Cruise Drive, которая увеличила крутящий момент на 17%. Гидравлические натяжители кулачковой цепи заменили пружинные, которые стояли на оригинальном мотоцикле. Новые форсунки EFI и кислородные датчики позволили двигателю стать гораздо более отзывчивым. Кроме того, модель 2007 года получила новые тюнингованные глушители,

которые еще больше повысили производительность.

Затем, в 2008 году, запас хода был увеличен за счет установки 6-галлонного топливного бака. Новый комплект тормозов Brembo (опционально включающий антиблокировочную тормозную систему) значительно сократил тормозной путь.

### Что отличает Harley-Davidson Street Glide?

Harley-Davidson Street Glide также имел ряд усовершенствований по сравнению с обычными туристическими моделями. Его аудиосистема была одной из самых современных и передовых — она включала возможность интеграции с телефонами

и другими электронными аксессуарами. В конечном итоге именно эта модель Harley-Davidson Street Glide покорила мир байкеров.

Рецензенты того времени отмечали, насколько комфортным был Street Glide — даже после нескольких часов в седле. Отчасти это объяснялось плавностью хода. Независимо от того, выезжали ли вы из подъезда или ехали со скоростью 50 км/ч по шоссе, Street Glide сохранял постоянство, которое, во многом, привлекает райдеров.

Harley-Davidson Street Glide сегодня — это, по сути, тот же мотоцикл, что и в 2008 году. Технические характеристики продолжали улучшаться вместе с технологиями, но за по-

следние двенадцать лет он не претерпел радикальных изменений. Некоторые из наиболее заметных улучшений коснулись электроники. Теперь он оснащен полностью интегрированной развлекательной системой с 6,5-дюймовым сенсорным экраном, портом USB и многим другим.

Этот мотоцикл создан для комфорта, стабильности и самого плавного вождения, которое вы когда-либо найдете. Хотя большинство людей считают его туристическим мотоциклом из-за его способностей преодолевать большие расстояния, не изнашиваясь (или не изнуряя вас), однако ему не

хватает некоторых функций, которые люди хотят видеть в туристическом мотоцикле.

В целом, Harley-Davidson Street Glide — это почти идеальный универсальный мотоцикл, в котором собрано все лучшее из богатого наследия Harley-Davidson и обновлено для современных мотоциклистов.

Harley-Davidson Road  
Glide. Milwaukee



А теперь — ROAD GLIDE — Роуд Глайд или «скользящий по дороге // автобану» — несколько слов от производителя.

Harley-Davidson Road Glide 2021 года — фантастический туристический мотоцикл, который приведет вас в восторг при первой же тестовой поездке. Благодаря потрясаю-

щему внешнему виду, хромированным трубам, двигателю Milwaukee 107 V-Twin и впечатляющим технологическим опциям этот мотоцикл идеально подходит для тех, кто готов отправиться на шоссе навстречу приключениям.



## Корни ROAD GLIDE

Выпуск моделей Harley Davidson в 2018 году ознаменовала 20-й год производства мотоцикла Road Glide (FLTR). С момента появления на улицах в 1998 году это семейство моделей завоевало популярность и сильную поддержку. Модели Harley-Davidson Touring ежегодно доминируют в продажах, но Road Glide предлагает нечто уникальное.

## Почему ROAD GLIDE?

Road Glide оснащен обтекателем «Акулий нос», установленным на раме. Обтекатель крепится к самой раме, поэтому он не смещается при повороте руля. К фиксированному обтекателю нужно привыкнуть, но гонщики Road Glide предпочитают его, наслаждаясь тем, как он управляется и как защищает от ветра. Благодаря тому, что руль расположен ближе к водителю, а обтекатель — дальше, дизайн Road Glide также обеспечивает больше пространства во время езды.

С годами Harley Davidson расширил семейство Road Glide. В 2010 году были представлены модели Road Glide Ultra (FLTRU) и Road Glide Custom (FLTRX). За последние два десятилетия также были выпущены модели Road Glide CVO (последняя модель — Road Glide CVO 2018 года).

В 2015 году Road Glide был модернизирован. Выпуск 2015 года обеспечил более короткий, более вытянутый стиль конструкции кузова с более узким передним колесом и передним обтекателем (на 1,4 дюйма более узким).



## Подводя промежуточный итог

Откровенно говоря, сегодня описание тактических и параметральных характеристик мотоцикла как будто «не в чести». Пропуская, словно сквозь гребёнку, множественные частные отзывы и эмоциональные воззвания (как положительного, так и образно-критического толка), проанализировав выше 70 американских, английских, немецких и русскоязычных источников, в частности, более 50 видео-обзоров и экспериментов, мы получили следующую картину.

■ ИТАК, КАК ГОВОРИТСЯ, ВСЁ ПОЗНАЁТСЯ В СРАВНЕНИИ.

Модель **Electra Glide** — изначально, как одна из истоковых моделей, без которых не было ни «стрита», ни «роуда» — это некий стандарт или база; по сути, эта модель рассчитана на тех, кто только начал своё знакомство с Харлей Дэвидсон. Для тех, кому предстоит ещё понять и выяснить, почему Харлей — это не про «семейства» и «кланы» байков. Харлей — это всё по отдельности: двигатель, вилка, сцепление, подвеска, шины, и так далее. Это всё — элементы Харлея, а **сам «Харлей-Дэвидсон» — это конструктор.** Иными словами, каждому байкеру, каждому райдеру, так или иначе, столкнувшись с Харлеем, предстоит немало душевно поэкспериментировать, чтобы собрать свой Харлей. Именно свой собственный — под себя. Такой Харлей, которого нет ни у кого — и не было.

Естественно, для этого в концерне предусмотрены базовые модели и так называемые «кастомные» модели — то есть некие предложения того, как мог бы выглядеть ваш байк. Но если

## HARLEY-DAVIDSON = «КОНСТРУКТОР ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ»

что-то не устраивает — высота сидения или угол наклона вилки — нет ничего такого в «харлее», что нельзя было бы отрегулировать именно «под себя».

Именно с позиции конструктора и рекомендуется рассматривать любой модельный ряд концерна Harley Davidson и не иначе.

### Harley Davidson = «конструктор для взрослых»

Есть модели мотоциклов, которые уже сконструированы Harley Davidson. Сел и поехал. Есть то, что сможете сконструировать лично Вы. И эти модели отмечены как CVO.

Даже на основании официальных заявлений концерна,

соответственно, мы могли бы заключить, что Harley Davidson Street Glide — это некая базовая модель, которая, к слову, появилась не на пустом месте и не сама по себе. У всего есть причины и предпосылки, как известно. И в данном случае предшественником «Глайдов» выступает та самая комплектация Electra Glide. Намеренно не упущу из виду тот стереотип (русскоязычного происхождения), что, мол, эта модель — это «электричка». Вся «соль» и основа происходящего — в конструкторской инновации электростартера. Будучи первой (и весьма тепло воспринятой) моделью с электростартером, Electra Glide послужила платформой и источником вдохновения для бурного развития кон-







## ELECTRA GLIDE

(СТАНДАРТ)

- нет ABS
- введение / начальный уровень путешествий / тур
- сумки поменьше
- нет тачскрина (информационно-развлекательной системы)
- более разгружен «зад»
- очень «хваткое» гидравлическое сцепление
- практически не чувствуется ветер, можно ехать в шлеме «половинка» (Half Helmet), (Open Face) или с открытым визиром
- при управлении, у женщин начинает немного болеть рука
- очень удобное расположение зеркал
- многие мужчины выбирают, так как здесь самое лучшее сцепление



## ROAD GLIDE

ДЛЯ БОЛЕЕ «ПРОДВИНУТЫХ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ»

- есть информационно-развлекательная система (+ тачскрин)
- фиксированный фронтальный обтекатель
- другой угол ручек управления
- чувствуется меньше ветра
- больше натяжения, чем на обычном сцеплении
- кажется, что ты намного лучше
- женский пол не фанаты этого большого мотоцикла, им не удобный сами ручки.
- Круче по начинке, но не такой удобный



## STREET GLIDE

- сумки большие
- обтекатель крепиться к вилке
- женщины говорят: «плывущее кресло, обнимающее твой зад»
- мужчины говорят: что он ощущается более удобным, более естественная посадка
- зеркала зафиксированы
- большой обзор
- более удобен в управление



структорской мысли и далее. Street Glide был впервые представлен в 2006 году и нередко описывается как облегченная версия Electra Glide (что не соответствует действительности). Основные отличия не заканчиваются в заниженной и более жесткой задней подвеске, укороченном ветровом стекле, отсутствии обтекателей на передних дугах, заднего центрального кофра (турпака) и задних дуг.

## От концепции — к реализации. Суть отличий

Ряд «глайдов» дополнили и прекрасно известные сегодня Street Glide и Road Glide. В чём же на деле, согласно задумке и концепции, краеугольные отличия этих двух мотоциклов?

### 1 НАЧЕМ С БАНАЛЬНОГО АНАЛИЗА НЕПОСРЕДСТВЕННО НАЗВАНИЙ.

«Глайды» — это «скользящие» мотоциклы. То есть такие, что уверенно и без сопротивления легко скользят по дорожной ленте.

Соответственно, Street Glide = скользящий по улицам города и за городом, а Road Glide = скользящий по автобанам, трассам и хайвэям.

Для того, чтобы обеспечить скольжение и комфортную проходимость в разных условиях (город и внегородская среда), эргономика и дизайн у мотоциклов разный. В основе Street Glide лежит концепция летучей мыши; в базе Road Glide — концепция акулы. Полагаю, многие так или иначе сталкиваясь с американскими обзорами неоднократно слышали «моя акула» — my shark» или «bat-like face», то есть, дословно «морда, как у летучей мыши».



### ДВИГАТЕЛЬ MILWAUKEE-EIGHT 114

Самый большекубатурный двигатель, устанавливаемый в базовой комплектации на модели H-D® Touring. Вы получаете 1868 см<sup>3</sup> обгонной динамики и высокой мощности.

### 2 ЕСТЕСТВЕННО, НЕМАЛО-ВАЖНОЕ РАЗЛИЧИЕ — В ДВИГАТЕЛЯХ.

Сегодня Road Glide обычно укомплектован двигателем Milwaukee-Eight 114, но поскольку подход «конструктор для взрослых» одинаково применим для всех моделей, безусловно, «стрит» может получить апгрейд и кастомизацию.

Например, модели стритов CVO сегодня предусматривают двигатель Milwaukee-Eight 117.

Сверху: панель Road Glid. Снизу: панель Street Glide



### 3 УГОЛ НАКЛОНА ВИЛКИ

Угол наклона вилки у «стритов» обеспечивает большую маневренность в условиях города (так называемый «трэйл»), а на «роудах», напротив, вилка отвечает за устойчивость байка. Вынос вилки отвечает за управляемость байка и, совершенно естественно, что глайды для дальних путешествий и для городских поездок будут отличаться.

### 4 СЛЕДУЮЩЕЕ ОТЛИЧИЕ — ПРИБОРНАЯ ПАНЕЛЬ ИЛИ ПРИБОРНАЯ ДОСКА

Что немаловажно, райдеры, которые не один год эксплуатируют глайды, отмечают, что работать с приборными панелями очень удобно — они расположены так, что не отвлекают и не мешают движению, при этом райдеру обеспечена наглядность работы с широкой приборной панелью (спидометр и тахометр, четыре дополнительных прибора — датчики температуры масла и воздуха, вольтметр, указатель уровня топлива).

## 5 РУЛЬ

Руль, соответственно, тоже отличается у моделей Street Glide и Road Glide. Неоднократно я слышал, как некоторым райдерам непривычно то или иное положение зеркал. Тем не менее, самое главное — в понимании отличий, что «стриты» сконструированы для обеспечения маневренности в условиях города (больше динамики в движении); «роуды» — более разгруженные в плане устройства руля. Путешествующие на дальние дистанции на Глайдах нередко описывают это так «руки как будто просто лежат на удобной подставке, я совершенно не напрягаюсь».

## 6 БЕССПОРНО, КАЖДЫЙ МОТОЦИКЛ КОМПЛЕКТУЕТСЯ РАЙДЕРОМ СООБРАЗНО ЕГО ЧАСТНЫМ ЖЕЛАНИЯМ И ПРЕДПОЧТЕНИЯМ

Как вы понимаете, путешествие по городу и покорение хайвэев — это не одно и то же. И здесь важно учитывать вес и объем вашего багажа, уставлены ли на вашем Харлеи кофры.

## Итак, что же всё-таки выбрать? Street Glide или Road Glide?

Необязательно становиться заложником технических характеристик и цифр. Всё-таки, мотоциклы — не про это. Мотоциклы — это про образ жизни. Это про концепцию. Про то, какие мы и какими хотим быть, а не казаться. А потому на вопрос «что выбрать» ...

Господа, а может и вовсе что-то иное? Может, стоит стартовать с базовой комплектации и остановиться для начала на Electra Glide? Мой



большой друг, непререкаемый эксперт и человек, который действительно может научить как ездить на мотоцикле, **Джерри Палладино**, в частности, открыто говорит, что в первую очередь нужно понимать, **что вы с байком собираетесь делать и где ездить**. Лично он выбирает и рекомендует Electra Glide, потому что её концепция и характеристики максимально позволяют выполнять задачи полицейского.

Соответственно, и здесь главенствующие отличия между Street Glide и Road Glide обусловлены концепцией и замыслом.

Допустим, вы — самостоятельный по жизни человек. Вероятно, даже в какой-то мере стоит назвать вас эгоистом, который привык в жизни всё решать сам и действовать сам. Вы не возите (и уж тем более не катаете) на своём любимом Харлее никого, кроме себя. Да

и вообще считаете, что мотоцикл — не транспортное средство, это — часть тебя самого. Допустим, вы самозанятое лицо или работаете в некоей фирме. Дома вас никто не ждёт. Соответственно, после трудов праведных вы просто меняете пиджак на куртку и отправляетесь в кантри-бар. А оттуда, после нескольких партий в пул и решения мужских вопросов в мужской кампании, снова возвращаетесь домой. В таком случае, вы — райдер, а ваш соратник — Street Glide. Он для этого и создан. Воплощать любые желания практичного эгоиста жителя города.

Допустим, вы по 3–4 дня работаете в Северной Каролине, Вашингтоне или Делавере и «делаете деньги». Заключаете сделки, выполняете обязательства. А на выходных для души возвращаетесь на любимое ранчо, что на юге Техаса. Или отправляетесь в Гранд Каньон.

**МОТОЦИКЛЫ — ЭТО ПРО ОБРАЗ ЖИЗНИ**

Или к океану. Почему нет? В таком случае, в рабочем гараже в округе Вашингтон, у вас, скорее всего стоит обыкновенный автомобиль, а в Техас или Калифорнию вы отправитесь на настоящем байке как настоящий райдер. И ваши запросы постараются максимально удовлетворить Road Glide. Он для того и создан — повернуться спиной к будням, рутине и отправиться навстречу новым горизонтам.

А что если... ни первое, ни второе вас как райдера пока не прельщает? Что, если эти концепции не совсем для вас? Что же, в таком случае можно поступить и так: вернуться «назад к корням» и услышать «добро

пожаловать к Electra Glide». Той самой первичной тренировочной платформе, которая точно позволит вам исследовать себя, свои «хочу», свои запросы и концептуальные требования к верному напарнику — вашему мотоциклу. Такому, который нужен и сделан специально для вас и под вас.

В завершение я бы хотел подвести итог этому аналитическому рассуждению коротким советом. Прежде: чем покупать какой-либо мотоцикл марки Harley-Davidson, определённно важно и целесообразно понимать смысл и задумку предлагаемой базовой модели. Без понимания концепции и ха-

рактеристик того или иного мотоцикла от Harley-Davidson я категорически не рекомендую совершать какую-либо покупку.

Как говорится, чтобы не разочароваться, не стоит бездумно очаровываться. Потратьте немного времени, изучите суть устройства моделей и их отличия, изучите ряд фактов и исторических «поворотов» сценария развития и появления интересующего вас мотоцикла, сравните его характеристики с тем образом жизни, который вы ведёте или собираетесь вести на байке. И затем, уже приняв обдуманное, взвешенное решение, смело выбирайте свой мотоцикл.

*Автор: основатель мотожурнала «Roll-On», ученый, академик Олег Мальцев и старший научный сотрудник НИИ «Памяти» Ирина Лопатюк.*





HARLEY-DAVIDSON

ROAD KING

**ВЕРШИНА**

КОНСТРУКТОРСКОЙ МЫСЛИ



**Н**е каждый концерн смог пройти путь в полстолетия. Еще меньше тех, кто смог перейти за 100 лет своего существования. При этом не просто успешно существования, а так, чтобы стоять выше политического уровня, то есть самим диктовать правила на рынке. Даже правительство, некогда помогавшее Харлею выбраться из застоя, теперь уже никак не может повлиять на их решения. Ведь Харлей-Дэвидсон уже давно не мотоцикл, это целая религия со своей философией и своими адептами. Но на Харлей, конечно же, никто не молится, с ним живут в ритм ударов сердца.

Раз в 100 лет рождаются гении. На самом деле никто не рождается гением. Такие люди создаются подобно глиняному горшку на гончарном круге, нужен только умелый мастер, который вложит в этого человека знания и способности. А от человека нужно только много усердия, терпения и желания стать личностью. У братьев Харлей и Дэвидсон было безмерное желание создать мотоцикл для людей, у них был и гончарный круг в виде маленького гаража, и преданные люди, и любовь, которую они вкладывали в каждую созданную ими деталь. Пока они тихонько проектировали и строили их деятельность

расширялась, а инициалы «Харлей-Дэвидсон» уже звучали на всех континентах мира. Даже сегодня те Харлеи, которые были созданы в 30–40-х годах прошлого столетия полностью на ходу и представляют не меньшую ценность, чем новые модели.

Харлей — это очень прочная машина, которая с каждым годом хорошеет как технически, так и внешне. Учитываются все пожелания клиентов. Но каким был технологический путь Харлея? Как шел ход проектирования и создания от первых серьезных мотоциклов до вершины конструкторской мысли?



## Боббер, выросший в RoadKing

Harley-Davidson Road King, «Король дороги» — это, пожалуй, наиболее уникальная в своем роде модель, созданная Харлеем, потому что она является плодом яркой конструкторской мысли. Давайте пройдемся по истории создания модели. И чтобы охватить все этапы преобразования и становления, отобразим на диаграмме следующие линии: на горизонтальной шкале у нас будут выстроены все этапы конструкторской мысли; на вертикальной шкале будет класс, измеряемый в денежном эквиваленте (\$), то есть в самом низу располагаются мотоциклы низкой ценовой категории, на самом верху — наивысшей; также на графике у нас будет «диагональ возможностей», то есть это то, что позволяет путем конструкторских доработок, тюнинга, разного рода аксессуаров улучшать, стилизовать и дорабатывать байк по своему желанию и конечно же финансовым возможностям.

Понятно, что если мы возьмем самую критическую точку в правом верхнем углу, то здесь тюнинг достигнет своего максимально апогея. То есть это будет наивысший технический уровень, измеряемый в максимальной денежной затрате на улучшение всех особенностей данной модели. Проще говоря, очень крутой апгрейд мотоцикла.

Внутри этой диаграммы так же вписан квадрат, куда входят модели, созданные путем конструирования. Представьте себе некую сетку, где по «Х»-оси и по «У»-оси путем несложных вычислений на разных этапах рождалась новая модель за счет технологического совершенствования, комбинирования возможностей и потребностей рынка. Ничего сложного в данной диаграмме нет, так как за основу взята классическая геометрия, только здесь отображен естественный ход технологической истории Харлей-Дэвидсон.





▲ КЛАСС, \$

МОДЕЛИ, СОЗДАННЫЕ ЗА СЧЕТ  
КОМБИНИРОВАНИЯ ВОЗМОЖНОСТЕЙ  
И ПОТРЕБНОСТЕЙ РЫНКА



### Street Glide

— это симбиоз боббера  
и электрички



### Road Glide

— это боббер, который находится внутри  
электрички, и всё это внутри  
Road King

1930

1940

1950

1960



1949

Hydra Glide



1958

Duo Glide

150 000 \$

ВОЗМОЖНОСТИ КОНСТРУКТОР/ТЮНИНГ



## Road King

— это история развития боббера.  
Мотоцикл двойного назначения

C  
V  
O

ИСТОРИЯ  
КОНСТРУКТОРСКОЙ  
МЫСЛИ



1965

Electra Glide

1970



1977

Electra Glide Sport

1980



1983

Боббер приобрел форму  
электрички

1990



1994

Road King  
— это вершина  
конструкторской мысли



1936



1948



1949



1958



1965

## 61 EL «Knucklehead»

Он был представлен в 1936 году и стал революционным байком. Именно с этого боббера началась история мотоциклов с удлиненной рамой и передней вилкой. Боббер в то время был мотоциклом двойного назначения, как для города, так и с возможностью участвовать в гонках. Обратите внимание на его внешний вид: одно сиденье и два кофра. Мотоцикл явно не предназначен для более чем одного человека. Этаким эгоистический мотоцикл для водителя с хулиганским характером.

Некоторые люди считают, что «Knucklehead» 61 — это мотоцикл, который вытеснил Indian из бизнеса; другие утверждают, что именно этот мотоцикл спас Harley-Davidson. Важнейшим новшеством мотоцикла стал полностью новый двигатель Knucklehead с верхним расположением клапанов, который (впервые на мотоциклах Harley) также имел систему рециркуляции смазки. Но 61-й был не только байком с улучшенными технологиями, ко всему прочему он был одним из самых красивых мотоциклов, которые когда-либо конструировал Harley, и элементы его дизайна можно увидеть в современных круизерах.

### ■ ПОЧЕМУ KNUCKLEHEAD? (ПОЧЕМУ КУЛКООБРАЗНЫЙ?)

Сожмите кулак, посмотрите на свою руку, и вы поймете, почему двигатель называется кулакообразным. Полированные гайки, которые удерживают коромысла, представляют собой суставы, а трубки толкателей — это сухожилия, идущие вниз по тыльной стороне ладони. Knucklehead с его верхним распределительным механизмом и системой рециркуляции смазки стал гигантским шагом вперед для Harley-Davidson.

Здесь мы не можем не вспомнить, что компания Triumph имеет в своем составе такой же боббер, это Triumph Bonneville Bobber Black и Triumph Speedmaster. По сути, эти два Триумфа и Knucklehead — это один и тот же мотоцикл с одними и теми же характеристиками. Единственное, многие говорят, что Bobber Black более агрессивный, и колеса у него другие, чем у простого боббера. Во всем остальном мы имеем дело с тем же мотором T1200, то есть 1200 см.куб., со всеми теми же характеристиками, просто с разной внешней оболочкой. Если T1200 Speedmaster — это типа круизер,

на самом деле немного не так, хотя, конечно, на нем можно покатать подружку, сгоняв на выходные на море, то если вы посмотрите на Knucklehead, то заметите, что там сиденье только на одного человека. Подругу вы свою уже не прокатите, это мотоцикл для одного.

## Panhead 1948

В 1948 году пришел Panhead (плоская голова) на смену Knucklehead. Panhead является доказательством того, что хорошую идею всегда можно улучшить. Хотя новый двигатель по сути представлял собой нижнюю часть Knuckleheada с переработанной верхней частью, Panhead претерпел ряд существенных изменений. Но общие черты остались те же.

## Hydra-Glide 1949

Harley в течение многих лет предоставлял райдерам комфорт, используя пружинную короткорычажную маятниковую вилку (введенную в 1907 году) и подпружиненный подседельный штырь (выпущен в 1912 году). К 1949 году, однако, преимущества телескопических вилок с гидравлическим демпфированием стали очевидны, и с этого года они стали устанавливаться на 61 и 74 куб. дюймовые близнецы. Отсюда и название Hydra-Glide. И это еще одна революционная разработка Харлея после замены двигателя Panhead на Knucklehead. Несмотря на то, что Knucklehead считался классическим, он был склонен к утечкам масла, и новый блок стремился решить эту проблему. Прозвище Panhead («плоская голова») относилось к большим крышкам коромысел, которые закрывали клапанный механизм и удерживали масло внутри двигателя. В сочетании с новыми гидравлическими подъемниками клапанов все эти модификации привели к снижению износа двигателя и завершили еще одну успешную главу в истории больших близнецов Harley.

И здесь мы поставим первую точку на технологической истории, так как именно отсюда впервые пойдет слово Glide. По сути своей в определенный момент времени у Харлей-Дэвидсона модели начинают называться исходя из конструкторских инноваций, которые были добавлены в сам мотоцикл. Как мы видим, в 1949 году появляется вилка с гидравлической помпой, которой сегодня нас не удивит, но в то время это был инновационный прорыв.



1972



1977



1983



1994



После выхода Hydra-Glide во все последующие модели вносился ряд существенных технических изменений, но внешне он оставался все тем же боббером.

### **Duo-Glide 1958**

К концу 1950-х годов Харлеевские BigTwin захватили сегмент рынка больших, комфор-

табельных и вместительных туреров. Вес был не проблемой, но удобство и надежность были проблематичными. В 1958 году компания Harley наконец-то добавила задний маятник к своему большому твину Panhead и отпраздновала это добавлением названия модели словами — Duo-Glide. И опять мы с вами видим технологическую инновацию. К тому времени, когда

была выпущена эта модель, в 1960 году практически не существовало двух одинаковых Harley, поскольку владельцы тенденциозно создавали байки под себя, нагружая свои байки дополнительными компонентами, чтобы индивидуализировать вид байка и улучшить комфорт и возможности своего железного коня.

Duo-Glide — это следующая точка на нашей исторической линии конструкторской мысли. Как вы понимаете, каждая последующая технологическая инновация предполагает наличие всех предыдущих технологических инноваций.

### **Electra Glide 1965**

В начале 60-х электростартеры предлагались развивающимися японскими производителями даже для их самых маленьких машин, поэтому Harley чувствовал себя обязанным установить их на свои 1200-кубовые машины. Система была разработана для трехколесного Servi-Car в 1964 году и, доказав свою надежность, в следующем году была внедрена в модель FLH для создания Electra Glide. Для запуска стартера потребовались батарея большего размера и 12-вольтовая электрическая система, поэтому масляный бак на FLH пришлось переработать. Харлей продолжал ставить кик-стартер в новую систему на протяжении некоторого времени, и райдеры могли производить впечатление на своих друзей техникой «одного пинка ногой» (а когда она не срабатывала, они могли нажать на кнопку).

В то время, как 1965 был первым годом для знаменитой Electra Glide, это был также последний год для двигателя Panhead. Также если вы посмо-

трите внимательно на последующую модель 1966 года, то заметите, что сиденье боббера стало видоизменяться. Людям надоело ездить на совковой лопате, и они решили, что сиденье должно быть комфортным. В Electra Glide входят все инновации и новшества, которые были до этого в Харлее-Девидсоне, но теперь ко всему имеющемуся появилось другое седло.

В модели 1972 года седло мотоцикла начинает усовершенствоваться, и появляются кофры. По сути, боббер начинает преобразовываться

в круизер. Хочется на боббере ездить не только по городу, но и поехать куда-нибудь подальше. Что технологически происходит? Харлей берет боббер, размещает внутри «электрички» и обвешивает его разного рода возможностями, тем самым повышая комфорт. Таким образом наш хулиганский боббер постепенно преобразуется в комфортабельный круизер.

### **Electra Glide Sport 1977**

В 1977 году в модели Electra Glide Sport мы видим опять боб-

бер с седлом «лопата». Конечно, как-то странно видеть это сиденье после того, как уже попал начал привыкать к чему-то очень мягкому и уютному. Вероятнее всего у кого-то сильно защемило сердце по старому доброму бобберовскому седлу, что он решил возродить его. Но его убежденность в том, что седло должно быть и дальше таким продержалась не долго и не отозвалась в сердцах поклонников Харлея. Так что данная модель выпускалась только с 1977 по 1982 года.

Чем дальше развивался Харлей, тем больше он стремился





личие от своих собратьев. Это важно понимать.

## RoadKing 1994

К середине 1990-х годов было совершенно очевидно, что не будет какой-либо значительной новой идеи со значком Harley-Davidson на баке. Harley знал, чего хотят его клиенты, и знал, что он умеет делать это хорошо. Отсюда регулярное появление старых идей, таких как Road King, тупер среднего веса, впервые представленный в 1995 модельном году. Это было возвращением к традиционным ценностям. Electra Glide во многом так же, как была модель FLHS десятилетием ранее. Road King собрал в себе все самое лучшее из всех предыдущих моделей Харлея: электронный последовательный впрыск топлива; колеса со спицами; кожаные кофры; большое количество хрома; стиль; освещение на руле, взятое, кстати, с модели FLH 1959 года. Оставаясь в глубине боббером, он приделся, укомплектовался и явился людям в новом образе, тем самым став вершиной конструкторской мысли Харлей-Дэвидсон.

к комфорту, к удобному, мягкому сиденью, к возможности комфортно ехать на дальние расстояния.

## 1983

Он устаканился. В 1983 году тот самый, первый Харлей боббер приобрел всем нам уже знакомый вид «электрички». В душе остался боббер, а по жизни он начал называться Electra Glide.

С одной стороны, начиная с 1936 года, шла постепенная ретрансформация боббера в мотоцикл двойного назначения, а с другой стороны каждый последующий концепт получал технические преимущества, и всё в купе на определённых рубежах истории рождало новую модель Харлея. В конце концов у нас получилась «элек-

тричка», которую мы сегодня знаем как Electra Glide.

У Харлей-Дэвидсон есть модели, которые являются естественным продолжением конструкторской мысли, а есть модели, которые являются результатом конструирования под конкретные типы возможностей и потребностей. Когда мы говорим о таких моделях как Road Glide и Street Glide, то это сконструированные, то есть собранные из нескольких модели. Когда же речь идет об Electra Glide, то это поэтапная хронологическая ретрансформация боббера, то есть этот мотоцикл появился иначе в от-

## Что из этого вышло?

Вероятнее всего возникнет вопрос, а как же появились такие модели как Street Glide и Road Glide? Ведь на этой диаграмме в какой-то период времени путем конструкторских усовершенствований были созданы

**STREET GLIDE =**  
**БОББЕР + «ЭЛЕКТРИЧКА»**



и они. Ну, как минимум у них есть что-то общие с боббером и что-то от «электрички». Так спрятан ли внутри Street Glide боббер? Нет, не спрятан. Стрит-Глайд собран несколько по-другому, внутри данной модели спрятана «электричка», а вот внутри «электрички» уже располагается боббер. Еще разок. Посмотрите внимательно на Street Glide, теперь мысленно немного его оттряхните от разного рода обвеса и примочек, и вы увидите под внешней оболочкой старый добрый Electra Glide. Теперь облегчите Electra Glide, и вам явится образ боббера. **Street Glide = боббер + «электричка»**. То есть из этих деталей собирался Street Glide со своим фирменным обтекателем «летучая мышь».

Что сидит внутри Road Glide? Road Glide — это дальнобойная машина внутри, Road King, внутри которого «электричка», а потом уже боббер. **Road Glide = боббер + «электричка» + Род Кинг**. Когда создавался РодГлайд, то разного рода элементы и детали от этих трех моделей вошли в данный байк. Таким образом Харлей создал мотоцикл с агрессивным обтекателем «акуля морда».

И только **Road King** ни с кем не скреживался, ни у кого ничего не брал, он просто шел по пути своего развития, постепенно превращаясь из боббера 1936 года в современный мотоцикл двойного назначения.

Для кого RoadKing? Он для тех, кто хочет современный боббер, чтобы ездить далеко и с комфортом. В плане разгона не сказать, что РодКинг это пушка-гонка, но то, что



он выдает, вполне достаточно. Управление очень мягкое, ты практически не ощущаешь его, он легкий, будто пушинка, и прекрасно держит дорогу. Ты просто скажи ему словами куда ехать, и он сам справится с маршрутом. Тебе вообще не надо напрягаться, взял крейсерную скорость 80–100 км/ч, едешь и отдыхаешь. Этот мотоцикл всё делает для тебя, именно поэтому он Король дороги.

Таким образом устроена технологическая схема конструкторской мысли Harley-Davidson. Так что если вы хотите ехать далеко, то возьмите себе Road

Glide. Если вам нужен мотоцикл двойного назначения, то лучше всего пойдет Street Glide. Ну а когда душа просит классики, путешествий, то добрый ретрансформированный боббер Road King — это то, что вам нужно. Вообще Street Glide и Road King — это два конкурента внутри Харлей-Дэвидсон.

Сегодня RoadKing — это хранитель традиций, он олицетворяет классический Харлей. И запомните, не бывает старых Харлеев, эти мотоциклы вообще не стареют, над ними не властно время. Они подобно хорошему дорогому вину с каждым годом становятся все лучше и лучше.

**ROAD GLIDE = БОББЕР + «ЭЛЕКТРИЧКА»  
+ РОАД КИНГ**

*Авторы: основатель мотожурнала «Roll-On», академик Олег Мальцев и главный редактор «Roll-On» Алена Меревская*

# HARLEY-DAVIDSON

# DYNA



Есть у Harley-Davidson такая «заноза», которая называется **Dyna**. Честно говоря, при всём уважении к среде журналистов, каких только инфоповодов, связанных с H-D Dyna, мне не попадалось. Одна статья особенно запала в память, её заголовок звучит так: почему убили Дайну?

Пожалуй, для большего понимания контекста стоит привести фрагмент этой статьи:

«Харли-Дэвидсон по тихому убил популярную линейку Дайны в 2018 году без каких-либо официальных

предупреждений, просто перекинув все названия Дайны на платформу Софтейла. Но у мощных Дайн с Бигтвиноми на резиновых опорах, двумя классическими задними амортизаторами, есть огромная армия молодых и не очень поклонников, так что мы вспомним популярную модель в этой мотоциклетной истории».

Итак, по меркам статистического обзорщика-мыслителя, H-D Dyna — это один из самых странных мотоциклов. Причём этот тип мотоцикла — относительно новый: все-таки

история отсчитывается не с 1903 года, если сравнивать со стартом деятельности концерна, а с 1991, когда на свет с конвейеров явилась Дайна. Есть убеждение, что H-D Dyna, занимая место «среднего сына» в линейке Харлея, никогда не была в лучах славы на протяжении всей 27-летней истории выпуска, словно оставаясь на нижней ступеньке Харли-Дэвидсонов с Бигтвинами, так что внимание (как от компании, так и от её поклонников) доставалось топовым моделям Harley: Турингам или их менее дорогим собратьям, имитирующим «сухарь» Софтейлам.

## ХАРЛИ-ДЭВИДСОН ПО ТИХОМУ УБИЛ ПОПУЛЯРНУЮ ЛИНЕЙКУ ДАЙНЫ В 2018 ГОДУ БЕЗ КАКИХ-ЛИБО ОФИЦИАЛЬНЫХ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЙ, ПРОСТО ПЕРЕКИНУВ ВСЕ НАЗВАНИЯ ДАЙНЫ НА ПЛАТФОРМУ СОФТЕЙЛА ...



В первую очередь, я бы описал само явление Dyna как некую платформу в виде базовой конструкторской конфигурации (без чего не происходит создание мотоциклов). Причём не такая уж «Дайна» тeneвая — она достаточно смело отличается от прочих моделей и байков, её несложно отличить по мощным задним амортизаторам.

Итак, когда на мотоцикле мы видим амортизаторы вот такого типа, вполне можем предположить, что скорее всего перед нами Dyna. Такой тип амортизаторов — достаточно старинный. Сегодня большинство мото-концернов уже производят

другие (для сравнения вспомним Indian, Triumph, Kawasaki), в частности, тот же Softail.

С исследовательской точки зрения мне, в первую очередь, было важно понять, какое место в системе ориентирования Harley-Davidson занимает Dyna. Где она располагается? Где её место? Для начала взглянем на саму карту или систему ориентирования, которую мы выводили в предшествующей статье.

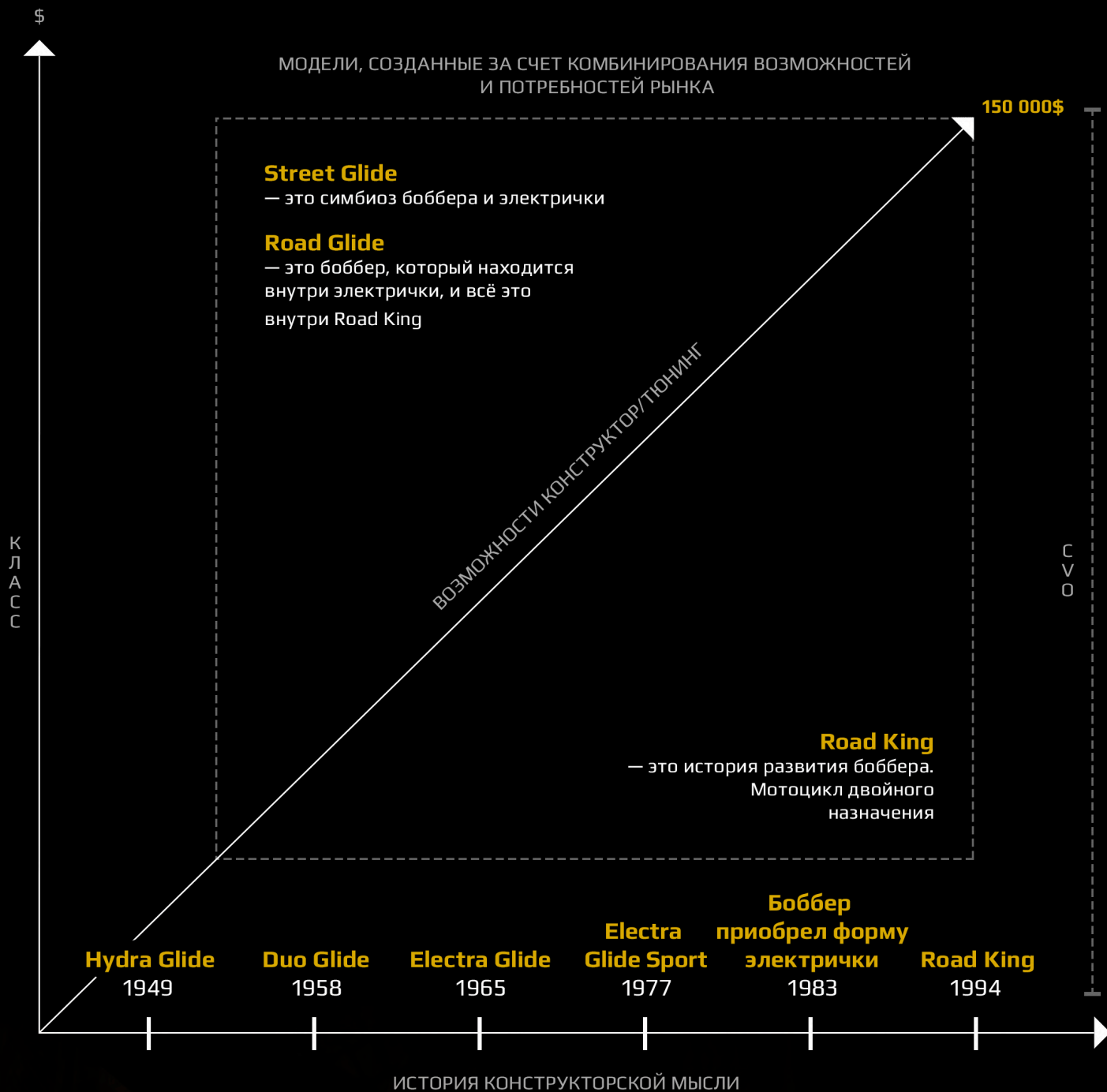
Изучая историю и тактику позиционирования моделей Dyna, я предположил следующие. Эта конфигурация — некая средняя линия между нижней «планкой» предложения от

Harley (представим условно, что это — Sportster) и наивысшей (самые разнообразные кастомные CVO).

Но даже если H-D Dyna — это середина, то золотой или даже серебряной её точно не назовёшь. Да и вообще, бросаться какими-то односложными словами и выводами достаточно опасно в этом случае.

Каким бы мамонтом в мотоциклетном деле ни являлись бы Harley-Davidson, некоторые их эксперименты были восприняты далеко не однозначно.

Дайна — один из таких случаев. Если можно встретить широкую критику на предмет



продукции Харлеев, то случай Дайны — один из самых показательных. Поскольку даже сформировалось такое чёткое убеждение, что Дайна — это Дайна, а Harley-Davidson — это Harley-Davidson, и эти два понятия между собой никак не связаны.

Конечно же, такие крайности опять-таки происходят на почве эмоциональной. Дуна, как я уже и говорил, — это платформа H-D, и до 2018 года её эксплуатировали достаточно часто. И конечно же, мы не можем позволить себе вестись на примитивный журналистский приём обрушивания ругательств на Дайну, которые затем распространяются на весь Харлей.

«Мол, Дайна — плохая, а раз она принадлежит Харлею, то и Харлей весь плохой».

Метод обобщения, приправленный толикой эмоциональных воззваний, не имеет отношения к логическому анализу и действительности. Но тем не менее сейчас я делаю акцент на самом факте или тенденции: Дуна неоднократно встречает и встречала негативные отзывы и критику со стороны, причем гораздо чаще, чем иные модели или платформы. Вероятно, по причине отсутствия понимания, что из себя представляет эта платформа и где её место или в чём её роль.

Один из наиболее красноречивых журналистов примерно так начинает описание своего отношения к Дайне:

«Старая неотёсанная рухлядь. Но где одни видят смерть, миллионы видят землю обетованную».

Причина, по которой многие американцы и европейцы покупают Харлеи, — это то, как он звучит, как он ощущается и как выглядит.

Так вот, суть критики в адрес Дайны относится именно к этим трём параметрам. Мол, не так она звучит (нет характерной па-та-та, такого себе звука мотоциклетно-грудного, который Харлей безуспешно пытался запатентовать); не так она ощущается (ощущения по нраву будут тем, кому хочется, чтоб его «щекотало» во время езды), а выглядит она ещё более странно. Анекдот с ответом на вопрос, почему пожилые джентльмены так любят Харлей, мы не будем приводить в контексте этой статьи. Однако сам подход к выдвиганию обвинений





к Дайне базируется на прямолинейном анализе двигателя, который трясет конструкцию мотоцикла не вверх-вниз, но взад-вперёд.

«Смотрится жуть, как балерина на деревянной ноге, пока она не начнёт танцевать», — такие отзывы неоднократны.

Или вот еще пример:

«Как-то раз давным-давно жила-была Дайна. Отличалась она двигателями на подушках и двойными амортизаторами. Сочетанием, которое хоть и не всегда, но по правде говоря, опасно. Прозвали его «дайновским расколбасом смерти». Дело в том, что двигатели на подушках гуляют, и сильно».

**«Расколбас смерти»** — довольно громкое высказывание. И в придачу к нему странное рассуждение о том, что и амортизаторы у Дайны весьма неоднозначные. Мол, двух одинаковых пружин никогда на мотоциклах не бывает, и даже если одна пружина чуть мягче отработывает сжатие, а вторая — чуть медленнее отбой. И если наедешь на кочку, покрышку одна пружина будет закручивать, а вторая — выкручивать обратно.

И далее, в финальной точке рассуждений не-конструкторов о конструкторских решениях вывод такой:

«Харлеи десятилетиями производили Дайны-убийцы, несмотря на то, что и подвеску разработали, но почему-то не внедрили».

Прервусь пока на цитировании и перебирании претензий в адрес H-D Dyna. Давайте подумаем вместе: а не кажется ли слишком уж раздутым и дальним от разумности или рациональности тот факт, что Дайны — это чуть ли не убийцы? Как такое возможно вообще? То есть, почти 30 лет концерн с мировым именем производил вот такой мотоцикл...зачем? Чтобы намеренно создавать проблемы своим клиентам, желая им «пожить поменьше»? Возникает вопрос, а почему Харлей вообще производил этот «дайновский расколбас смерти»? Или откуда эти провокационные возгласы?

И, конечно же, такая обратная реакция — не повальная. Харлей — это субкультура. Дайну покупали ранее, и сегодня тоже многие не прочь вернуть



эту «капсулу времени». И, как вы понимаете, явно не из соображений убраться поскорее. Скорее, из стремления испытать то самое «харлеевское», что в большинстве своём ни один не возьмётся описать словами.

Откровенно отвечая на вопрос «Почему Дайны производили столько времени?», скажу так: потому что *people liked them*. То есть, людям Дайны нравились, люди их покупали. И если кто-то пытался вмешаться в то, что нравится, те самые обожатели Харлея не раз и не два собирали пикеты на пороге Харлей Дэвидсон и требовали вернуть то, что дорого сердцу (а не трогать своими волосатыми мерзкими ручищами прекрасные шедевры от Харлея. Да, бывали и такие случаи в истории, причём не раз).

**Цель нашей статьи** — разобраться, что такое H-D Дупа и почему концерн всё же отказался от её производства. Для этого нам также придётся затронуть такое понятие как «платформа Softail» и отчего сегодня она одна из самых центральных. Пожалуй, самый важный вопрос, который чаще всего задают последним, — а надо ли вообще покупать Дайну?

Во время исследования меня побудили задуматься следующие соображения и комментарии:

«Крупнее, чем компактный Спортстер и входного уровня Стрит, но меньше и стройнее, более сложное по конструкции Софтейл или ультралюксовый Туринг, **Дайны лежали аккуратно в средней точке, никогда на самом**

**деле не будучи «лучшим» из того, что Харлей мог предложить.** Но нахождение Дайны в середине линейки делало её чем-то особенным. Дайна могла быть всем, чем бы вы хотели, чтобы она была.

... Дайны, отличающиеся рамой с двигателем на резиновых подушках, двигателями без балансирных валов и двумя наружными задними амортизаторами стали известны как райдерские Харлеи, потому что Дайна была хорошо управляющимся Харлеем с Бигтвином в отличие от более валких Софтейлов и больших тяжелых люксовых Турингов. Дайна была идеальным мотоциклом с мощным Бигтвином и поистине безгра-

ничными возможностями кастомизации».

Так или иначе, я не знаю райдера, который не хотел бы, чтоб его байк отлично ехал.

Проще говоря, байк «должен переть». «Сколько жрёт и сколько прёт?» — это

первые типовые вопросы. «Sportster — не прёт!» — такое высказывание слышал неоднократно. Впрочем, о нём мы поговорим в отдельной статье.

А Дайна, имеющая практически те же размеры, мотор крайне мощный, может дать

жару и «переть» и без дополнительной кастомизации. Так что если человеку хотелось, чтобы мотор рычал, а байк пёр, ему, в принципе, кроме Дайны и выбирать особо было нечего.

То есть, вам придётся покупать либо дорогой мотоцикл с дорогим мотором, либо по-





купать Дуна, на которой стоит мощный мотор.

Но даже этот супер-мощный мотор — не без изъянов; его колбасит, он дрожит, правда, этого почти не чувствуется, когда непосредственно едешь. Вибрация и задние амортизаторы — то, что делает особую марку и так нравится почитателям Харлея. Плюс, как говорится, есть и достоинства у Дайны — она лучше рулится, а мощный двигатель знает своё дело. Вот основные причины, по которым спрос на Дайну был неслабый (вдобавок ещё и тот аргумент не забудем, что стоит Дайна определенно дешевле многих своих братьев-харлеев). Совокупность этих причин позволяла ответить на вопрос, почему покупали не Спортстер, а Дайну.

Дайна — один из самых доступных и даже бюджетных мотоциклов — появилась только в 1991 году, что тоже несколько странно. И может, это не самое лучшее конструкторское решение. За столько лет существования концерна можно было создать что-то получше. НО появилась именно Дайна. В чём же причина? Этот вопрос не давал мне покоя.

Считается, что Дайна, пожалуй, — разумный компромисс между внешним видом и техническими характеристиками по сравнению с топовыми Турингами, с Бигвином, легкая, менее дорогая, с меньшим набором ненужных фиш, позиционировалась идеальной для внесения изменений, обвешивания аксессуарами и быстрой езды. И такой она и была.

На протяжении лет кастомизируемая платформа переживала много вариаций. Обратил на себя внимание и такой факт:



HD Dyna Wide Glide 1998



Дайна 2014. Twin Cam 103 (1688 cc)

у неё был самый высокий потенциал среди всей линейки Харлей. Это делало её не только любимой среди райдеров Харлея, которые хотели сделать свои мотоциклы быстрее, но в последнее время стала выбором некоторых стантрайдинговых (Stunt riding) команд. Стантрайдеры выполняли совершенно немислимые трюки на мотоциклах, играясь с топовыми подвесками и тормозами, чтобы управлять тяжелым мотоциклом так, как только может выдержать крепкая рама Дайны.

Что немаловажно, сериал «Дети Анархии», в котором Дайна сыграла одну из ключевых ролей, поднял её популярность в последние годы до небес. Чёрные Дайны стали выбором большинства членов клуба в сериале, и главный герой Джакс Теллер ездил на Дайне Супер Глайд (2003 г).

Ещё цитата:

«Так называемый «клуб стайл» («outlaw» style), внешний вид фокусировался в основном вокруг кастомизированных Дайн, которые покрашены в чёрный, с высокой задней подвеской, рулём-палкой и обтекателем фары». Благодаря популярности сериала, «клуб стайл» распространился по миру с невероятной скоростью».

И дальше:

«Движение в кастомайзинге Харлеев вызвало популярность Дайн, особенно среди молодых людей. Во многих местах (в основном в Калифорнии) можно встретить водителя Харлея 20-ти, 30-



**Дайна Wide Glide (Дайна Вайд Глайд)** — дайна с длинной, широко расставленной передней вилкой и большим передним колесом была представлена на второй год производства модели и стала одной из самых популярных.

Итак, вернёмся к нашей конструкторской карте или системе ориентирования в рядах Harley-Davidson. Обратимся к рисунку-схеме и попробуем выяснить, где же здесь отведено место для **Дайна Wide Glide**. И на первый взгляд ответ может оказаться странным: Вайд Глайда вроде и нет, но ведь он есть.

Дело в том, что Дайна появилась достаточно поздно. 1994 год — это уже финал в сценарии конструирования. И если рационально хочется прогнозировать, что на таком-то этапе столь мощный концерт создаст что-то невероятное круто, то в итоге получилась Дайна. И этот диссонанс вводит в замешательство. Как такое вообще может быть? Столько лет Harley развивался, всё шло только вперёд... а потом появилась Дайна, столь далёкая от совершенства?

Тем не менее, Дайна была доступной, лёгкой в работе, очень кастомизируемой и ещё

ти лет, это практически гарантировано будет Дайна. У Харли-Дэвидсона были проблемы привлечения молодых пользователей».

Цитаты в сторону, давайте по сути. Итак, если не забывать о финансовой стороне вопроса, Дайна — это компромисс между ценой и возможностями. И Дайна возвращает нас в историю того самого Боббера (см. отдельную статью). По сути, Дайна — это не просто «поворот на 180» или «откат назад»; она возвращает райдера к тому, что всегда было классикой. К той самой центральной и корневой задумке, которая всем известна как стандартный bobber. Более того, **поскольку Харлей-Дэвидсон — это «конструктор для взрослых», возможности для кастомизации у Дайны — запредельные.**

Дуна — это мотоцикл для молодых людей. Если совсем коротко и просто, Дайна — это мотоцикл, который:

**А** «должен переть» — а молодые люди только этого и хотят;

**В** мотоцикл, который можно улучшать под себя.

А зачем вообще молодым людям что-то менять и улучшать? Чтобы подражать кому-то! Подражать тому, кто для молодого человека — «звезда» или авторитет. Ну, или просто очень хочется быть похожим и причастным к кругу подражаемого.

Концерн Harley Davidson предоставил такую возможность. И у молодых людей, у тех, чей дух не склонен сидеть без дела, появился настоящий верный спутник — тот самый, как в знаменитом сериале «Сыны Анархии».

Вкратце: сериал «Сыны Анархии» рассказывает об одном из филиалов байк-клуба, который занимается продажей оружия, но при этом пытается защитить

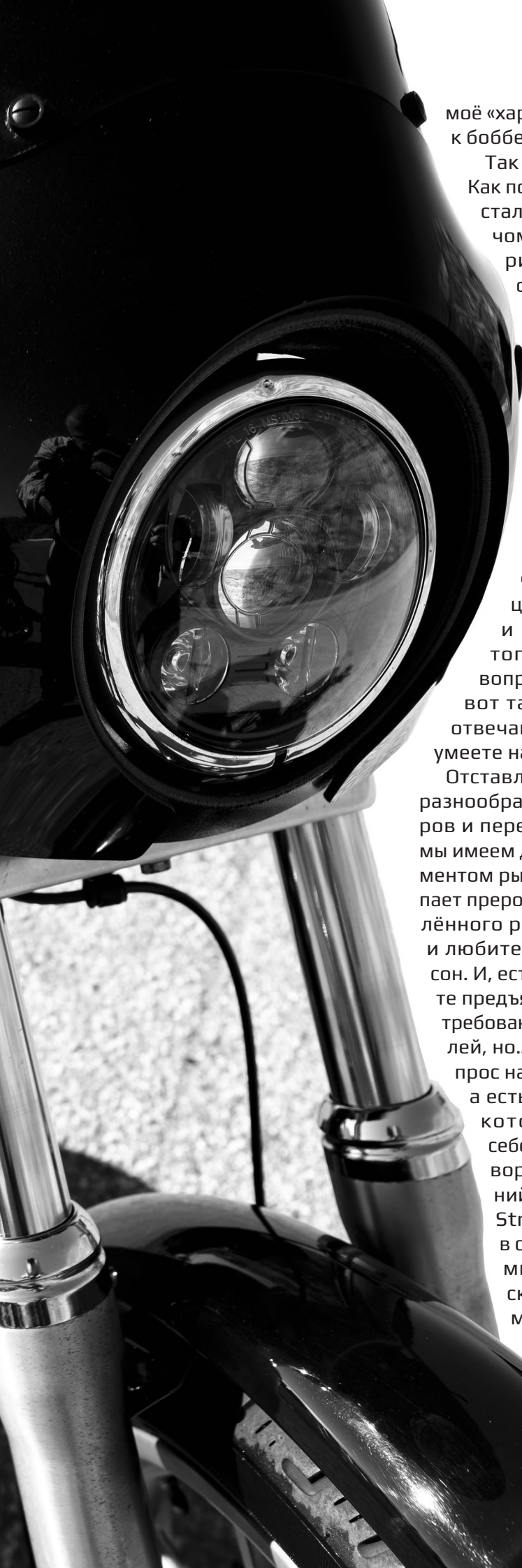
свой город Чарминг от наркоторговли.

Собственно, самое интересное для молодого поколения, это, пожалуй, мотоциклы и атмосфера байкерской жизни. Кроме всякого хардкора и экшена, есть тут и романтика дорог, и дружба, и поддержка клуба, и что-то еще... Клуб ездит на мотоциклах Harley-Davidson. В основе клуба лежит культура любителей мотоциклов — братьев с общей страстью к этому виду передвижения и всему, что с ним связано. Наряду с членством в клубе для этих ребят самым ценным является их мотоцикл. Если коротко, то в мире байкеров все вращается вокруг мотоцикла. Иметь мотоцикл (правильный мотоцикл) — неперемнное условие членства в клубе.

Дуна — молодёжный «бандитский» мотоцикл, который является компромиссом между «хочется именно такой байк» и ценовой политикой. Дуна H-D непосредственно отправляет нас в прошлое — к центральной воплощённой идее, к са-







моё «харлеевскому», то есть, к бобберу.

Так что же произошло? Как появилась Дайна? Что стало поворотным ключом во всей этой истории? Сейчас я готов ответить даже одно-

сложно: маркетинг.

И данный маркетинговой ход Harley-Davidson, следует отдать ему должное, увенчался самым натуральным успехом в виде 30-летних продаж; и совершенно неважно, что Дайна — «убийца», что это «рухлядь» и так далее. Более того, на любого рода вопрос «А почему Дайна вот такая?» вам обычно отвечают «Да вы просто не умеете на ней ездить!»

Отставляя в стороне самые разнообразные сценарии споров и перепалок подытожим: мы имеем дело со средним сегментом рынка, который выступает прерогативой для определённого рода пользователей и любителей Харлей-Дэвидсон. И, естественно, вы можете предъявлять невероятные требования к мотоциклу Харлей, но... перефразирую вопрос на американский лад: а есть ли у вас деньги, за которые вы сможете себе позволить удовлетворение этих требований? Конечно, хочется Street Glide! Но Стрит в соответствии с вашими запросами стоит, скажем, ни много, ни мало, 56 тысяч зелёных американских долларов.

А Дупа? Её можно было купить за 15000 \$. И молодёжь, которая жила и дышала стилем «аутло» и «клуб стал» с удовольствием покупали эту так называемую «голую женщину», а потом с удовольствием её «одевали», т.е. кастомизировали.

Дупа позволяла сделать мотоцикл индивидуальным. И в Харлей Дэвидсон сделали ставку на эту концепцию и точно не прогадали. С одной стороны, Дайна отправляла в далёкое прошлое, в самое сердце Харлея, будучи частной к его центральной конструкторской линии, а с другой стороны позволяла за достаточно разумные деньги покупать самый настоящий байк и дальше делать с ним всё, что угодно...

А мощный двигатель позволял воплотить любой полет фантазии, любое приключение и возможность принять любой вызов судьбы.

Безопасность? Внешняя красота? Смелый дизайн?

Нет, есть люди, которым на эти разумные ценности откровенно наплевать. Главное, чтобы мотоцикл рычал, рвал и мчал навстречу приключениям. И чтобы в этом был особый смысл. В том числе, особая причастность к чему-то большему, чем Я, Байк и Дорога.

*Автор статьи: основатель мотожурнала «Roll-On», академик Олег Мальцев*

# SPORT STER

СМОТРИ  
НЕ РАЗОЧАРУЙСЯ  
В HARLEY-  
DAVIDSON



# 1958



# 2020

## “ HARLEY-DAVIDSON

**SPORTSTER** — это чистокровный мотоцикл: красивый V-образный двигатель, минималистичные шасси, колеса, руль и топливный бак. Он представляет собой истинное ощущение езды на мотоцикле, интуитивное воплощение того, что заставляет нас любить мотоциклы.

Так о нём писали и говорили. Но всё ли настолько гладко с этим мотоциклом? Захочется ли вам, после поездки, петь ему дифирамбы?

**Цель этой статьи** не погрузить вас в бесчисленное множество цифровых показателей технических характеристик, а разобраться с тем, для кого этот байк и кому он подойдет. Я проанализировал и пересмотрел все обзоры, послушал экспертов, водителей и изучил все этапы изменения Sportster с момента его зарождения. И пришел к определённому выводу относительно этого мотоцикла, с которым далее в статье я вас и познакомлю.

Чтобы поближе узнать Sportster, начнем с небольшого исторического экскурса. Следует отметить, что Sportster — это

самый продолжительный серийный мотоцикл в мире, выпускаемый с 1957 года. За это время он был модернизирован и улучшен без модификаций основных составляющих, которые делают его тем, чем он является.

В начале 1930-х годов американские мотоциклисты хотели большего от своих мотоциклов. Они покупали более быстрые, более удобные в управлении и более красивые британские импортные байки вместо традиционных 45-дюймовых Харлеев V-твинов. В 1952 году Harley нанес ответный удар, выпустив модель K, свою первую значительную новую машину после Knucklehead 1936 года. В то время как байк включал в себя несколько новых функций от 45 дюймового, он все еще не мог

сравниться с характеристиками британских более маленьких мотоциклов. Увеличение емкости до 54 куб. дюймов на КН в 1954 году помогли, но с расположением клапанов сбоку нельзя было прыгнуть выше головы.

## О предшественниках Sportster

Его прямая линия наследственности идет от модели К, далее появилась модель КК, в 1955 году — КН и КНК. В те годы реклама этих моделей печаталась в газетах, журналах, на листовках, и популяризировался он как скоростной, спортивный мотоцикл. Ну, вы же понимаете, тогда скорости были другие. О модели К говорили так:

“Прокатитесь на этой великолепной новой модели К для потрясающей скорости, захватывающих дух острых ощущений, sensationного веселья и возбуждения!

О модели КН 1955 года писали:

“Исключительная производительность, огромное ускорение и взрывная мощность, стоит только тронуть ручку газа.

В общем, тронул ручку газа и улетел. Гоночный опыт воплотился в новой модели КНК Super Sports, и в тот период времени на обложке журнала «Энтузиаст» появился Элвис Пресли на красном КН. И все же, предшественник серии Harley Sportster, модель К, тем не менее, была мотоциклом с недостаточной мощностью.

В 1957 году Harley наконец-то установил блоки цилин-

дров сверху на свои более маленькие V-твины, чтобы создать Sportster. Этот мотоцикл объединил в себе привлекательный внешний вид более ранних моделей К и КН с мощностью, достаточной для того, чтобы соответствовать характеристикам современных импортных байков. Хотя емкость осталась на уровне 54 куб. дюймов, как и у КН, больший диаметр цилиндра и более короткий ход увеличили мощность байка. Это означало, что американские покупатели теперь могли инвестировать в отечествен-

ный продукт, не подвергаясь унижению со стороны своих друзей, сидящих на Triumph и BSA. Как и в случае с более крупными V-твинами, завод предлагал множество аксессуаров, включая лобовые стекла, стойки, кофры, защитные дуги и прожекторы, установленные для этой модели 1957 года. Другие владельцы пошли противоположным путем и сняли со своих байков лишние детали, чтобы улучшить внешний вид и производительность. Модели Sportster обозначаются в коде продукции Harley-Davidson

## Предшественники Sportster

Ride this great new **MODEL K** for amazing speed, breathtaking thrills, sensational fun and excitement!

Turn the throttle on a Harley-Davidson Model K and get set for a spine-tingling, thrill-packed ride. Make the dirt fly with the motorcycle's great in field starts, kick starts and endurance runs. You'll like the cool comfort that's assured by the new swinging arm rear suspension, hydraulic telescopic fork and foam rubber saddle mounted on leather twin engine to help you relax, control whatever you see, in a flash of your Harley-Davidson dealer's today. Bring a buddy along. Or send 2 for illustrated literature and a copy of the Harleyst magazine, filled with exciting stories. Harley-Davidson Motor Co., Dept. PS, Milwaukee 4, Wis.

**HARLEY-DAVIDSON**  
MODEL K  
FEBRUARY 1953 273

introducing the thrilling model... **KK**

...and it's rarin' to go!

Here's the "baby" you've been asking for — it's a powerful combination of all the superior riding and handling features of the Model K... plus the additional unexpected performance of the "K" competitors can't... it's the starting Model K!

Most riders find the snap and speed of the Model K more than enough for their riding needs... but there are others who demand even more "zip-and-go" on occasion.

The Model K rounds out a selection of models that fit the price and purpose of everyone.

**brief specifications**

Engine: 47 cc. in. Solo Valve Box 27"	Ignition: Touch-break, spark, coil, condenser, spark plug, spark advance
Transmission: 4-speed, 1st gear 2.5:1, 2nd gear 2.0:1, 3rd gear 1.5:1, 4th gear 1.2:1	Clutch: Kick start, 1st gear, 2nd gear, 3rd gear, 4th gear
Model K: Light roller, copper, copper, iron, roller, roller, roller, roller	Model K: Light roller, copper, copper, iron, roller, roller, roller, roller
Frame: Spring frame	Oil: 3 quarts

Finish: Available in all standard Model K colors.

Get the Best BUY AMERICAN

Here's another 'Winning K'... a sure-fire hit!  
**HARLEY-DAVIDSON MOTOR CO. MILWAUKEE, WIS.**  
MADE IN U.S.A.

Presenting — America's Most Sensational Motorcycle!  
**THE NEW HARLEY - DAVIDSON Model K**  
designed to outperform, outride, outlook, outvalue ... any motorcycle in its class!

Here's the latest addition to the world-famous family of Harley-Davidson Motorcycles — the sparkling, all-new Model K. It's the motorcycle you've dreamed about — has everything you've always wanted! You'll get the thrill of your life when you swing into the saddle of this thoroughbred. Its singing power will dazzle you. Its comfort will amaze you. Its handling ease will astound you. You'll want to ride, ride, ride — and in competition you'll lead the pack. Come see this mighty new Harley-Davidson Model K at your dealer, and be prepared to enjoy a new sensation in motorcycling. Bring your buddy along.

**HARLEY-DAVIDSON MOTOR CO.**  
Milwaukee 1, Wisconsin, U.S.A.

**NEW POWERFUL MOTOR**  
47 cc. in. solo valve with independent, independent roller, roller, roller, roller.

**NEW REAR SUSPENSION**  
Swinging arm, coil spring, hydraulic shock absorber.

**AMERICA'S CHOICE IS AMERICAN MADE**

**SLEEP NEW LINES**  
Saddle, plus the best word in language — "comfort".

**NEW FOOT SHIRT, HAND CLATCHER**  
Built-in to give you more ease of operation.

**Other features:** Dual rear seat saddle swaying, Fully enclosed 8" front and rear brakes, Set valve cylinder and piston rings, Folding foot pegs, Kick start in any gear, Dual tapered roller main bearings, New generator with voltage control.

Printed in U.S.A.



буквой «XL». Первоначальным двигателем Sportster был двигатель Ironhead, который в 1986 году был заменен на Evolution (Evo XL). Evo XL — это небольшой V-образный четырёхтактный двигатель. Новый двигатель изначально был объемом 883 куб. см, через время к нему присоединилась модель объемом 1200 куб. см., а также был выпущен двигатель объемом 1100 куб. см.

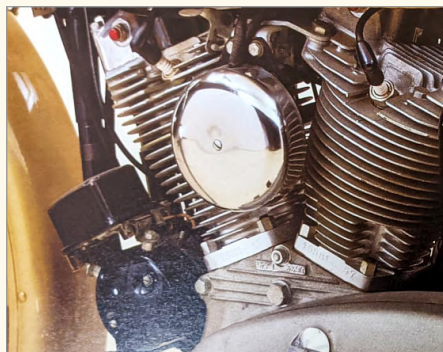
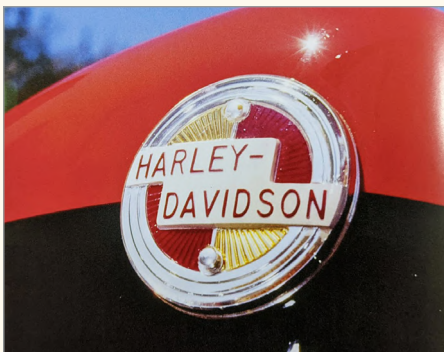
Подпись для эмблемы: Новый Sportster имел уникальную

эмблему бака 1957 года. Как оказалось, это был единственный год для такой, конкретной эмблемы.)

Если посмотреть на этимологию слова Sportster то, по сути, мы имеем дело со «спортухой». В принципе и производитель в 1957 году заверял нас, что они увеличили мощность, чтобы можно было на нем немного прострелить. Хотя довольно сложно сказать, что модель Sportster каким-то образом похожа на «спортуху». Да и первый

Sportster 1957 года тоже не назовешь спортбайком. Но производитель в рекламе позиционирует его как взрывной, мощный и скоростной байк. Для кого он? А там на плакатах очень хорошо все показано — для молодого энергичного парня, который одет в рубашку, брюки и без шлема. Харлеи, всегда конструируя новый двигатель, рождали следующую линейку мотоциклов, но они на этом не останавливались и каждый байк наделяли образом, пере-

Новый Sportster имел уникальную эмблему бака 1957 года. Как оказалось, это был единственный год для такой, конкретной эмблемы. XL был первым настоящим Harley Sportster с верхними клапанами, обеспечивающими мощность, и обновленным стилем, обеспечивающим внешний вид, позволяющий конкурировать с британскими конкурентами.



давая это нам через рекламу и фильмы. Например, Терминатор ездил на Harley Davidson Fat Boy, «Призрачный гонщик» ездил на Harley Davidson чоппер середины 50-х годов, а циничный и готовый на всё, чтобы выжить, Змей Плискин (к/ф «Побег из Лос-Анджелеса») гонял на Harley-Davidson Sportster. Существует множество других фильмов, в которых нам четко передан образ героя, едущего на одной из моделей Харлея.

## Две категории Sportster

Многие, кто делают обзоры на Sportster, на самом деле имеют очень слабое представление об этом мотоцикле. Я могу так говорить, потому что посмотрел все обзоры и прочитал множество статей на разных языках. Первое и главное, с чего нужно начать разговор о Спортстерах, это с двух категорий мотоцикла, которые характеризуют

удобство посадки и управление: Sportster, похожий на чоппер, и Sportster, похожий на боббер. Второе, что отличает Спортстер от всех других Харлеев, это «арахисовый» топливный бак. На самом деле форма бака «peanut» (арахис) впервые появилась на Harley-Davidson 1955 ST 125 cc и после была успешно перенесена на Sportster. Все ли Спортстеры с таким баком? Нет, не все. Не забывайте, что есть еще кастомизированные модели.

Первое отличие Спортстера боббера от чоппера — это ширина колес. У чоппера переднее колесо больше по диаметру, но узкое, а заднее колесо широкое. У боббера оба колеса одного диаметра и широкие. Вынос вилки на чоппере длиннее, в отличие от выноса вилки на боббере, который короче. Уже по первым внешним признакам мы можем сказать, что управляемость у этих двух классов Sportster будет разная. Боббер будет более маневрен-

ным, а чоппер — устойчивым на прямых дистанциях. Рассмотрим по отдельности Sportster класса чоппер и Sportster класса боббер.

## Sportster типа чоппер

Один из комментариев райдера, который делал обзор на этот мотоцикл:

“ Когда ты в первый раз садишься на этот байк, то такое ощущение, что посадка тебя знакома — она велосипедная. Ноги становятся довольно удобно, даже если человек ростом 175 см. Я сижу совершенно расслабленно.

Конечно, звучит это хорошо, но только до того момента, пока ты не поехал. Если мы говорим про спортуху, где бак должен быть обхвачен ногами, а тело немного наклонено вперед, то здесь этого нет. Руль здесь «ро-

### SPORTSTER ПОХОЖИЙ НА БОББЕР



гатый», да и сидеть очень неудобно, будто на металлическом табурете.

Завели байк. Поехали. Далее райдер говорит:

“ Я не могу ногами обхватить бак и предать мотоциклу жёсткости и управляемости. С одной стороны у меня воздушный фильтр, с другой стороны дудка. Ощущается, будто ты в 70-х и тебе попросту некуда спешить». На самом деле звучит как абсурд, если Sportster это спортуха, то как же «некуда спешить».

Может быть тогда представление о «спортухе» было несколько другое. И это всего лишь привет из 70-х. Например, когда ты сидишь на боббере Triumph Bonneville (2021), то он очень эргономичный и располагает к тому, чтобы на нем погонять. Но этот Sportster располагает только к тому, чтобы кататься на нем медленно и тяговито.

Еще одно мнение от дамы, которая делала обзор на Sportster:

“ из-за того, что ты ногами не можешь обхватить бак, и поток ветра тебя относит назад, а за руль руками ты не держишься, то через какое-то время начинает уставать спина. И в конце концов ты просто устаешь на нем ехать. Мне стало понятно, как сидеть и как браться за этот руль не на первой и даже не на второй раз поездки. По началу руки даже затекали. Но поездив на нем некоторое время, я поняла, что это не то, чтобы совсем не удобно, а просто такой стиль. Он совершенно не похож на все те Харлее, которые есть. Вибрация здесь самая едрёная, что на холостых, что на ходу в самый крутящий. И вибрирует он неравномерно. На низких оборотах сильно, с большой амплитудой, мотоцикл весь дергается от нехватки мощности. Прибавив мощности, он начинает вибрировать так, что мне



нужно прикладывать больше усилий, чтобы его удержать. Но все правильно, именно в этом и заключается его вера к традициям. И кому-то еще этих вибраций будет мало. Подвеска у него очень жесткая. Комфорт здесь не предполагается принципиально. Так что, когда вы едите на этом мотоцикле, то на дорогу вам нужно смотреть очень внимательно, так как любая внезапная яма передаст такой привет вашему позвоночнику, что ненароком он может высыпаться. Тормоза. На небольших скоростях можно сказать, что их достаточно. Только на третий день поездки я поняла как на нем ездить. На



**SPORTSTER ПОХОЖИЙ  
НА ЧОПЕР**

улице должно быть очень тепло, так чтобы можно было ехать только в одной майке. Маршрут не должен быть длинным и скоростных шоссе на нем не должно встречаться. Нужно выгнуть попу, упереться в спинку седла, расправить плечи и спокойной положить руки на руль. И вот так, не разгоняясь более 65 км/ч, вы можете поймать драйв. Главное — это не пытаться ехать на нем так, как вы это привыкли делать на своем мотоцикле, и тогда он покажет вам кусочек своего мира».

Все сказанное кому-то может показать просто мнение отдельных людей. В таком случае я советую съездить в «Харлей» и взять на тест Sportster, чтобы, так сказать, на личной шкуре проникнуться его «кусочком мира» и понять для себя, хотите вы такой мотоцикл или нет. Конечно, мне встречались люди, которые говорили, что:

«единственное, что я хочу себе купить — это Sportster.

Но таких единицы, и вероятнее всего они просто еще близко не познакомились с этим байком.

Итак проблемы, которые были выявлены в ходе анализа Sportster типа чоппер:

- невозможно обхватить бак ногами;
- устает спина;
- ездить на нем возможно не быстро и не на дальние расстояния;
- совершенно непривычная посадка;
- жесткая подвеска;
- адская вибрация.

Что было замечено в ходе исследования. Эта линия Sportster



(чоппер) очень популярна среди женщин. Они как-то умудряются приспособливаться сидеть на таком мотоцикле и вразвалочку кататься. В принципе им быстро ехать и не нужно, едешь себе 60–70 км/ч и тащишься. Sportster типа чоппер подойдет райдеру весом не более 90 кг.

Но здесь я хочу провести параллель с другим мотоциклом — это Kawasaki Vulcan S. На этом мотоцикле ноги прекрасно прижимаются к баку, нет никаких проблем с посадкой, сидишь совершенно расслаблено, ничего между ног

не вибрирует и, при желании, можно даже хорошенько открутить. Этот мотоцикл идеально подходит для дам, которые любят получать удовольствие от поездки и совершенно не хотят испытывать какие-либо неудобства. На нем легко можно ездить на длинные расстояния и не уставать. Для мужчин он тоже прекрасно подойдет.

## Sportster типа боббер

Теперь давайте рассмотрим минусы и плюсы (если они,



Harley-Davidson Sportster. EVO 883 (2020)

конечно, есть) Sportster типа боббер. Первое, на что сразу же обращаешь внимание, если не говорить о внешнем облике, это посадка. Здесь посадка совершенно другая, ноги стоят иначе в отличие от Sportster типа чоппер. Может быть, у этого байка нет тех проблем, с которыми мы столкнулись с Sportster типа чоппер?

Посмотрим, что об этом мотоцикле говорят.

“ Существует два мотора, которые ставят на Спор-

тстер — это 883 куб. см и 1200 куб. см. При массе в 250 кг Спортстер на 883 моторе разгоняется до 100 км/ч около 5 секунд. А на моторе 1200 — до 100 км/ч около 4-х сек. Конечно, на светофоре он оставит позади себя 95% автомобилей, но это только при условии, что они с вами не гоняются. Но как только стоит вам набрать 100 км/ч, то вас начинают обгонять слева и справа все, кому не лень. Это обусловлено тем, что момента в байке не мало, но мощности все-таки не хватает. Максималька у такого

Спортстера около 190 км/ч, но без райдера, так как его просто снесет на такой скорости. На нем кайфово ехать не спеша по асфальту на встречу друзей, откручивая ручку газа, наслаждаясь фирменными вибрациями и звуками Харлея Дэвидсона.

Опять мы видим: сильная вибрация, не погоняешь да ехать на нем желательно на не большие расстояние. Может быть когда-то Sportster и был спортивной, но сейчас это просто прогулочный мотоцикл. Он выглядит

очень стильно, и вероятнее всего, кого-то его вибрации ничуть не смутят. Как-то один журналист довольно четко подметил:

“ ты начинаешь ездить на Sportster в раздолбайской манере. В нем сочетается не сочетаемое.

По сути своей, это прогулочный мотоцикл. Например, съездить на встречу с друзьями или сгонять в ресторан, на пляж или просто покататься неспешно по городу. Главное не поймать все ямы и кочки. Скорость 60–70 км/ч — наиболее комфортная на этом мотоцикле. Это своего рода «кофейник». Сколько бы вы обзоров не посмотрели,

все в один голос говорят о том, что на этом мотоцикле можно просто кататься, он не для погонять. Это вам не боббер Triumph Bonneville или V-Rod, или FXDR, которые именно для прострелов.

**Кому подойдет этот мотоцикл?** Молодому парню, который очень хочет себе Харлей, но финансы не позволяют купить что-то более серьезное. Его не смутят все эти вибрации, посадка, то, как байк держит дорогу, и жесткая подвеска. Он ко всему готов и хочет стать частью Харлея.

Вообще, Sportster является входным билетом в Harley-Davidson, так как это самая младшая модель. Его выбирают новички как самый простой,

легкий и, следовательно, самый дешевый байк в линейке Харлеев. Именно на базе Спортстер делают большинство кастомных проектов. В нем также можно воссоздать и другие стили мотоциклов.

## Sportster S (2021)

**Современный Sportster 2021 года** — это совсем другая песня. Он кардинально другой, не похожий на своих предшественников. Этот мотоцикл — нечто среднее между «рогататым» чоппером и боббером. Чем-то он напоминает Triumph Scrambler, только в некоем «чоппероидном» исполнении. Sportster S «зафур-



Harley-Davidson Sportster S. Revolution 1250 (2021)

дован» электроникой, на нём водитель уже спокойной обхватывает бак ногами, и вибрации очень минимальные (обычные для всех Харлеев). Вероятнее всего, Харлей учел негодования владельцев прошлых моделей Спортстер и решил создать совершенно новый мотоцикл, с новой философией и политикой.

Мне пока сложно что-то говорить об этом байке, так как я его не тестировал и не изучал. К нам в Одессу его еще не завезли, но как только он появится, я проеду на нем, исследую его и в отдельной статье расскажу.

В этой статье я говорю только о предшествующих моделях Спортстер, так что, все что ранее я писал, к этому мотоциклу не применимо.

## Подводим черту

Дальше я буду говорить то, что многим Харлееводам, а в особенности любителям модели Спортстер, не понравится. Они вцепятся мне в глотку, будто вампиры, и вероятно, будут рьяно что-то отстаивать. Наверное, будут пытаться убедить меня в том, что у Спортстера есть плюсы. Нет. Я говорю так, как есть на самом деле, и в фундаменте моих слов лежит полноценный научный анализ этого байка, тесты, беседы с экспертами и проведенные эксперименты.

### Кому покупать Спортстер?

Если вы молодой парень и очень хотите себе Харлей, то вам лучше всего брать Спортстер типа боббер. Если девушка — то Спортстер типа чоппер. Но из всего выше сказанного важно понять одно: Спортстер — это сплошная проблема. Есть особый тип людей, которым нравятся вибрации и проблемы. Но покупать вибратор за 10–16 тысяч \$ — это, конечно, особое из-



XLH Sportster 883 Hugger 2001

вращение. Может лучше тогда пойти в секс-шоп и купить там себе вибратор. Дешевле же будет. Не... ну, конечно, если вы хотите особенный вибратор, не только для задницы, а сразу для всего тела, то да — это Спортстер. Хотя за такие деньги вы по-любому найдете в секс-шопе достойную для себя вещь, еще и с допфункциями.

Вам кажется, что это все эмоции? Что я слишком сгущаю краски? Нет, я даже их не сгустил. Посмотрите еще раз на новую модель Спортстера — Спортстер S. Вам не кажется странным, что за столько лет Харлей вдруг решил взять и сделать совершенно другой байк. Может быть все потому, что они сами убедились в том, что их прошлый Спортстер говно. Мир меняется, а Harley-Davidson обязан меняться под этот мир, а иначе он станет банкротом. Он должен учитывать пожелания своих клиентов. Ну и в добавок посмотрите, что пишут и говорят о Спортстере. Я не говорю о кастомизированных моделях, только о стоковых.

**Кому бы я рекомендовал Спортстер?** Никому. Я бы на вашем месте купил боббер Triumph Bonneville, кстати, это один из моих мотоциклов, на

котором я часто езжу, помимо нескольких Harley-Davidson. Поставьте на Bonneville немного допов: амортизатор Fox, защиту радиатора и дуги. И вы будете иметь мотоцикл, который не вибратор, у которого мощность и крутящий момент потрясающие, мягкий газ, идеальное сцепление и уникальный трекшн-контроль. При этом заметьте, что Triumph Bonneville и Спортстер стоят на одном ценовом уровне. Triumph такой же древний концерн, как и Harley-Davidson, и его некоторые модели не уступают Харлеям.

**Вердикт:** если вы купите Спортстер, то вы разочаруетесь в Harley-Davidson. Это мое личное субъективное мнение как журналиста.

*Авторы статьи: основатель мотожурнала «Roll-On», академик Олег Мальцев и главный редактор «Roll-On» Алёна Меревская*

ДО ВСТРЕЧИ С

# HARLEY-DAVIDSON V-ROD

И ПОСЛЕ

- Этот разговор — для особой аудитории.
- Для тех, у кого жизнь тоже отмечена маркером «до» и «после».
- До того, как встретил Harley-Davidson V-Rod и после.



**В**ообще, есть такое убеждение, что Harley-Davidson — про то, как красиво и вальяжно разъезжая, покорять мото-горизонты. Может, даже стоит сослаться на стереотип: мол, сел на Harley-Davidson — и ты уже Король Дороги. Прямо как Джерри Палладино, который, будто родившись уже на Харлее, с непревзойдённой грацией рассекает американские хайвеи.

— И всё действительно прекрасно звучит, рычит и смо-

трится, до тех пор, пока не глянешь на V-Rod. И чем дольше ты на него смотришь (а он на тебя) — тем основательнее вырисовывается огромный вопро- сительный знак напротив этой модели. Одним словом, даже просто внешний вид мотоцикла говорит **«Я — странный. С таким ты ещё дело не имел».**

Нет никаких сомнений, что Harley-Davidson V-Rod сделан для крутых парней. Сам по себе стиль райдера V-Rod — это дорогая кожаная куртка, джин-

сы и удобные туфли. Эдакий парень, который не может не гонять. А если гоняет, то только на достойном коне — на Harley-Davidson V-Rod. Никаких спортивных или аматорских мыслей. Только скорость, лента дороги, воплощение духа гонки.

Вообще ни для кого не секрет, что вне зависимости от новаторских решений концерна Harley-Davidson в 21 веке, есть те, кто не признаёт никаких иных моделей, кроме как «пушка-гонка».





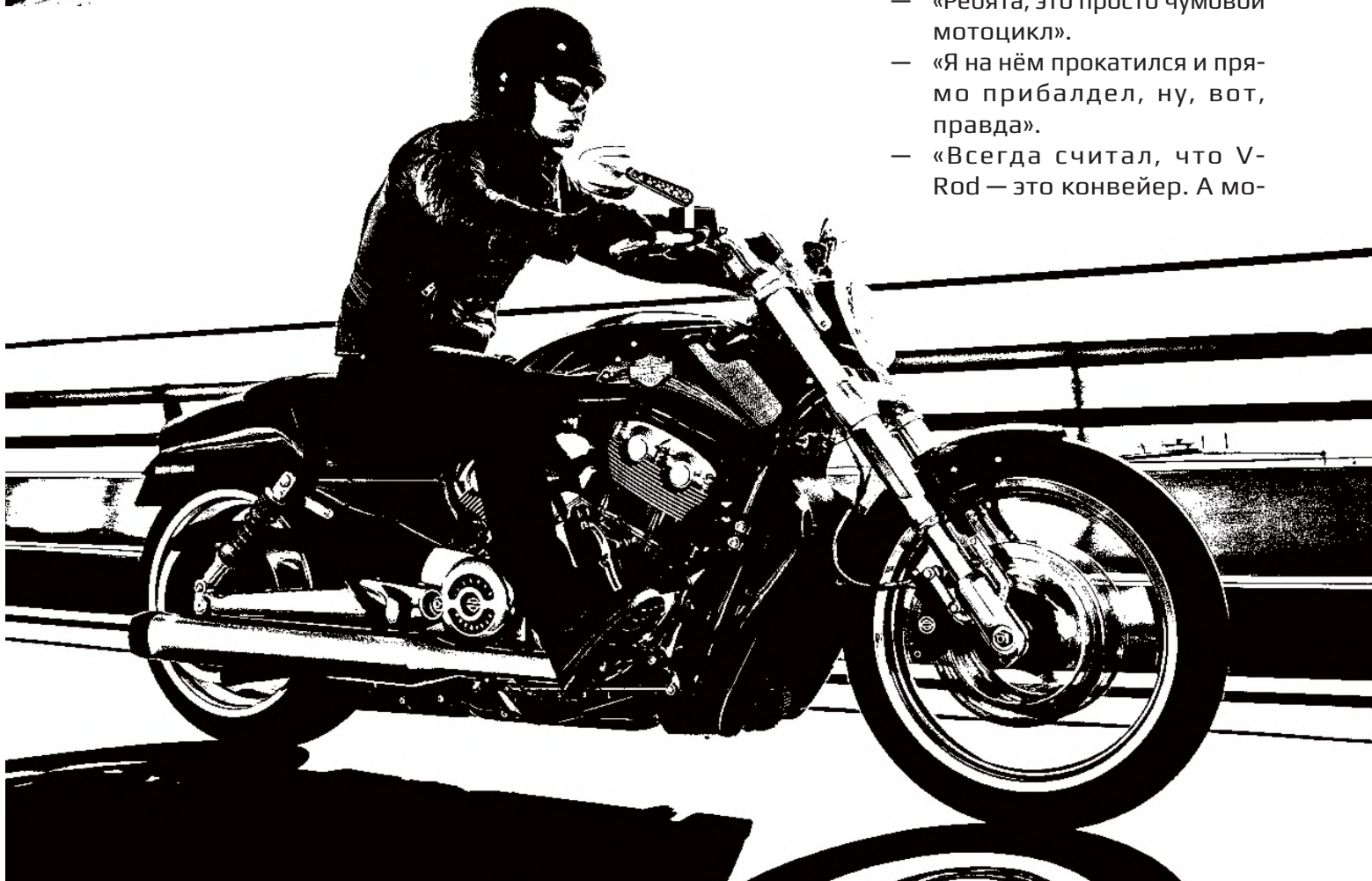
«Верните пушку-гонку!» — не один год скандировали ценители старой Харлей-гвардии, не признавая, скажем, те же спортстеры. «Пушка-гонка — это круто!» — вряд ли необходимы ещё какие-то комментарии.

### **ЧЕМ В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ V-ROD ОТЛИЧАЕТСЯ ОТ ДРУГИХ HARLEY-DAVIDSON — ЭТО ПОСАДКОЙ.**

Посадка на V-Rod — это так называемая «склёпка». По факту, она кардинально отличается от типов посадки на другие модели Харлеев. И, естественно, кому-то эта посадка нравится, а кому-то — категорически нет.

Я неоднократно слушал мнения «сильных парней» и заядлых харлеводов относительно V-Rod. Позиции — самые разные.

- «Ребята, это просто чудовой мотоцикл».
- «Я на нём прокатился и прямо прибалдел, ну, вот, правда».
- «Всегда считал, что V-Rod — это конвейер. А мо-



дель Harley-Davidson V-Rod Muscle — ещё больший конвейер».

— «Эта машина прёт!»

На последнем возгласе и остановимся. Итак, в чём главные существенные отличия V-Rod от всех остальных Харлеев? Поскольку эта «машина правда прёт», во-первых, отличается двигателем. Двигатель — инновационный для своего времени; верхневальный V-твин Revolution жидкостного охлаждения, угол наклона цилиндров — 60 градусов вместо классических 45. В зависимости от версии выпуска такой двигатель выдаёт до 125 л.с. и 117 Нм крутящего момента. Байк с таким двигателем отменно выдаёт высокие обороты, что отличает его от двигателей большинства круизёров. Как раз-таки в силу мощного мотора и появилось разделение

моделей в линейке харлеев на «до» и «после». И недаром в 2001 году выход на публику первого Harley Davidson V Rod буквально расколол лагерь поклонников концерна надвое. Одни остались в восторге, другие — категорично заявили «Это не Харлей» (вероятно, в силу нетипичности способа воплощения замысла конструкторов в нестандартном мото-продукте).

Концерн Harley-Davidson вообще имеет длительную историю развития конструкторской и производственной линии. Скажем так: некая непрерывная традиционность присуща этой марке, за что, в том числе, Харлеи любят в самых разных странах люди самых разных взглядов и поколений. Однако появление V-Rod, столь существенно отличающегося от всех «традиционных членов семьи Харлей», даже сравнить не с чем.

«Вдруг откуда ни возьмись, появился... Harley-Davidson V-Rod».

Какое-то время жил-был даже такой анекдот, что:

«V-Rod — не из клана харлеевского, приёмный он, не иначе».

Впрочем, шутки шутками. Но этот мотоцикл другой. У него бак под седлом. У него дикий двигатель, для которого взять 220 км/ч — это проще, чем чихнуть. Несмотря на всю заявленную мощность и дикость необузданного мотора, сам по себе байк этот очень спокойный. И, что немаловажно, он послушный. V-Rod — крайне манёвренный и круто рулится.

Даже само название двигателя, V-Twin Revolution, — уже заявка на победу. Да и как иначе, это же революция. Двигатель для революционных мотоциклов.

## 2003 VRSCA V-ROD



Головки цилиндров из литого сплава имеют ребра для визуального эффекта

Хромированная крышка распредвала

Хромированная крышка звукового сигнала скрывает систему впрыска топлива

Заглушка конца распредвала

Туннель кулачковой цепи проходит внутри головки блока цилиндров

Корпус цилиндра объединен с верхним картером двигателя

Маслозаправочное отверстие

Картеры из окрашенного сплава разделены по горизонтали

Натяжение цепи кулачка

Вал, расположенный между частью цилиндров, приводит в действие водяной насос, расположенный с другой стороны двигателя

Хромированный корпус скрывает компактный генератор переменного тока с высокой выходной мощностью

Впуск воздуха для впрыска топлива

Водяной насос

Проушина крепления двигателя

Сцепление и шестерни первичного привода

## СИСТЕМА ВПУСКА ТОПЛИВА

На этом чертеже в разрезе показана система впрыска топлива V-Roda с двумя вертикальными впускными трактами для воздуха, расположенными между головками цилиндров в центре буквы «V».

## ВНУТРИ ГОЛОВКИ ЦИЛИНДРА

Сдвоенные распредвалы проходят в головке блока цилиндров из сплава и управляют двумя впускными и двумя выпускными клапанами.

Увеличенная площадь клапана по сравнению с двухклапанными двигателями обеспечивает более высокие скорости и большую мощность.

Harley утверждает, что V-Rod производит 115 л.с., что намного больше, чем у Evo и Twin Cam.



## ЛОЖНЫЙ БАК

Крышка топливного бака VRSCA является фиктивной, по сути она прячет воздушную коробку.

Настоящий топливный бак расположен под сиденьем, чтобы снизить центр тяжести мотоцикла и повысить устойчивость управления.



## ВПЕЧАТЛЯЮЩИЙ ВИД СЗАДИ

На виде сзади V-Rod преобладают 180-секционная задняя шина и сдвоенные выхлопные трубы, которые выходят с одной стороны мотоцикла.



Конечно же, у любителей харлеев всегда есть пара-тройка легенд о том или ином байке. В данном случае не обошла стороной легенда тот самый «революционный двигатель», ибо, как поговаривают, его создала немецкая компания Porsche. Так ли это?

А на самом деле никто не знает. Заявлено, что концерн Harley-Davidson сконструировал двигатель Revolution совместно с Porsche. Известно, что настройка двигателя также была произведена в Германии, непосредственно на платформе Porsche. Впрочем, кто и какую долю внёс, что именно воплотили Porsche, а что внедрили Harley-Davidson — доподлинно никому неизвестно. Логично предположить, что конструкторы обоих концернов консультировались и сотрудничали. Тем не менее, легенды живут и обрастают новыми присказками. Скорость, тюнинг и мощь — основные причины возникновения новых мифов.

Как бы то ни было, однозначно заявить, что именно знающий толк в скорости Porsche сконструировал революционный двигатель, было бы неправдой. Но сам Revolution появился на свет не без опыта и конструкторских наработок и достижений Porsche.

Собственно, когда речь идёт о Harley-Davidson, то мало сказать, что это «пушка-гонка», не похожая ни на один традиционный Харлей. Мало того, не каждый райдер его выберет... В частности, точно не выберут «любители мото-экипа», ведь райдер V-Rod — не приверженец «резиновых латных доспехов». Ехать в мото-экипировке

на V-Rod? Право, как-то не комфортно.

**Harley-Davidson V-Rod — это мотоцикл Бэтмана.** Это байк супер-героя. Это мотоцикл для крутого парня, который не смотрит на взрывы за спиной. К слову, логично, что супермены мото-экипировку не носят.

Отдельно отмечу, что **V-Rod — также самая обширная база для кастомайзинга.** Кастомизация порой доходит до таких пределов, что внешне совершенно непохожие байки оказываются на деле кровными родственниками по фамилии V-Rod.

Понятное дело, семейство V-Rod не представлено одной моделью: есть и V-Rod Night, и V-Rod Muscle. По сути, самое интересное другое. Весь Харлей 2021 года (весь модельный ряд, представленный концерном) — это ретрансформация идеи V-Rod в целую коллекцию. Коротко и образно выражаясь, V-Rod «родил» весь модельный ряд Harley-Davidson 2021 года.

Обратите внимание на концепцию. «Несколько интересных и непонятных сюрпризов» 2021 года удивляют любителей марки Харлей и ценителей их продукции с 1903 года. Удивление и буря эмоций, тем не менее, неоднократно накрывала публику и любителей Harley-Davidson (вспомнить хотя бы тот же Sportster или Fat Bob). Однако сегодня, как принято считать, конкуренцию Harley-Davidson на рынке выдерживать тяжело, особенно соревнуясь с Indian

или Triumph. Есть даже мнение, что концерн Харлей эту гонку за внимание райдеров уже проиграл. Но оставим стереотипы и мнения в стороне. Как бы то ни было, даже равнодушные к марке Harley-Davidson отмечают, что 2021 год стал не просто поворотным, но и знаменательным. Мы даже могли бы привести в качестве примера некий субъективный Топ-10 новинок от Harley-Davidson в 2021 году.



**HARLEY-DAVIDSON V-ROD — ЭТО МОТОЦИКЛ БЭТМАНА**





### 10 | Harley-Davidson Pan America

Pan America™ — это настоящий двухколесный «мультитул», созданный для преодоления трудностей, открытия неизведанного и приключений.

«Почувствуйте свободу, отправившись в новые места в 2021 году».

Впервые в семье харлеев появилась новая единица — тур-индуро, о котором мы будем говорить отдельно на страницах журнала Roll-On. Но сам факт появления в рядах Harley-Davidson тур-индуро — это революция.

А революция с чего началась? Правильно, с V-Rod.



### 9 | Harley-Davidson Custom 1250

Pan America и Custom используют один и тот же двигатель — Revolution Max 1250. Это самый передовой силовой агрегат с завода в Милуоки, располагающий множеством внутренних и внешних особенностей, удачно перекочевавших на Custom.

Вполне вероятно, 1250 Custom может стать одним из лучших мотоциклов, которые мы видели от Harley. Новый двигатель с водяным охлаждением (в комплектации Pan America) способен выдавать 148 л.с. и 127.4 Нм крутящего момента. Очевидно, что для более спокойного круизера он будет настроен совсем по-другому, но осознание того, что в случае необходимости можно будет разблокировать ещё больше мощности, является заманчивой перспективой.

В среде райдеров выражаются прямо: «Наваливать на таком байке как Custom 1250 — одно удовольствие!». Сама природа рвения «рвать, переть и наваливать» — такая концепция определённно взята из V-Rod. И, конечно же, чего стоит сам двигатель. Мощь — не иначе!



### 8 | Харлей даже выпустил электрический велосипед

Компания Harley-Davidson объявила о планах по выпуску электрического велосипеда под названием Serial 1 почти год назад. Теперь производитель заявил, что нас ждёт в ближайшем будущем ещё и лимитированная версию этого велосипеда, выполненная в ретро-стиле.

Кстати, ретро-версия будет называться Serial 1 Mosh/Tribute. Тем самым отдаётся дань первому мотоциклу Harley-Davidson, произведённому (!) в 1903 году. Как и культовый мотоцикл, ретро-велосипед получит белые шины, глянцевую чёрную раму и кожаные ручки и сиденье. Кожаные элементы, кстати, сделала известная британская компания Brooks England.



### 7 | Harley-Davidson Bronx 975

Эта модель стритфайтера среднего веса отличается безапелляционным поведением и соответствующими характеристиками.

Новая модель Bronx оснащены новым двигателем Revolution Max объемом 975 и 1250 куб. см с жидкостным охлаждением. Созданный для оснащения ряда новых моделей Harley-Davidson двигатель Revolution Max обладает гибкими характеристиками с широким диапазоном мощности, который развивается до резкого увеличения на высоких оборотах.

Минимизируя вес и максимизируя производительность, Revolution Max обеспечивает узкий профиль силового агрегата, который интегрирован в мотоцикл в качестве нагруженного элемента рамы для улучшения центра тяжести и управляемости. Полностью сбалансированный силовой агрегат снабжен внутренним балансиром, ко-

торый снижает вибрацию первичного двигателя для повышения комфорта водителя и долговечности транспортного средства. Его дизайн — смелый и контурный, классический и современный, сильный и изящный — олицетворяет производительность и стиль Harley-Davidson.

Если говорить совсем коротко, Bronx 975 — это натуральный стрит-файтер, уличный боец, который явно умеет слышать своего райдера, позволяя тому «наваливать» от души. Прогнозировалось, что Harley-Davidson Bronx 975 станет серьёзным соперником на рынке 2021 года, и не только. Пока мы могли им любоваться на выставках и фотографиях в сети.



### 6 | Harley-Davidson Sportster Iron 1200

Ещё один уличный боец, кастомизированный для того, чтобы райдер смог смело «открутить» и получить отменное удовольствие.

Harley-Davidson Sportster Iron 1200 — это мотоцикл, который в серийном исполнении отражает стиль круизера. Его образ примерно можно описать так: бак а-ля «ретро», одинокое сиденье в стиле кафе, руль с мини-крыльями и затемненные акценты на фаре, воздухоочистителе, девятиспицевых колесах, ступенчатом выхлопе и коллекторах с разрезными глушителями. На самом деле, когда Sportster 1200 был представлен ещё в 2018 году, вице-президент Harley-Davidson заявил: «С момента своего появления Sportster предлагает идеальное сочетание размера, мощности и характера, что делает его привлекательным для столь разных мотоциклистов».

Победоносный характер Iron 1200 имеет двоякую природу. Самое главное для любителя мотоциклов — это приятная езда. «Ровная, достаточная мощность всегда на уровне, и может превратить поездку по городу в захватывающее путешествие одним лишь поворотом запястья» — примерно так Sportster Iron 1200 описывает ценитель харлей.

Но самые главные дифирамбы, естественно, отданы силе и мощностю двигателя.





### 5 | Harley-Davidson Bronx 1250

Ещё один мощный мотоцикл, оснащённый двигателем V-Twin Revolution. Тот самый революционный двигатель, без которого стритфайтер Bronx 1250 не был бы таким дерзким.

Новый силовой механизм Harley-Davidson Revolution Max также лежит в основе совершенно нового Bronx. Эта модель стритфайтера среднего веса отличается безапелляционным настроем и соответствующими характеристиками.

Как заявляют маркетологи, дизайн Harley-Davidson Bronx 1250 — смелый и контурный, классический и современный, сильный и изящный; напрямую олицетворяет производительность и стиль концерна Harley-Davidson.



### 4 | Harley-Davidson LiveWire

Первое, что довелось услышать об этом мотоцикле: будущее уже наступило, оно уже здесь.

Опять-таки, новинка от концерна Harley-Davidson: первый электрический мотоцикл, названный LiveWire. Цена на электрический Harley-Davidson, к слову, около \$30 000. LiveWire — это пионер новой линейки, призванный возглавить триумфальный приход электромобилей от Harley Davidson.

Низко расположенный и выделяющийся своим серебряным цветом двигатель жидкостного охлаждения на постоянных магнитах, известный под кодовым именем HD Revelation — центр внимания в новой модели. Он выдаёт 105 л.с. и 116 Нм крутящего момента буквально с первых градусов хода ручки газа. Над ним размещена RESS — Система хранения возобновляемой энергии, или, по-простому, батарея номинальной ёмкости 13,6 кВт·ч (и максимальной 15,5 кВт·ч). Не-

которые специалисты Harley Davidson полагают, что батарея прослужит весь срок службы мотоцикла. Её алюминиевый корпус работает как большой радиатор воздушного охлаждения, рёбра которого не только увеличивают площадь теплоотведения, но и создают характерную эстетику, знакомую по V-твинам Harley.



### 3 | Harley-Davidson Streetfighter 975

Стоит ли пройти мимо того факта, сколько «уличных бойцов» в этом году выпустил концерн?

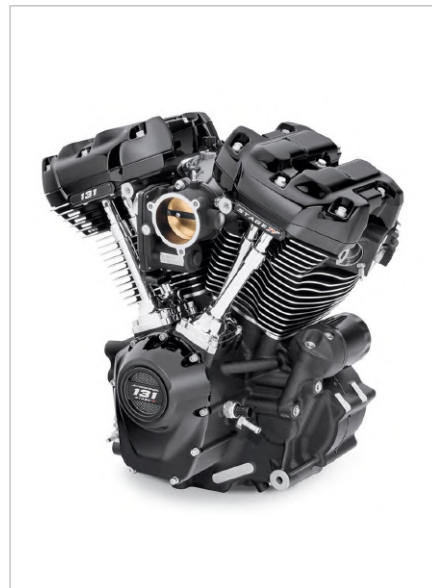
Street Fighter 975 был долгожданным предложением. «Будущий Streetfighter будет самой кастомизированной моделью на планете, — говорит Карен Мэйберри из H-D Customer Experience, — нет ничего, что вы не смогли бы кастомизировать на Streetfighter». Модель 975 вписывается в новую модульную платформу мотоциклов среднего веса Harley-Davidson объемом от 500 до 1250 куб. см.

Тем не менее, нас не особо интересуют заявления сотрудников концерна. Что касается райдеров, они крайне рады ресурсному мотору от Харлей.



### 2 | Harley-Davidson Sport Glide

Официальное заявление концерна начинается так: «Достаточно мощности и крутящего момента, чтобы быстро добраться куда угодно. Двигатель с уравновешивающим валом и жестким креплением к раме делает езду плавной. При этом он издает все тот же характерный рокот, который так полюбили поклонники Harley».



### 1 | Первое место отдано особому участнику топа — это двигатель New Milwaukee-Eight Screaming Eagle 131.

По сути, двигатель создан для райдеров, которые не представляют своей жизни без действия, попросту именуемого «наваливать».

Есть заявление, что это — самый мощный двигатель, который когда-либо выпускал концерн Харлей.

Как говорится, неслучайное деяние: тот самый «откручивающий» невероятно мощный «революционный двигатель» стал стальным сердцем V-Rod. Того самого революционного V-Rod.

И опять-таки, с чего начался 2021 год? С самого мощного двигателя. Обратите внимание, хоть и субъективный, но всё же достаточно популярный топ на первое место поставил не мотоцикл, но именно двигатель. 131 мотор — и опять революция, прорыв, новый виток истории.



Что можно сказать объективно? Harley-Davidson изменился кардинально. Безусловно, классика никуда не исчезла и не пропала, однако новые модели говорят об одном: вовне традиционности произошли изменения, причём к ним подошли весьма осознанно.

ОСТАВИМ ПОЗАДИ УДИВЛЕНИЯ, ЭМОЦИИ, СПОРЫ И ПЕРЕЙДЁМ К ГЛАВНЫМ ВЫВОДАМ. ЧТО ПРОИЗОШЛО В 2021?

Возврат к концепции Harley-Davidson V-Rod, возвращение концепции «пушка-гонка». И технологии 21 века позволили концерну H-D в этом году на наших с вами глазах создать целую вариацию на тему «пушка-гонка». Коротко, в виде некоей формулы, мы могли бы описать это так:

## Технологическое чудо — пушка-гонка

В ретроспективе тенденции говорят сами за себя: когда-то, в прошлом веке появился новый (на то время) двигатель V-Twin Revolution. Двигатель «Революция» стал не просто технологическим чудом концерна, но и осью вращения скандальной модели Harley-Davidson V-Rod, поделившей публику на «за» и «против», впрочем, вряд ли оставив кого-то равнодушным.

Что происходит в 2021 году? Снова-таки появляется новый супер-двигатель, поражающий умы райдеров, — **New Milwaukee-Eight Screaming Eagle 131**. И этот двигатель — следующее технологическое чудо концерна.

Иными словами, концепция V-Rod переживает второе рождение. История повторяется, в иных красках и именах, но по тем же принципам, теми же логическими шагами. Предвосхищая некую реакцию слепого отрицания на заявленное, скажем, от истовых проповедников мотоциклов Harley-Davidson, отмечу следующее: вне зависимости от религиозного благоговения некоторых лиц перед «Харлей-Дэвидсон», факты остаются фактами. Ни завод, ни конструкторское бюро, ни тем более концерн, сам по себе, на открытом месте не возникает.

Фото Bernhard Staerck



РЕМАРКА ДЛЯ ОСОБО ИНТЕРЕСУЮЩИХСЯ.

В своё время я слушал в переводе интервью одного из ведущих инженеров концерна Mitsubishi. Допустим, его зовут Джон. Итак, Джона однажды спросили:

- А можно ли сегодня взять да сделать джип? Он отвечает, да, джип сделать можно. Почему нет?
- А качественный джип?
- Да, и качественный, в том числе.
- А в чём тогда проблема?
- Во времени.

То есть, для того чтобы сделать такой же джип, как у Mitsubishi, условно нулевому концерну необходимо пройти 100 лет изыскательных и конструкторских разработок.

А машину времени, позволяющую сжимать временные пространства от 100 лет до 100 дней, не изобрели еще.

В общем, одного ин-

сайта, чтобы создать что-либо на ровном месте, недостаточно. Инсайта и охапки чертежей — недостаточно. Годы и годы конструкторских бессонных ночей, поиска тактических решений и тестовых проверок прототипов и серийных моделей. И только потом — завод или концерн.

Итак, возвращаясь к технологическим виткам. «Пушкой-гонкой», которую требовали любители харлеев не один год, является V-Rod. И да, эту модель в свою время сняли с производства. А затем, спустя декаду, концепция снова вернулась на просторы 21 века.

Этот мотоцикл предназначен для тех, кто является лидерами в сегменте гонки, самой души гонки, в которой побеждает сильнейший — супергерой.

Супергерой, что мчится под звучание Enjoy the silence легендарного Deoeche mode

**Harley-Davidson V-Rod — не тот мотоцикл, который покупают или продают.** Это мото-

цикл, который райдер кастомизирует под себя — под свой стиль, жизнь и вкусы. Под свои скорости, амбиции и характер. Такой райдер — не часть группы, не часть общности, вероятно, поэтому его любят или предпочитают далеко не все «харлеводы». Впрочем, оно и понятно, ведь «сорви-голова» и «супермен», дышащий воздухом изменений, инноваций и революционного взрыва ощущений — это не для каждого райдера.

**Harley-Davidson V-Rod** — мотоцикл не для всех. И этот мотоцикл — один из тех, кто снова делит историю на «до» и «после».

На тех, кто не представляет иной жизни, кроме «пушки-гонки», и тех, кто не спешит в погоне за изменениями.

*Автор статьи: основатель мотожурнала «Roll-On», академик Олег Мальцев*



# HARLEY-DAVIDSON

# FAT BOB



**Я** начну с близкого и одновременно далекого. С того, на что сейчас уже не так обращают внимание, как это был в эпоху перестраивания основы — рамы — Харлеем на своих байках. Это будет небольшой ликбез, который в дальнейшем поможет вам глубоко понять и исключить путаницу между Fat Bob и Fat Boy.

Изначально планировалось говорить только о «толстяке бобе», и в принципе, данная статья ему и посвящена. Именно вокруг Фэт Боба всё и закрутилось. Разматывая клубок истории появления этой модели, мы вскользь зацепили и его однофамильца — Fat Boy. Может показаться, что эти две модели единоутробные братья, имеющие небольшие отличия между друг другом. Все же они родились от «папы» Харли-Дэвидсон. Да вот только время рождаемости у них было очень разное, а это значит, что база и комплектующие тоже были разные. Да и вообще, у Харлея нет одинаковых байков.

## SOFTAIL & HARDTAIL

Изначально у HD была только один вид рам — это Hardtail. Но в 1984 году компания представ-

ляет мотомиру новое конструкторское изобретение — Softail. Кстати, именно эту раму многие концерны начали копировать и ставить на свои байки. С софтейла зародилось и новое семейство мотоциклов.

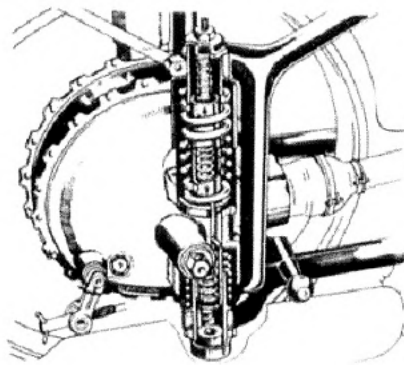
Так появился модельный ряд с рамой софтейл и остался ряд байков на хардтейле. Почему так? Почему бы все байки сразу не «пересадить» на софтейл? Все дело в том, что мотоциклы Softail были, своего рода, премиум класса, они были более мягкими, а за счет этого и комфортными для езды. Следовательно, и цена их была более дороже, а такой байк уже не многие могли себе позволить. Софтейл — это для серьезных парней, для тех, кто может приехать и сразу отвалить пачку зеленых. Мотоциклы на хардтейле остались такими же жесткими как и были. Если передать это языком чувств, то когда ты проезжаешь любую, даже малейшую, неровность на дороге, то получаешь такой удар под зад, что он пробивает тебе мозг, и на обратке, проходя вдоль позвоночного столпа, части позвонков ссыпаются в трусы. Думаю, каждый себе это смог не только представить, но и ощутить.



**Рама Hardtail** переводится как «жесткий хвост/зад», всё дело здесь в отсутствии подвески заднего колеса. Ее еще называют «сухой» рамой. Чуть позже на эту раму стали ставить 2 внешних амортизатора.

На протяжении десятилетий параллелограммные вилки работали совместно с жесткой подвеской заднего колеса (hardtail), а наиболее крупные неровности дороги смягчались за счет прорессоривания одиночного сиденья. Пассажиру приходилось мириться с элементарной подушкой, расположенной над задним крылом, а вместе с ней и с большинством ударов и вибраций, передаваемых задним колесом.

Вскоре после Второй Мировой войны из-за роста скоростей отсутствие задней подвески стало серьезной проблемой для гоночных мотоциклов, потому что время отсутствия контакта заднего колеса с дорогой тоже увеличилось. Это означало, что отсутствие подвески начинает ограничивать общие характеристики машин. Одной из первых появилась задняя подвеска **свечного типа**. Она чуть больше, чем пара двухсторонних вертикальных пружин, расположенных по обе стороны рамы между двумя специальными кронштейнами задней вилки. Несмотря на отсутствие амортизации, рамы со свечной подвеской обеспечивали определенный уровень комфорта и управляемости, и вскоре они стали широко использоваться на дорожных моделях. К числу главных недостатков подвески такого типа можно отнести износ и недостаточный ход подвески. [Мотоциклы. Устройство и принцип действия.]



Свечная подвеска заднего колеса

ла большой успех, предлагая раму, близкую к линиям рамы хардтейла, с преимуществом комфорта, обеспечиваемого задней подвеской. Линия Softail стала одной из самых продаваемых моделей Harley и переопределила жанр круизера. Поскольку двигатель жестко закреплен на раме Softail, он создает больше вибраций, чем в моделях Touring и Dyna, где двигатель крепится к раме на резине. Эта проблема частично решена после использования двойной противовесной версии двигателя Harley Twin Cam. Многие компании используют раму в стиле Softail, по крайней мере, на некоторых своих моделях, от Honda до Kawasaki, Yamaha и Victory.

Кстати, рама Softail не была разработана на заводе в Милуоки. Она является творением Билла Дэвиса, энтузиаста и инженера Harley из Сент-Луиса, штат Миссури. Билл разработал систему (если говорить техническим языком), базирующуюся на треугольном маятнике чтобы сохранить линию, но с амортизатором, закреплённым под трансмиссией, который гасил удары. И уже взяв за прототип его разработку, на заводе Харлей-Дэвидсон была сконструирована та самая рама Софтейл, которую мы по сей день знаем и любим.

**А что здесь делает Dyna?** Работа, начатая над заменой FXR, впервые была замечена

с FXDB. Сейчас всё поясню. Итак, в 1991 году Харлей выпускает раму Dyna, которая дебютировала с моделью FXDB Dyna Glide Sturgis. На первый взгляд, рама Dyna имела более чем мимолетное сходство с 4-ступенчатой FX, и не без оснований. В этом первом воплощении Dyna поставлялась со свободной головкой грива под углом 32 градуса, а сам Sturgis в профиль напоминал Low Rider 70-х годов. Новая рама была обозначена буквой «D» (Dyna), чтобы заменить «R» (Rubber). А буква «B» использовалась для обозначения ременного привода на оригинальном Sturgis.

Новые мотоциклы Dyna отличались двигателями Big-Twin также традиционным дизайном. Если на моделях Softail подвеска скрыта, то модель Dyna легко узнать по традиционной открытой задней подвеске. Система крепления двигателя была изменена с 3-точечного крепления (которое было на FXR) на 2-точечное крепления, что привело к ухудшению контроля вибрации, но ускорило производство на сборочном конвейере. Кстати, некоторые называют эти вибрации «Дайновский расколбас». Ну и конечно же, мотоцикл с рамой Дайна стоят дешевле, чем с рамой софтейл. По сути своей, то, что когда-то называлось hardtail, теперь стало называться dyna. Отдельно о Дайне вы можете прочитать в статье «Harley-Davidson Dyna» на странице...

В 2017 году Дайна умирает и бывший «дайновский» модельный ряд в 2018 году выходит на софтейле.

**Рама Softail** переводится как «мягкий хвост», она прячет заднюю подвеску под сиденье мотоцикла. Эта рама стала легче, в отличие от рамы хардтейла, и при этом на 34% жестче. Как я уже говорил, софтейл был дороже, комфортабельнее, качественнее, удобнее — эта компоновка стала сейчас классической в мире мотоциклов.

Выпущенная в 1984 году первая модель Softail име-

Рама Softail



Рама Дайны



## HARDTAIL

- «Жесткий хвост»
- «Сухая» рама без задней подвески
- Позже на неё стали ставить 2-а внешних амортизатора

## SOFTAIL

- Выпущена в 1984 году
- «Мягкий хвост»
- Задняя подвеска скрыта под рамой
- Это была революция кастровом. По сути, HD заново изобрел раму

## DYNA

- Просуществовала с 1991 по 2017 гг.
- «Дайновский расколбас»

В 2017 году Дина умирает и весь модельный ряд 2018 года выходит на SoftTail

## FAT BOB 1979

HARDTAIL

DYNA

SOFTAIL

Выпускался с 1979 года (FXEF)

Выпускался с 1991 года (FXDB)

Стал выпускаться с 2018 года и по сей день (FXFD)

## FAT BOY 1991

Выпускается с 1991 г.

DYNA





продвинуть мотоциклетную публику в этом направлении. Так появился Fat Bob с инициалами FXEF. Это был Low Rider плюс увеличенные (на 5 галлонов) сдвоенные баки, с более высокими рулями, на просторечии — букхорками, а не с низкими перекладинами на высоких стояках. Fat Bob можно было заказать с литыми или проволочными колесами, по-прежнему 16 дюймов сзади и 19 дюймов спереди — комбинация Super Glide (и Sportster) с 1971 года».

Итак, в 1979 году Harley пережил лучший год продаж за всю свою историю. Несмотря на это, AMF надоела, она была выставлена в этот же год на продажу. В этот же год приходит инженер Эрик Бьюэлл, и Harley представил всему миру мотоцикл FXEF Fat Bob, который имел оглушительный успех.

Что мы можем о нем сказать? Этот мотоцикл чисто под гангстера, любящего знатно притопить. Но, знаете, это не тот вид гангстеров, которые просто быстро ездят. Нет... Этот любит погонять, и причем на пари.

**Fat Bob — это пара к Road King**, который считается культом в мотоциклетном строении. Джерри Палладино говорил, что если вы хотите мотоцикл для того, чтобы ездить и по городу, и за город, путешествовать, ездить по всему штату или за его пределы, то берите Род Кинг. Но если вы живете в городе, а ваши родственники и друзья живут где-то в пригороде, и по всему штату вы ездить не собираетесь, то лучше купить Fat Bob.

Как вы понимаете, ехать можно на дальние расстояния на чем угодно, хоть на кочерге. Вопрос как вы хотите ехать?

Вон, есть парень «Мотобомж», который объехал весь мир на Yamaha YBR125. Мотопутешественник Ник Сандерс объехал земной шар не только за 19 дней, так еще и на спортбайке Yamaha R1. А есть семейная пара байкеров, которые 15 лет пропутешествовали по всему миру на Harley Davidson 1340 Electra Glide Classic. Так что весь вопрос заключается в слове «как». Ехать можно по-разному, но я говорю о комфорте.

Понятно дело, что на большом туристическом мотоцикле вы едите как на кожаном дива-

не в своей гостиной, то есть, вы очень комфортабельно себя чувствуете. Это то, что говорил Палладино, отвечая подписчикам на вопрос «зачем райдеру 400 килограммовый байк?»:

люди могут жить в конуре, но хотелось бы иметь дом в 500 квадратов. Человек может жить даже в норе, в землянке, но хотелось бы иметь особняк.

Fat Bob очень комфортный мотоцикл, но подойдет он больше



для того, чтобы перемещаться по городу, гоняться, иметь характер гангстера, и при этом при всем иметь возможность выехать за город километров так на 200–300 не напрягаясь. Но не забывайте, что у Фэт Боба нет ветрозащиты, так что вам придется ехать с такой скоростью, которая не сдует вас с мотоцикла. Ну и конечно же, вся мошки будут ваши.

Так что, говоря о разнице между Fat Bob и Road King, мы прекрасно понимаем, что нам для начала нужно будет разобрататься, где мы планируем ездить, а уже после принимать решение, кого из них брать.

Если в год своего рождения (1979) Фэт Боб вышел на раме хардтейл, то уже в 1991 году с появлением ходовой Дайна он стал нести в своем названии приставку Дупа. А после того, как в 2017 году Дайны не стало, наш «Толстый Боб» перешел на Softail. Если все предыдущие модели Fat Bob использовали шасси Дупа с двигателем, установленным в раму с помощью гибких опор для уменьшения

вибрации, то более плавный двигатель Milwaukee-Eight не требовал гибких опор, поэтому Fat Bob 2018 использовал новую раму Softail. Модель также получила современный внешний вид с матовой отделкой и затемненными компонентами для более брутального вида. Это был значительный шаг вперед по сравнению с предыдущими моделями.

### ЧЕМ ПОРАДОВАЛ НАС FAT BOB 2021?

Надо сказать, что Fat Bob в модельном ряду 2021 года выглядит очень круто. Как никак это мотоцикл гангстера, и они смогли сделать его именно таким -брутальным, суровым. Вы только посмотрите на его толстые колеса, которые уже нам говорят о том, что он очень устойчив на дорогах, а это дает райдеру хорошую управляемость и качественное сцепление с асфальтом. Чем шире колесо, то помимо подвески, это дает байку более мягкое прохождение препятствий, кочек,

ям и так далее. В общем более широкое колесо обеспечивает комфортность езды. А его руль «бычьи рога» не только придаст ему некое внешне устрашение, но и собственный неповторимый стиль.

О нем говорят:

---

«Fat Bob — это одна из уникальных моделей, которая присутствует в линейке Харлей-Дэвидсон 2021 года. Он сам по себе, с одной стороны, очень крутой, а с другой — это дрэгстайл».

---

То есть, он для человека, который не хочет быть в социуме, некий неформал — мотоцикл неформала.

---

«Сам по себе этот мотоцикл очень яркий, у него крутая световая система, вас будут видеть все на дороге. У него отличные шины, которые идут в классическом варианте. Шины могут стать кастомными. Они широ-

## 2018 FAT BOB 114



кие, они устойчивые. Малый угол вилки, который очень хорошо обеспечивает его устойчивость. У него сиденье, которые ты можешь сам настроить. Трубы придают ему очень крутой стиль. У него очень мощный двигатель. Вы спокойно можете поехать на нем на дальние дистанции. Вы можете менять на нем посадку, положение под ноги, сиденье и т.д.

С самых первых секунд, когда ты чувствуешь, как рвет эта машина, ты понимаешь, что это круто. Он очень гладко едет. Он очень мягко входит в повороты. Ты сидишь и просто смотришь куда тебе надо повернуть, и он по линии твоего взгляда тебя и ведет».

**Fat Bob** сделан для беспредельной езды, это гангстерский мотоцикл, на котором хочется почудить. Они начали с гонок ТТ, с идеи того, что «машина должна рвать с места», «переть», и на протяжении 40 лет тянут эту линию, переходя с шасси на шасси. Я сразу скажу, что этот мотоцикл не для новичка, и его точно не стоит покупать себе первым. Например, если бы я брал себе Фет Боб, то сначала купил бы что-то такого плана как Kawasaki Vulcan S. Поучился бы на нем, а только потом уже рассматривал покупку «боба». Второй момент скрыт в самом названии «толстый боб», в котором уже говорится «я тяжелый, и тебе придется научиться со мной управляться». Сам байк прекрасно ложится в поворотах, отзывчив в управлении, на нем можно скакать (в прямом смысле этого слова) по бордюрам,

Harley Davidson Dyna FatBob 2013 с вилкой Legend AXEO и амортизаторами Legend REVO. (Фото с видео [«Как Круто Ездить на Харлее»](#))



лестницам, вставать на заднее колесо, крутить змейки, восьмерки и все, что вашей душе угодно. Во всем этом стоит не забывать, что при своем неформальном характере, чтобы ездить на тяжелом байке, нужны соответствующие навыки.

**Для вас ли Fat Bob?** На этот вопрос сможете ответить только вы сами себе. Вам необходимо понять кто вы, какой стиль или образ вы для себя создаете вместе с этим мотоциклом. Подходит ли он вам под ваш характер. Ведь даже если он вам

понравился внешне, еще не значит, что это ваш байк. Ведь Fat Bob тоже с характером. На самом деле все мотоциклы Харлей-Дэвидсон с характером, и только вам решать, какой из Харлеев подходит вам.



## FAT BOY

О нем речь пойдет коротко, так как этот мотоцикл не основной объект нашего анализа в данной статье. И начну я, пожалуй, с того, что резко сделало этот байк знаменитым и определило его образ.

---

«Мне нужна твоя одежда, ботинки и мотоцикл».

---

Это культовая фраза из бессмертного фильма «Терминатор 2». 2029 год еще далек, а 80-е уже прошли. Образ человека-машины был привнесен еще в 1984 году, когда вышел первый фильм Терминатор. А к началу 90-х этот образ был еще и усилен мотоциклом Harley-Davidson Fat Boy. Мощный, мускулистый, стильный чоппер Fat Boy будто создан для такого человека-машины, такого, как Терминатор. В очередной раз Харлей показывает нам как выглядит тот, для кого этот мотоцикл. Так, что если вы где-то в глубине души считаете себя Терминатором, таким сильным парнем, то, вероятнее всего, это ваш мотоцикл.

Пройдемся немного по истории перевоплощения Fat Boy. К 1990 году Harley закрепился на рынке заводских кастомов, сочетая ностальгию 1940-х и 1950-х годов, стиль чоппера и современную механику. Это была мечта, которую главный дизайнер Harley-Davidson Вилли Джи преследовал почти 30 лет.

В 1990 году он представил свой самый смелый проект — FLSTF Fat Boy на раме Soaftail с жёстко установленным двигателем Evolution объемом 1340 куб.см, добавив к внешнему виду монохроматической схемы окраски Fine Silver Metallic на бензобак. Первогодки Fat Boys имеют желтые блики на крышках таймера и крышках сцепления, а также на центральных рокерах. В то время ничего подобного не было, и этот байк мгновенно стал хитом. С него началась популярная линия, которая продолжается и сегодня.

Хотя, уже в 1991 году на пятки Fat Boy наступал пятиступенчатый Sportster, который пришелся по душе тем, кто хотел более быструю и спортивную модель.



## Реклама Harley-Davidson Fat Boy 1990 год

«Когда вы уже подумали, что можно безопасно вернуться на улицу, появляется новый Harley-Davidson Fat Boy. Он софтейл и упертый. Готов произвести впечатление на всех, кто его видит. И тронуть души всех, кто на нем ездит.

Harley Fat Boy полностью отличается от всего, что Harley-

Davidson производил в Милуоки раньше. Новое значение слов «заводской кастом»: двойные выхлопы в стиле дробовика, цельнодисковые колеса и всё остальное, выделенное жирным серебром на серебре, подчеркнутое желтыми горячими точками на новых крышках сцепления и ГРМ, центральной консоли, проставках на коромысле и изображении бака. Затем добавили текстурированную кожаную вставку на сиденье и кожаный ремешок топливного бака с ручной шнуровкой, чтобы получить мотоцикл, не

похожий на любой другой. Все они оснащены двигателем Harley-Davidson V2 Evolution объемом 1340 куб. см. Нет более быстрого способа заставить людей повернуть голову на вас. А для владельца, желающего создать такого Фэт Боя, не похожего на других, есть полный ассортимент Screamin' Eagle и оригинальные аксессуары Harley-Davidson, которые ждут своего часа. Новый Fat Boy Harley-Davidson. Инвестиции в драгоценные металлы приобрели совершенно новый вид».



# HOG WILD.

## The New Harley-Davidson Fat Boy.

Just when you thought it was safe to go back on the street, along comes the new Harley-Davidson Fat Boy.

Soft-tailed and hard-nosed. Ready to make an impression on all who see it. And move the soul of all who ride it. The Harley-Davidson has different to anything Harley-Davidson has wheeled out of Milwaukee before. A new meaning to the words "factory custom".

Shotgun-style dual exhausts, solid disc wheels and everything in bold silver on silver, set off by yellow hot spots on the new derby and timing covers, centre console, rocker box

spacers and tank graphic. Then add a textured leather seat insert and a hand laced leather fuel tank strap to get a motorcycle that looks like no other.

All powered by the Harley-Davidson 1340cc V2 Evolution engine. There's no faster way to turn heads.

And for the owner wanting to create a Fat Boy like no other, there's a full range of Screamin' Eagle and genuine Harley-Davidson accessories just waiting to go into action.

The new Harley-Davidson Fat Boy. Investing in precious metal has just taken a whole new look.



Be sure to visit your authorised Harley-Davidson Distributor or Dealer to see the new 1990 model line-up.

NEW SOUTH WALES  
Norm Fraser Imports Pty Ltd  
Hornsby  
Ph: (02) 754 3421

QUEENSLAND, NEW ZEALAND &  
NEW CALLEDONIA  
Murgal & Decker Pty Ltd, Newcastle  
Ph: (07) 252 5691

SOUTH AUSTRALIA &  
NORTHERN TERRITORY  
Peter Stevens Motorcycles, Adelaide  
Ph: (08) 212 1494

VICTORIA & TASMANIA  
Peter Stevens Motorcycles  
Melbourne  
Ph: (03) 802 5433

WESTERN AUSTRALIA  
Blackwood Bikes  
Ph: (09) 277 6388

878-HD-889

## Модель Fat Boy «Biker Blues» 1994 г.

В 1994 году Компания Harley-Davidson Motor Company поручила Уятту Фуллеру из Razorback Cycles разработать и собрать этот мотоцикл для продвижения новой линии джинсовых брюк, которую компания продавала. Этот мотоцикл появлялся на всех крупных мотоциклетных мероприятиях и в многочисленных дилерских центрах Harley-Davidson по всей стране. Мотоцикл был наиболее известен своей схемой окраски, похожей на джинсовую, с швами, строчкой, молниями и потертостями. На панели бензобака и распорках коромысла появились молнии. [Архивная коллекция компании Harley-Davidson]



## Fat Boy 1999 г.

Этот Fat Boy 1999 года был первым мотоциклом Harley-Davidson, собранным на заводе в Манаусе, Бразилия, для рынка Южной Америки. Руководители завода использовали его для тестирования процесса сборки на заводе, а затем для сертификации в Бразилии. Этот мотоцикл было приказано уничтожить; его нельзя было продать, так как он использовался для тестовых разработок. Однако менеджеры сохранили его и передали в Архив коллекции компании Harley-Davidson в начале 2003 года. [Архивная коллекция компании Harley-Davidson]



Что в этом имени? Что ж, атомные бомбы, сброшенные на Японию, носили кодовые названия «Fat Man (Толстяк)» и «Little Boy (Маленький мальчик)». Некоторые говорят, что имя Fat Boy представляет собой комбинацию этих двух, и внешний вид мотоцикла «серебро на серебре» был вдохновлен гладкими серебристыми B-29 Superfortress (Летающими Крепостями), которые сбрасывали эти бомбы. А новая эмблема Fat Boy на баке подозрительно похожа на несколько знаков различия частей ВВС США во время войны.

Если в 1990 году Фэт Бой шел на Evolution 1340 куб.см, то в 1999 году вся линия перешла на новый двигатель Twin Cam 88, а в следующем году линейка Softail перешла на уравновешенную версию «В» того же двигателя.

Начиная с 2018 года Фэт Бой довольно-таки видоизменился по сравнению с предыдущими модельными годами. У него прибавилось хрома, колеса стали шире, двигатель Milwaukee-Eight, посадка ниже. Его будто раздуло, хотя его вес стал немного меньше. Модель сочетает в себе футуристический стиль с небольшим количеством старинного стиля. Некоторые, почему-то, не воспринимают всерьез этот байк, якобы у него слишком широкие колеса, да и не только. На самом деле, широкие колеса делают его более устойчивым. Когда вы на нем едите, то по всем ощущениям вы понимаете, что он может справиться на дороге с чем угодно, с любыми неровностями, с любым углом поворотов. Чтобы о Fat Boy не говорили, но это не мешает ему оставаться таким же привлекательным хулиганским байком.

Итак, 1990 год у концерна Харлей-Дэвидсон ознаменовался не только тем, что международные офисы переехали из Коннектикута в Милуоки, а штат сотрудников увеличился в три раза и что компания также открыла европейский склад запчастей и аксессуаров в Германии, но и еще выпуском новой линии — Fat Boy. Мотоцикл Терминатора, на котором вы можете и сегодня проехать, только уже с усовершенствованными технологиями.

*Авторы статьи: основатель мотожурнала «Roll-On», академик Олег Мальцев и главный редактор Алёна Меревская.*



## СОЗДАНИЕ МОТОЦИКЛА ОТ ДВИГАТЕЛЯ

**Д**вигатель — это сердце любого транспортного средства. От того, как вы его эксплуатируете, чем кормите и как ухаживаете, зависит то, как долго оно будет биться. Двигателей существует бесчисленное множество, и каждый звучит по-своему уникально. Как и каждый водитель имеет свое личное представление о том, как должен звучать его двигатель. Кому-то нравится, чтобы движок рычал как дикий зверь, а есть и те, кто предпочитают урчание. Электрические машины вообще только гудят, а гоночные разряжаются звуком тысяч молний. Ну и ко-

нечно же, я не могу не сказать о коронном харлеевском звуке Potato, potato, potato. Конечно, вокруг него ходит много баек и споров о том, что звук пытались запатентовать, что и вообще первым он появился на Хондах и так далее, и так далее. Вообще появлению этого «potato, potato, potato» есть совершенно несложное физическое объяснение, с коим вы можете ознакомиться в интернете. Я не буду здесь вдаваться в конструкторские особенности того или иного харлеевского движка, поговорю только об особенностях, различиях и недостатках моделей из семейства BigTwin и о револю-

ционном ударе концерна Харлей-Дэвисон на мировом рынке мотоциклов.

Ранее мы уже говорили о том, что некоторые модели Харлей-Дэвидсон появились путем развития конструкторской мысли. Например, от боббера 1936 года до великолепного Road King. На этапах развития, путем комбинирования возможностей и потребностей рынка появились такие модели как Street Glide и Road Glide. Эта диаграмма (статья «Вершина конструкторской мысли — Harley-Davidson Road King») показывает нам как из одной модели рождается новая. Мотоцикл





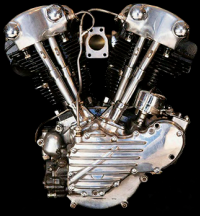
# HARLEY-DAVIDSON

Харлей-Дэвидсон может быть создан из представлений райдера, из деталей собственного производства или тех комплектов, которые предлагает сам концерн. Так появляются кастомные байки, под аббревиатурой CVO (Custom Vehicle Operations). Но есть и еще один подход, который применяет Харлей при создании своих мотоциклов. Конструирование мотоцикла от двигателя. То есть сначала создается двигатель и только потом, вокруг него вырастает новое технологическое совершенство.

В истории Harley-Davidson есть двигатель, благодаря ко-

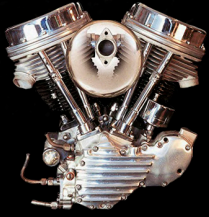
торому компания изменила не только угол своего развития, но и стала работать на повышенных оборотах. Двигатель Evolution продавался быстрее, чем заводы Harley-Davidson могли их производить. В то время он казался новым и революционным двигателем, но на самом деле он производился почти два десятилетия, почти столько же, сколько предшествующие ему Shovelhead и Panhead, и намного дольше, чем культовые Knucklehead. Но пришло время для нового силового агрегата. В самом названии двигателя уже запован план дальнейшего развития харлеевских

моторов. Evolution — это точка отсчета поэтапного развития конструкторских возможностей Харлей-Дэвидсон до сегодняшнего дня. Поэтому я начинаю говорить о линейке двигателей BigTwin не с его предшественников, а именно с Эволюшина. Хотя, конечно же, немного затрону эту «святую троицу», все же и по сей день можно купить Харлей с двигателем 35–80 годов, ведь почти столетия заядлые байкеры ездили на «кулакоголовом» либо на «плоскоголовом», либо на «лопатоголовом». Интересные названия, которые тоже даны им не просто так.



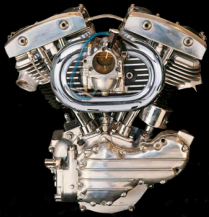
## Knucklehead (1936 - 1947)

61-кубовый V-образный двигатель Harley-Davidson с верхним расположением клапанов. Модели с двигателем Knucklehead первоначально назывались «OHV» энтузиастами того времени и в официальной литературе Harley. Свое прозвище «Knucklehead» двигатель получил из-за закругленных форм крышек клапанов, которые напоминали сжатые кулаки ладоней вверх.



## Panhead (1948 - 1965)

Двигатель с верхним расположением клапанов, получивший такое прозвище из-за того, что крышки коромысел напоминали кастрюли/сковородку. Двухцилиндровый двигатель, с двумя клапанами на цилиндр, V-образный двухцилиндровый толкатель с рабочим объемом 61 куб.см (EL) и 74 куб.дюйм (FL, FLH). Panhead был маленьким шагом для мотоциклиндустрии, но гигантским шагом для компании.



## Shovelhead (1966 - 1984)

К 1966 году в связи с утяжелением мотоциклов, оборудованных электростартером и задней подвеской, назрела необходимость в более мощном моторе. Таким стал Shovelhead 74 — V-twin с 45-градусным развалом цилиндров объемом 1208 куб.см, выпускавшийся до 1983 года. Двигатель получил прозвище «Shovelhead» (лопатоголовый), так как головки рокеров были похожи на старую угольную лопату, перевернутую вверх ногами. Хотя у двигателя были проблемы в начале его существования, новый и улучшенный двигатель обеспечил Харлею рост продаж на 26%.



## Evolution (1984 - 1999)

В народе известен как Evo. Это двигатель V-Twin с воздушным охлаждением и углом 45 градусов. Неофициального его назвали Blockhead (голова блока). Имеет 2 клапана на цилиндр, верхний клапан контроля топлива и систему воздушного охлаждения, 1 распределительный вал. Было создано два Evolution

### Evolution Big Twin

- Большой V-образный 4-тактный двигатель
- Объем 1340 куб.см
- Устанавливался на семейство Dyna, Softail, Touring



## Twin Cam (1999 - 2017)

В народе известен как Evo. Это двигатель V-Twin с воздушным охлаждением и углом 45 градусов. Неофициального его назвали Blockhead (голова блока). Имеет 2 клапана на цилиндр, верхний клапан контроля топлива и систему воздушного охлаждения, 1 распределительный вал. Было создано два Evolution

### 88/88В

- В 1999 году на смену Evo выходит мотор 88 (1338-1455 куб.см)
- Первые моторы были установлены на семейство Dyna и Touring
- В 2000 году на линейку Softail поставили 88В, где «В» означает два балансированных вала
- Мотор был довольно тяжелым



## Milwaukee-Eight (2017 - ...)

Двигатель Milwaukee-Eight был 45-градусным V-twin двигателем, но с четырьмя клапанами на головках блока цилиндров, жидкостным охлаждением и большей мощностью, чтобы преодолеть ограничения, необходимые для прохождения норм 21-го века относительно шума и выбросов.

### 107

- 1745 куб.см с системой масляно-воздушного охлаждения
- Устанавливается на модели Street Glide Special, Road Glide Special, Road King/Road King Classic, Freewheeler
- Увеличилось ускорение на 10% в отличие от TwinCam 103

# HARLEY-DAVIDSON

## BIG TWIN

### ЖИВОЕ СЕРДЦЕ КОНЦЕРНА

#### Evolution XL (Sportster)

- Сменил двигатель Ironhead
- Небольшой V-образный 4-тактный двигатель
- Объем 883 куб.см, 1110 куб.см, 1200 куб.см.
- Производится с 1986 года по наши дни

#### 95/95B

- В 2000 году создан суббренд заводского тюнинга Screamin' Eagle с мотором TwinCam 95 (1550 куб.см)
- В 2003 году выходит 95B с двумя балансированными валами

#### 96/96B

- В 2007 выходит 96/96B (1584 куб.см)
- Мотор получил порядка 700 изменения
- Облегченная цилиндропоршневая группа
- Другая система впрыска, которая вытеснила карбюратор
- Гидравлическое натяжение цепи ГРМ взамен механическому

#### 103

- Выходит в 2003 году вместе с 95B, только с объемом 1690 куб.см под суббрендом Screamin' Eagle
- В 2012 году мотор получил другие распредвалы, увеличенный эйрбокс, перепрошитый блок управления, и отныне стал называться TwinCam 103 High Output
- В 2014 году мотор стал стандартным для всего семейства Dyna и Softail

#### 110

- Появляется в 2007 году специально для линейки CVO
- TwinCam 110 имеет объем 1801 куб.см
- В 2008 на отдельных моделях стал доступен режим Parade Mode, автоматически отключающий задний цилиндр
- В 2016 году TwinCam 110 ставится на нескольких «специальных» версиях с литерой «S», включая Low Rider S, Fat Boy S и Softail Slim S

#### 107 Twin-Cooled

- 1745 куб.см с жидкостным охлаждением головок цилиндров
- Устанавливается на модели: Ultra Limited, Ultra Limited Low, Road Glide Ultra, Tri Glide Ultra

#### 114 Twin-Cooled

- 1879 куб.см с жидкостным охлаждением головок цилиндров
- В первую очередь двигателя 107 и 114 получило семейство Touring
- Ставится также на модели CVO Limited и CVO Street Glide
- Увеличилось ускорение на 8% в отличие от TwinCam 110

#### 117 Screamin' Eagle

- Выходит в 2018 году объемом 1923 куб.см
- Это тюнингованная версия, предназначенная для кастомных мотоциклов серии CVO
- Полное название Milwaukee-Eight 117 Screamin' Eagle Stage IV
- Оранжевая полоска на нижнем коромысле указывает на этот эксклюзивный двигатель

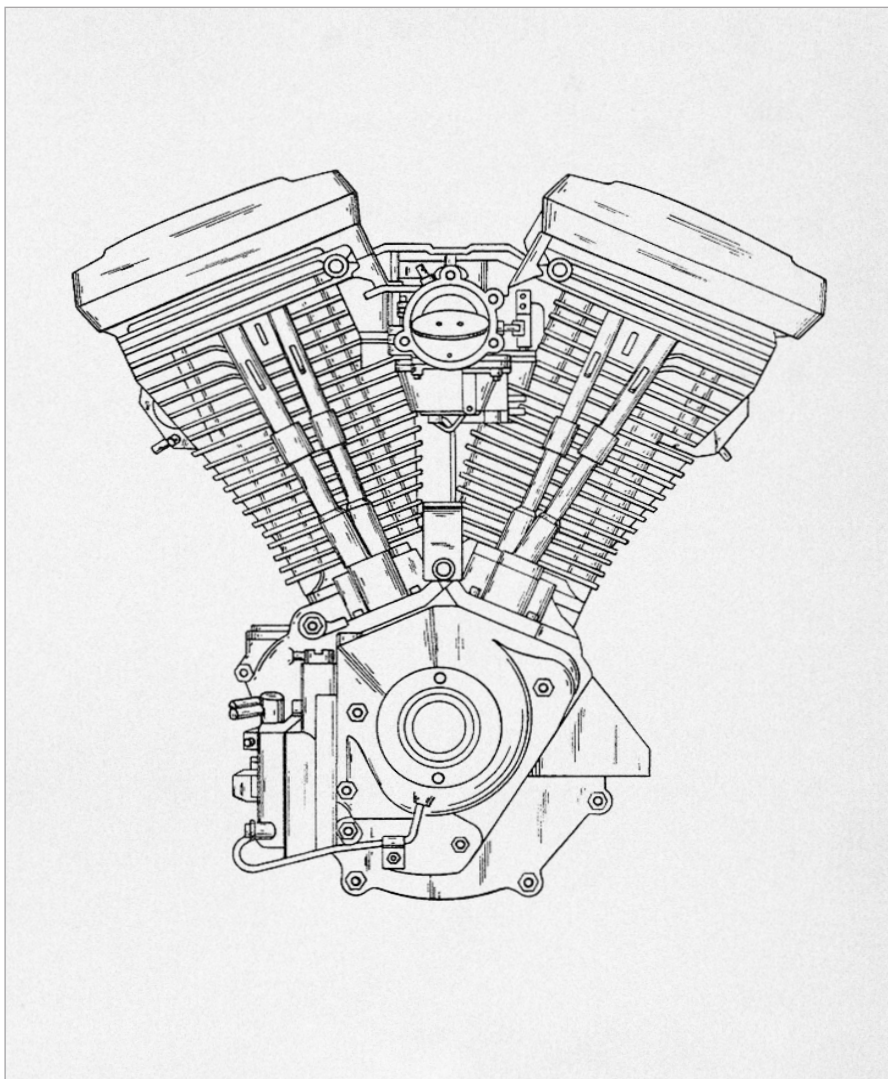
#### Screamin' Eagle 131 Crate

- В 2020 году Харлей выпускает самый мощный двигатель объемом 2151 куб.см
- Предназначен он для моделей Touring после 2017 года выпуска и Softail после 2018 года
- Выпускается как с масляно-воздушным охлаждением, так и с жидкостным охлаждением головок цилиндров
- На каждой головке цилиндра, как и на крышке ГРМ, стоит значок 131 Stage IV

## Время Evolution 1984–1999

Эволюция двигателя ознаменовала всплывание Motor Company из мрачного средневековья AMF эры шовелхэд в возрождении компании Harley-Davidson. Это возрождение официально началось в конце лета 1983 года, когда Харлей представил очередное обновление своего двигателя **Big Twin OHV**. На этот раз у нового двигателя даже было официальное название: **EVOLUTION**.

Будучи в тот период времени в колоссальном упадке, можно сказать на дне Мариинской впадины, Харлей всячески старался сконструировать что-то, что позволило бы увидеть хотя бы свет сквозь толщу воды, которая накрыла компанию. Напомню, что в между 1966 и 1984 годами была как раз эра двигателя Шовелхед, с компанией происходит оверкиль и резкое погружение на дно. Причиной тому стал внутренний конфликт, возникший в роду Харлей-Дэвидсон. Клановые семейные владельцы впервые начали продавать акции общественности, прежде чем клан раскололся и выставил всю компанию на аукционе. Да, они чуть было не разрушили все то, что бережно создавалось их предками. Это была эпоха, когда совет директоров Harley боролся с корпоративным вампиром, стремящимся высосать компанию досуха, и нашел белого рыцаря (AMF), который возглавил компанию на выгодных условиях. Со временем этот белый рыцарь стал больше походить на злобную ведьму, поскольку он расширил производство за пределы всего воображаемого, жестко конфликтовал со своей рабочей силой, разорвал компанию на две



части и разрушил ее добрую репутацию. Это была эпоха, когда основная группа героев выкупила **Motor Company** после того, как все списали ее в могилу, а затем подняла компанию на невообразимые высоты.

Первые проблески нового рассвета для Motor Company явились в апреле 1976 года, когда руководство выехало в загородный клуб Pinehurst в Северной Каролине. Там Вон Билс, Джефф Блюстайн, Вилли Г. и другие составили план будущего Харли.

«Основной план, который был разработан в Пайнхерсте, был таков: «Давай ездить одновременно на двух лошадях», — как говорил Вон Билс. «Нам нужны

были два силовых агрегата. Один из них был двигателем Evolution, а другой — современным семейством двигателей с V-образной конфигурацией с водяным охлаждением под кодовым названием Nova, которые позволили бы нам конкурировать со всеми остальными».

В то время у Harley не хватало денег и инженерной мощи, так почему бы не сконцентрироваться на одном силовом агрегате?

«Мы все чувствовали, что V-твин был нашей историей — было бы глупо отказываться от него», — объяснил Билс.

«Это то, что сделал Indian, и это обанкротило компанию! В глубине души мы все надеялись, что V-твин также станет и нашим будущим, но мы искали гораздо более совершенные двигатели с водяным охлаждением, чем у наших конкурентов, поэтому мы понимали, что использование V-твина в качестве единственной стратегии продукта компании было слишком рискованно в то время».

И в начале 1977 года была начата работа над плановым обновлением двигателя Big Twin и Sportster. Но сложность заключалась в том, что у завода не было тогда инженерного отдела. И если Биг Твин еще можно было перебрать собственными силами, то вот создать двигатель Nova с нуля собственными силами не представлялось возможным. Спустя время появляется новый руководитель подразделения силовых агрегатов Дон Валентайн, который сосредоточил все внимание на улучшении двигателя Shovelhead и сыграл ключевую роль в разработке Evolution. А для создания Nova Harley-Davidson выбрал себе в партнеры Porsche Design.

Дизайн будущего двигателя Evo был разработан инженером Хэнком Хаббардом. Основная задача при создании звучала следующим образом:

«изменить конструкцию двигателя, начиная с картера, для обеспечения современного контроля масла, для увеличения диаметра цилиндра, увеличения мощности и снижения затрат».

«Мы с самого начала называли его «Evolution». Это просто одна из тех вещей, которая,

казалось, была всегда» — из воспоминаний инженера Боба Срока

Далее шли годы в конструкторском бюро, испытания на улицах города Милуоки, тестовые гонки на треках, опять финансовые трудности. Харлей всеми силами пытался вернуть себе клиентов, которых потерял из-за множества проблем, связанных с Shovelhead. Каждую возникшую проблему с Evo коллектив Харлея подробно разбил и устранял. В скором времени к ним присоединилось множество талантливых людей, которые помогали в разработках, так что «Проект Evolution» стал своего рода результатом сотрудничества.

Двигатель еще не закончен, а Харлей-Дэвидсон уже поджидало два удара под дых. Первый — это опять финансы. Бизнесмен Вон Билс и группа других руководителей выкупают Harley у AMF. И теперь Harley-Davidson мог тратить только то, что зарабатывал, а тогда он особо не зарабатывал, так как продажи в 1981 году были самыми низкими за десятилетие. А в 1982 году произошло падение рынка мотоциклов. Мотоциклы всех марок просто складывались на складах. В ответ Harley уволил почти половину своей рабочей силы, вдвое сократил производство, снизил зарплаты и попросил правительство США ввести тарифы.

Когда Evo был наконец выпущен в конце лета 1983 года, Харли объявил его как «New Guts for Old Glory» (Новая бодрость духа для былой славы) в специальной брошюре, которая призывала верующих и всех выжидающих участвовать в программе Harley Super Ride. Ну а дальше дела плавно начали идти в гору. Пошла

реклама, известные журналы написали свои восторженные отзывы после теста нового двигателя. А после выпуска 270-килограммовой гориллы FXRP Pursuit Glide да еще и на таком двигателе не устоял даже Калифорнийский дорожный патруль (СНР). Протестировали они в 1984 году сразу 152 байка, тем самым отодвинув Kawasaki, которые покупались с середины 1970-х годов. За калифорнийцами последовали и другие департаменты, там самым сделав Харлей основным мотоциклом полицейского. Уже к 1985 году продажи Evo Big Twin выросли настолько, что уже другие мотокомпании понесли огромные убытки. Доля Harley увеличилась, и он вышел на второе место, впереди стояла только Honda в классе свыше 850 куб. см.

#### ■ ТЕХНИЧЕСКАЯ СВОДКА ПО EVOLUTION

В народе известен как Evo. Это V-Twin с воздушным охлаждением и углом 45 градусов. Неофициально его называли Blockhead (голова блока). Имеет 2 клапана на цилиндр, верхний клапан контроля топлива и систему воздушного охлаждения, один распределительный вал. Evolution выпускался двух типов Evolution BigTwin и Evolution XL



## ■ EVOLUTION BIG TWIN

Большой V-образный 4-тактный двигатель объемом 1340 куб.см. Устанавливался на семейство Dyna, Softail, Touring. В 1996 году впервые на двигателе Evolution был применен впрыск топлива (инжектор).

## ■ EVOLUTION XL (SPORTSTER)

В 1986 году Evo XL сменил на семействе Sportster двигатель Ironhead («железная голова»). Небольшой V-образный 4-тактный двигатель выпускался объемом 883 куб.см, 1110 куб.см, 1200 куб.см. Кстати, мотор 1200 куб.см начал выпускаться только в 1997 году, и с того времени претерпел изменения лишь в некоторых деталях.

## ■ ЧТО ГОВОРЯТ ОБ EVOLUTION?

Давайте посмотрим, что говорят об этом моторе владельцы Харлеев. Например, владелец Харлей-Дэвидсон Электро Глайд на моторе Evo советует

не покупать старые Харлеи; потому что:

«У мотора есть 2 плюса: он звучит и он не ломается. Не берите Харлей с мотором Эволюшин, вы никогда не сможете его продать. Он не ломается. Вы никогда себе не купите мотоцикл, потому что этот мотоцикл бессмертен». — канал «Мото-шлак»

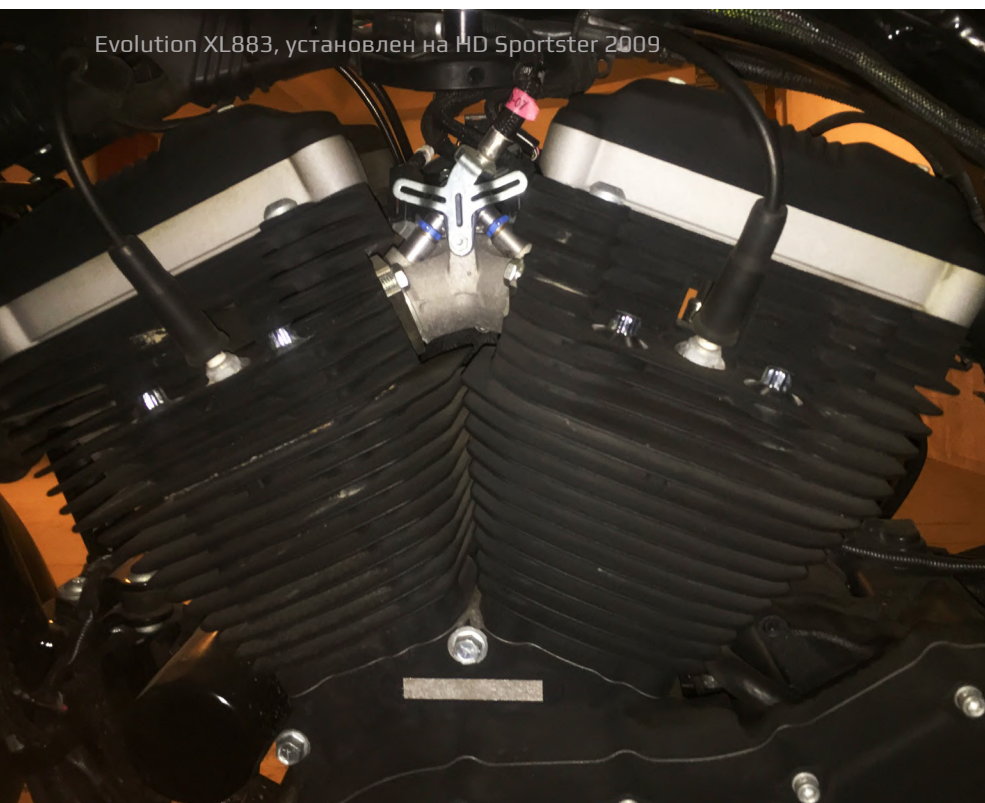
Никакой негативной критики, только удивлений крик владельца о том, что мотор и правда настолько хорош, что невозможно с ним расстаться. Ну что ж, восторженные возгласы в 1983 году писали и многие известные журналы, но это было тогда, когда еще свет не знал такие моторы, как TwinCam, Revolutio и Milwaukee-Eight. В наши дни слава мотора Evolution не утихает, о нем пишут, его обсуждают, его покупают и любят. Не все любят, но все же, поклонников у него не мало. Для чистоты эксперимента, чтобы у читателя не

сложилось впечатление, что на одном комментарии было сделано некое заключение об этом моторе, предлагаю ознакомиться с тем, что говорят обычные механики об Эволюшине.

«Вы уверены, что хотите себе первый мотоцикл на Эволюшине? Некоторые клиенты это объясняют тем, что этот двигатель довольно простой, и там есть «potato, potato, potato...». Но у меня вопрос, вам мотоцикл для чего? С моей точки зрения бывает две разновидности байкеров: те, которые ездят, и те, которые ремонтируют. Те, которые ремонтируют и ездят, такие как правило, появляются очень редко. Но почему-то все хотят Эволюшин. Да, мотоцикл с двигателем Эволюшин хороший, но для кого? Вам ездить или ремонтировать? Вы решите, что вам надо. Потому что Харлей на Эволюшине стоит приблизительно столько по деньгам, сколько стоит мотоцикл, который как минимум будет лет на 10 его моложе» — путешественник, мототехник М. Ченчик

«Что собой представляет двигатель Эво? В отличие от японских мотоциклов здесь коленвал состоит из двух блинов, не трех. Оба шатуна находятся на одной шейке. При движении поршней они как бы догоняют друг друга, поэтому создаются вибрации. Те самые вибрации, которыми славится мотоцикл Харлей-Дэвидсон. Я считаю, что одной из главных его особенностей является то, что коленвал у него разборный. Два блина скреплены пальцем, палец этот держится на гайках. Раскручиваем

Evolution XL883, установлен на HD Sportster 2009.



гайки и при наличии пресса и навыков балансировки мы можем в гаражных условиях перебрать коленвал.

Что касается косяков этого двигателя, по моему мнению, это слабые картера. Картера были плохими, потому что при их создании использовался металл низкого качества. И картер имел свойство трескаться в самых различных местах, но чаще всего трескался в местах крепления цилиндров, точнее шпилек, на которых стоят цилиндры к картеру. В районе крепления этих шпилек он и трескался. Но в 1993 году они эту проблему решили, повысив качество литья, и, в принципе, мотор стал почти идеальным» — мотолюбитель, мототехник Е. Бусев

«Все зависти от обслуживания. Из проблемных мест этого двигателя — это сальники (сальник вала переключения передач и сальник на главной передаче), которые ссыхаются от времени. В целом сальники стоят недорого, все зависит только от того, где вы будете делать — в сервисе или у себя в гараже. Плюс к этому всему нужны еще прокладки и масло в главную передачу. Это еще добавляет цену к расходам. Еще у них проблемы: это масляные насосы. Так же коробка Эволюшин имеет некоторые «но». Он имеет 5 коротких передач, и чаще всего райдеры пытаются выжать из них все, что возможно. Хоть они железные и их достаточно сложно ушатать, но многие умудряются это сделать. Обычно вылетает 2 передачи, это 3-я и 4-я. Но опять-таки, это происходит

где-то после 60 тысяч наката. Как по мне, лучше брать карбюраторный мотор, он надежнее.

Мотоциклы на моторе Эволюшин подходят людям, которые любят мотоциклы с душой и которым нравится поговорка «красное, пахучее, между ног трясучее». Это один из последних двигателей Харлей, который выпускался без балансированных валов, и он имеет вибрацию и неровный ход на холостых оборотах. Как по мне, это больше подойдет для ценителей старины, для тех, кто любит прыгающий мотоцикл» — мотомеханик сервисного центра Харлей-Дэвидсон

«Я хочу ездить, а не чинить». Так что всегда будут те, кто скажут: как можно столько времени проводить в гараже с мотоциклом, мотоцикл должен ездить, а с этим движком приходится постоянно что-то чинить, то резинки менять, то подшипники заржавели, то с топливным насосом какие-то проблемы и так далее. Кто-то, наигравшись собирать и разбирать это «лего», поедет да и возьмет себе Харлей на другом двигателе. Но всегда будут и те, для кого время, проведенное в гараже с Харлеем, не менее ценно, как и езда на нем. В общем, каждому свое. Как и тот факт, что для некоторых райдеров мотор Эволюшин неубиваем, а глазами механика есть ряд вещей для починки.

Двигатель Evolution Big Twin до появления двигателя Twin Cam был последним из линейки двигателей с одним кулачком и верхним расположением клапанов, восходящих к оригинальной конструкции Knucklehead, разработанным основателем

Биллом Харли. Именно Evolution продолжил развитие идеи двигателя Harley-Davidson. Инновация Харлея с этим мотором всё-таки еще раз убедила покупателей мотоциклов в том, что компания действительно вернулась в нужное русло. Evolution — это двигатель, который стоит в середине линейки Big Twin и является неким началом нашей эры.

## Три «СВЯТЫХ» до Эволюции

Есть три двигателя, которые предшествовали Эволюшин: это «Наклхед», «Панхед» и «Шовелхед». Почему мы подробно не рассматриваем эти двигатели в данной статье? Первый момент — это объем, то есть чтобы рассказать о каждом двигателе Харлей-Дэвидсон, нужно писать новую главу, таким образом на выходе выйдет целая книга. Цель данной статьи показать развитие компании Харлей от двигателя. Второй момент — это то, что мотоциклы на двигателях 1936–1980-х годов сейчас довольно редки. Да, вы можете их найти на аукционах, в частных коллекциях или умирающими в чьем-то гараже, но это уже будет раритет. Отреставрированный раритет будет стоить во много раз дороже самой навороченной последней модели. А найденный в гараже байк, оставшийся еще от праотцов, потребует не только много времени и усилий, но финансовых затрат. И все же, я дам краткую справку по этой троице из семейства Big Twin.

### ■ KNUCKLEHEAD 1936–1947

Год 1930, время, когда весь мир был одержим скоростью, даже не смотря на то, что была Великая депрессия. По мере того,

как экономическое процветание медленно возвращалось, вновь появляющиеся покупатели мотоциклов требовали от своего байка еще большей производительности. И компания Harley-Davidson удовлетворяла пожелания своих клиентов, создав 61-кубовый V-образный двигатель с верхними клапанами и мощностью 40 л.с. Knucklehead (Наклхед). Свое прозвище он получил из-за закругленных форм крышек клапанов, которые напоминали сжатые кулаки ладоней вверх. Переводится как «кулакоголовый». В 1936 году Knucklehead очень хорошо показал себя на соревнованиях TT.

Технологически продвинутый «Knucklehead» имел рециркуляционную систему смазки, четырехступенчатую коробку передач и верхние клапаны с полусферическими камерами сгорания. Этот байк — это прямой дедушка сегодняшних больших близнецов. По сути, в 30-х именно с Наклхед началась эра двигателей Харлей, спустя почти 50 лет Эволюшин открыл новую эру.

#### ■ PANHEAD 1948–1965

«Двигатель Panhead — это воплощение искусства», так говорили о нем.

Обладая пуленепробиваемой нижней частью и приличной мощностью, последний из двигателей Knucklehead не уступал всем своим современникам, кроме самых экзотических. Тем не менее, из них вытекало слишком много масла, они также были склонны к перегреву при агрессивной езде, поэтому инженеры Harley применили к Harley Big Twin некоторые выводы, извлеченные из скороварки военного времени, о повышении надежности двигателей с воздушным охлаждением. Таким образом был создан Panhead «плоскоголовый».

Двигатель с верхним расположением клапанов, получивший такое прозвище из-за того, что крышки коромысел напоминали кастрюли/сковородки. Двухцилиндровый двигатель с двумя клапанами на цилиндр, V-образный двухцилиндровый толкатель с рабочим объемом 61 куб.дюйма (EL) и 74 куб.дюйм (FL, FLH).

До появления Panhead двигатели мотоциклов OHV имели чисто механические связи между кулачками в нижней части и клапанами в головках. Эта простая и эффективная система требовала частой и кропотливой регулировки, чтобы сдерживать щелканье незакрепленных клапанов и предотвратить разрыв сердца сожженных

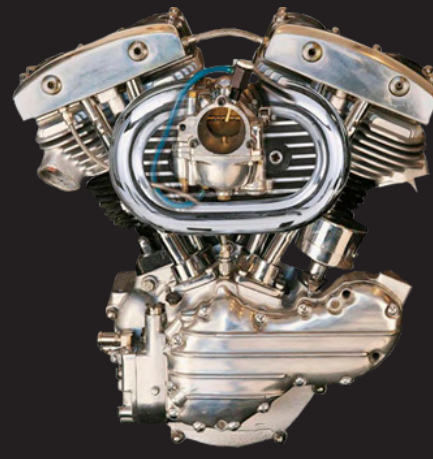
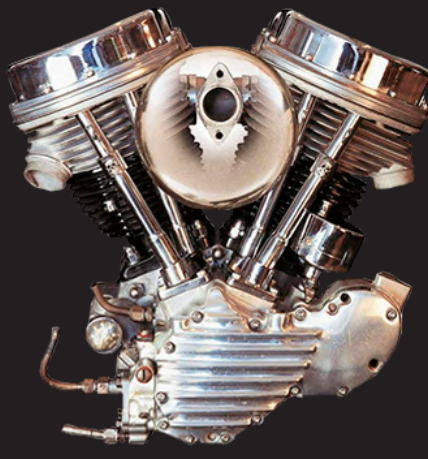
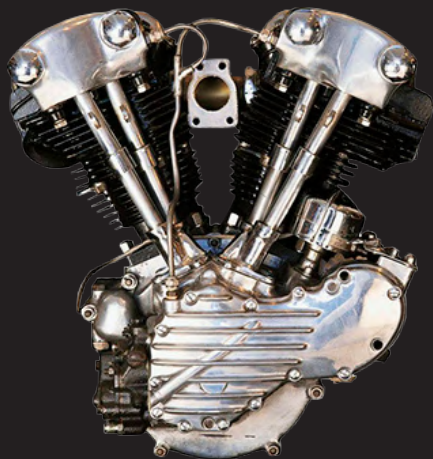
клапанов. Тем не менее регулировать клапаны было хлопотно. Гидравлические подъемники решили все эти проблемы, автоматически настроившись на нужный зазор. Инженеры Harley установили по одному на каждый толкатель Panhead. После первоначальной регулировки на заводе подъемники требовали регулировки только после капитального ремонта двигателя.

Сам мотор Panhead получил небольшое, но важное обновление в 1953 году. В успешной попытке сделать гидравлические подъемники более надежными инженеры Harley переместили их с верхней части толкателей вниз, ближе к масляному насосу. С этим небольшим изменением подъемники Panhead наконец-то стали по-настоящему надежными. И основы этой схемы подъемника оставались в использовании до конца дней двигателя Evolution. Panhead был маленьким шагом для мото-индустрии, но гигантским шагом для компании.

#### ■ SHOVELHEAD 1966–1984

«Двигатель Shovelhead — это сердце классического чоппера. Можно создать клонированный двигатель Harley,

Снизу слева на право по порядку: Knucklehead, Panhead, Shovelhead





просто используя запчасти от поставщиков послепродажного обслуживания».

Двигатель Shovelhead был создан, когда предыдущий двигатель Panhead устарел, и многие владельцы Харлеев требовали большей мощности, чтобы конкурировать с более современными мотоциклами. Представленные в 1966 году новые литые коромысла Shovelhead на модернизированных головках цилиндров придали двигателю его уникальную форму. Он был тише, чище, эффективнее и немного мощнее, чем Panhead. Нижний конец двигателя был почти идентичен тому, что стоял на Panhead, пока в 1970 году в ходе модернизации не было изменено электроснабжение с генератора на генератор переменного тока. Еще одна проблема, возникшая в 1979 году, заключалась в том, что двигатели были оснащены электронными блоками зажигания, которые были подвержены выходу из строя. Многие владельцы для надежности меняли эти блоки на более старую систему точечного зажигания. Большая степень сжатия на новых двигателях все еще была серьезной проблемой из-за низкого качества топлива и октанового числа. Поскольку многие владельцы Shovelhead были вынуждены прибегать к использованию запчастей с вторичного рынка для поддержания нормальной работы мотоцикла, Harley-Davidson понял, что им придется начать разработку нового двигателя. Двигатель Shovelhead устанавливался на все большие мотоциклы Harley-Davidson на протяжении всего их производства.

Об эре двигателя Evolution мы уже поговорили и двигаемся далее. В 1999 году полностью новый Twin Cam 88 затмил Evo, и эволюционная линия, начав-



Harley-Davidson Electra Glide с двигателем Shovelhead

шаяся с Knucklehead 1936 года, подошла к концу. Но после шестидесяти с лишним лет изменений, в течение которых инженеры Harley внесли тысячи усовершенствований, основы, которые сделали двигатель Sixty-One 1936 года таким привлекательным, остались неизменными.

## Жизнь с Twin Cam 1999–2017

В 1998 году дебютировал Twin Cam 88 — первый полностью Big Twin с 1936 года. Это была самая большая новость, которая была у Harley со времени первого из четырех президентских сроков Франклина Рузвельта. Мотоциклетная пресса поспешила описать новый силовой агрегат, рас-



сказать об улучшениях и количественно оценить ее характеристики. Но во всех разговорах о мощности и технологиях, производительности и надежности, распределительных валах и масляных системах мало что было сказано о корнях Twin Cam, о том, как он появился, или о том, как этот новый Big Twin принял именно такую форму и образ. У этого мотора был долгий путь конструирования, было много проб и ошибок, перегревов, тестовых образцов, заездов, разгонов и разлетающихся в пух и прах деталей, пока не появился 88 мотор. Задача заключалась в том, чтобы создать самый надежный двигатель Harley-Davidson из когда-либо существовавших.

Двойные кулачки с резиновыми опорами поступили в производство в 1999 модельном году, а годом позже последовала прочно установленная бета-версия нового контрбалансированного двигателя в новых Softail. Хотя, возникли незначительные проблемы в подшипниках кулачка и удерживании звездочки кулачка, новый двигатель — это все, о чем Harley мог просить, он предлагал значительно улучшенные характеристики и надежность и привел к новым рекордам продаж.

Двигатель значительно от-

личается от двигателя Evo, но имеет некоторые общие характеристики. Его еще называют Fathead. Имеет 2 распределительных вала с приводом от цепи. **Выпущено 5 ключевых моделей этого мотора** (не считая внесённых изменений в последующие и перевыпуск), с расчётом под разные семейства Харлеев: 88/88В, 95/95В, 96/96В, 103, 110.

#### ■ 88/88В

В 1999 году на смену Evo выходит мотор 88 (1338–1455 куб.см). Первые моторы были установлены на семейство Dyna и Touring. В 2000 году на линейку Softail поставили 88В, где «В» означает два балансированных вала. Сам по себе мотор был довольно тяжелым. Внешне 88 и 88В ничем не отличаются, так что узнать какой стоит мотор, можно только по номеру двигателя.

#### ■ 95/95В

В 2000 году создан суббренд заводского тюнинга Screamin' Eagle с мотором TwinCam 95

(1550 куб.см). В 2003 году выходит 95В с двумя балансированными валами.

#### ■ 96/96В

В 2007 выходит 96/96В (1584 куб.см). Мотор получил порядка 700 изменения: облегченная цилиндропоршневая группа; другая система впрыска, которая вытеснила карбюратор; гидравлическое натяжение цепи ГРМ взамен механическому и т.д.

#### ■ 103

В 2003 году вместе с 95В, только с объемом 1690 куб.см, под суббрендом Screamin' Eagle выходит TwinCam 103. В 2012 году мотор получил другие распределители, увеличенный эйрбокс, перепрошитый блок управления и отныне стал называться TwinCam 103 High Output. В 2014 году мотор стал стандартным для всего семейства Dyna и Softail.

#### ■ 110

В 2007 году специально для линейки CVO появляется

TwinCam 110 объемом 1801 куб.см. В 2008 на отдельных моделях стал доступен режим Parade Mode, автоматически отключающий задний цилиндр. В 2016 году TwinCam 110 ставится на нескольких специальных версиях с литерой «S», включая Low Rider S, Fat Boy S и Softail Slim S.

Из всей группы моторов хотелось бы отметить 88/88В и 96/96В, так как они ставились на всю самую ходовую линию Харлей и были наиболее популярными. Остальные три класса (95/95В, 103, 110) можно назвать специальными, то есть узконаправленными.

#### ■ Какие проблемы у моторов 88/88В и 96/96В?

Первое, что нужно отметить: многие владельцы Харлеев считают 88 мотор самым надежным из всей линейки Твинкамов. 88В устранил некоторые рабочие моменты, которые были в 88. Появился балансированный вал, который дал стабильную работу на холостых оборотах. Компания Harley-Davidson использовала этот новый двигатель во всех моделях Softail 2000 года выпуска, что позволило Softail сохранить прочные опоры двигателя, практически исключив вибрацию. Давайте посмотрим, что об этих моторах говорят райдеры и мотомеханики.

«Единственная проблема, с которой можно столкнуться при эксплуатации 88 мотора, это постоянная течь из-под фишки генератора. Но это довольно легко устранимо. Со временем эксплуатации, так как мотоциклы на этих моторах не новые, появляются проблемы: сальник переключе-

Twin Cam 110 Screamin' Eagle



чения вала, сальник главной передачи, по сути, все тоже самое, что было и у Эволюшина. Но опять-таки, эта проблема появляется где-то на 3–5 году пользования» — мотомеханик сервисного центра Харлей-Дэвидсон.

«Особых отличий между 88 и 96 моторами нет, не считая привода, натяжителя цепи главной передачи и мелочёвки. Практически одинаковое сцепление. На 96 моторе болячек практически нет, а те, которые есть, лечатся очень быстро. Например, очень часто просаживается пружина компенсатора, которая находится в гусятнице. Проблемы, которые были на 88 моторе, Харлей устранил» — райдер Дима DK

«В 88 моторе больное место — это натяжители цепи ГРМ, так как здесь цепной привод. У себя на HD Eletra 2005 я убрал стоковую маслоплиту вместе с насосом. Почему я это сделал? Дело в том, что у 88 мотора есть детская болячка, которая связана с низкой производительностью маслонасоса. На моторах твинкам очень важно, чтобы было стабильное давление масла.

При покупке Харлея на 88 двигатель я советую все же открыть крышку ГРМ и проверить состояние натяжителей башмаков» — райдер Александр (ремонтирует и обслуживает Харлеи около 10 лет)

«Главный бок мотора твинкам 88 — это привод распредвалов. Поскольку распредвалы соединены между собой цепью, цепь натяги-



Twin Cam: «мотор, как произведение искусства»

вается натяжителем, натяжитель оборудован башмаком. И на твинкамах до 2006 года была проблема в том, что башмак очень быстро изнашивался. Из-за того, что происходил полный износ башмака, от него начинали отрываться все более крупные части, доходило до металла. Все это попадало в масляный насос, в масляную систему. И по сути, у двигателя случался инсульт. После 2006 года на твинкамах появляется гидравлический натяжитель, и башмаки начинают служить дольше.

По поводу биения коленвала, этой проблемой страдают 96-е моторы. Починка будет не дешевой, так как требуется разборка мотора и балансировка коленвала. Также на 96-м была проблема с охлаждением» — мотолюбитель, мототехник Е. Бусев

На самом деле, сколько бы вы не слушали комментариев о 88-м и 96-м моторах, все будут перечислять одни и те же болячки этих двигателей. Так что, приобретая Харлей на 88 или 96 моторе, лучше всего сразу отправится в сервис, чтобы его проверили и по необходимости настроили. Кому подойдет Харлей на 88 моторе? Тем, кто просто хочет размеренно, спокойно ездить, отдыхать и любоваться красотами. 88-й мотор очень тяговитый, чего не скажешь про 96-й, который именно прет. Из семейства Twin Cam самыми популярными являются именно эти два мотора.

Итак, эпоха TwinCam заканчивается, и на горизонте является следующий мотор Milwaukee-Eight. Что этому предшествовало? В 2000 году

дела компании Харлей идут в гору, они не так сильно ощущают конкуренцию и смело выпускают новые модели.

Знаменитый бренд Indian, находясь в упадке аж с 1950-х годов, пройдя этапы, когда компанией управляли множество слишком амбициозных и недофинансированных владельцев, наконец-то обретает покровителя. В 2011 году Indian была приобретена гигантской группой Polaris. Его новые модели начали появляться в 2013 году, предлагая заманчивую альтернативу традиционному американскому мотоциклу. В ответ на это в 2017 году Harley выпустил совершенно новый Big Twin — двигатель Milwaukee-Eight.

## Горизонты Milwaukee-Eight 2017 — ...

Считается, что сравнивать двигателя Milwaukee-Eight с их предшественником Twin Cam 103 — это все равно, что сравнивать голубиную почту с электронной. Milwaukee-Eight отличается от традиционных двигателей Harley Big Twin тем, что на каждый цилиндр приходится по четыре клапана, всего восемь клапанов, отсюда и название. Это также ознаменовало возврат к конфигурации с одним распредвалом, которая использовалась на предыдущих двигателях Harley Big



Twin с 1936 по 1999 год. Кроме того, все двигатели имеют внутренние противовесы, в то время как Twin Cam имели противовесы только на моделях Softail, где двигатель был жестко установлен.

«Это совершенно новый мотор, от кончика до хвоста», — говорит Алекс Бозмоски, главный инженер Harley-Davidson о новом продукте. Алекс работает в компании 34 года, он участвовал в разработке Evo и Twin Cam.

«Новый восьмиклапанный двигатель преследует две основные цели. Во-первых, увеличить мощность и крутящий момент, а также обеспечить соответствие требованиям по выбросам, топливную экономичность и высокую надежность. Другая тенденция наблюдается во всей автомобильной промышленности — достижение «ощущения от езды» мирового уровня за счет усовершенствования шасси, подвески и трансмиссии» — Кевин Кэмерон (Журнал Cycle World от 23 августа 2016 г.)

Были выпущены версии 107 куб.дюйм., 114 куб.дюйм. и 117 куб.дюйм., первоначально появившиеся в моделях Tourer, а в следующем году в совершенно новой линейке Softail, которая заменила обе существующие до этого модели Softails и линейку Dyna.

### ■ 107

Двигатель объемом 1745 куб. см с системой масляно-воздушного охлаждения. Изначально устанавливался на модели Street Glide Special, Road Glide Special, Road King/Road King Classic, Freewheeler. Увеличи-



Harley-Davidson Powertrain Operations в соответствии с высочайшими стандартами качества, является подлинным двигателем Harley-Davidson» — сказал менеджер HD Джеймс Крин.

## Он не из этой семьи — REVOLUTION 2002 — ..

В принципе на Milwaukee-Eight можно было и закончить обзор «больших братьев», ведь дальше идти пока некуда. Но в истории концерна был еще один мотор, который не эволюционировал, как Evolution, а наоборот произвел революцию в Harley-Davidson — двигатель Revolution. Почему о нем говорится отдельно, но при этом уделяется внимание в рамках данной статьи? Отдельно, потому что он не из семейства Big Twin и он создал V-Rod — мотоцикл, непохожий на Харлей.

Мы уже упоминали в статье о некоем проекте Nova, который в 1981 году Harley-Davidson пытался реализовать вместе с Porsche. Шли долгие испытания, были трудности, но проект был настолько революционным, что его не осуществили. Porsche построил 135-сильный V-образный четырехцилиндровый двигатель DOHC с жидкостным охлаждением, Milwaukee сделал

лось ускорение на 10% в отличие от TwinCam 103.

### ■ 107 TWIN-COOLED

Двигатель объемом 1745 куб. см с жидкостным охлаждением головок цилиндров. Изначально устанавливался на модели Ultra Limited, Ultra Limited Low, Road Glide Ultra, Tri Glide Ultra

### ■ 114 TWIN-COOLED

Двигатель объемом 1879 куб. см с жидкостным охлаждением головок цилиндров. В первую очередь двигатели 107 и 114 получило семейство Touring. Ставятся также на модели CVO Limited и CVO Street Glide. Увеличилось ускорение на 8% в отличие от TwinCam 110.

### ■ 117 SCREAMIN' EAGLE

Выходит в 2018 году объемом 1923 куб.см. Это тюнингованная версия, предназначенная для кастомных мотоциклов серии CVO. Полное название Milwaukee-Eight 117 Screamin' Eagle Stage IV. Оранжевая поло-

ска на нижнем коромысле указывает на этот эксклюзивный двигатель.

### ■ SCREAMIN' EAGLE 131 CRATE

В 2020 году Харлей выпускает самый мощный двигатель объемом 2151 куб.см. Предназначен он для моделей Touring после 2017 года выпуска и Softail после 2018 года. Выпускается как с масляно-воздушным охлаждением головок цилиндров, так и с жидкостным. На каждой головке цилиндра, как и на крышке ГРМ, стоит значок 131 Stage IV.

### Что говорят о двигателе 131:

«Наши гонщики, ищущие адреналин, просили захватывающую мощность и крутящий момент в сочетании с надежностью. Движок Screamin' Eagle 131 Crate Engine обеспечивает именно это. Этот высокопроизводительный двигатель, разработанный командой разработчиков Screamin' Eagle и собранный на заводе



все остальное. Было создано несколько десятков работающих двигателей, которые были установлены на дюжину прототипов мотоциклов, которые прошли много часов на динамометрическом стенде, испытания в аэродинамической трубе и проехали 100000 миль по дорогам. Но переход к запуску Nova в производство, как гласит легенда, был слишком большим экономическим скачком для HD. Было принято трудное решение оставить разработку, и вместо этого был создан Evolution. Если бы было финансирование, то Nova опередила бы на рынке первый V45 Sabre от Honda на один год.

Как все начиналось? В 1994 выходит гоночный HD VR1000 с новым, мощным двигателем: 996-кубовым V-твином с 60-градусным развалом цилиндров, 4-мя распределительными валами (по 2 на цилиндр), 4-мя клапанами на цилиндр и инжектором Weber. Мощностью 135 л.с. Но это еще не Revolution, а только путь к нему.

«И Revolution, и VR, предназначенный только для гонок (проект, начатый в конце восьмидесятых), обладает некоторыми базовыми функ-

циями, которых нет в других двигателях Harley» — инженер по силовым агрегатам Harley-Davidson Джо Шафтер

В 2001 году Харлей-Дэвидсон остановил проект, но двигатель продолжил свой жизненный цикл. Его отправляют в Германию, где инженеры Porsche и HD на основе этого двигателя (VR1000) разрабатывают мотор для дорожных мотоциклов, который в дальнейшем и стал называться Revolution и был объемом 1130 куб.см. В этому же году этот двигатель был представлен для новой линейки VRSC (V-Rod) для модельного ряда 2002 года. Revolution является радикальным отходом от традиционной линейки Harley, как и мотоцикл V-Rod.

«Когда начался этот проект, мы были очень заняты разработкой Twin Cam, настолько заняты, что нехватка инженерных сил не позволил Harley создать двигатель собственными силами. Porsche Engineering Services, консалтинговое подразделение автомобильной компании, ранее тесно сотрудничало с Harley, включая разработку

никогда не выпускавшегося V-Four Nova в последние дни владения AMF» — рассказы-вал Джефф Кафлин, руководитель проекта Harley по V-Rod

Внутри Revolution нетрудно найти влияние Porsche. Пятиступенчатая коробка передач поставляется немецким поставщиком Gertag (производитель комплектов передач для мотоциклов BMW). Как и в большинстве двигателей Porsche, шатуны Revolution выкованы как одно целое. Но если двигатель V-Rod был совместным проектом, то остальной частью мотоцикла были созданы уже в Милуоки Вилли Г. Дэвидсаном и его коллегами из отдела дизайна Harley. Немцы и небольшая команда инженеров Милуоки превратили концепцию VR в новый двигатель. Акцент был сделан на прочность, технологичность и бесшумность, а не на производительность любой ценой и при любом уровне

Фотография снизу: спортбайки Harley-Davidson VR1000, 1994. На основе их двигателя был разработан, совместно с инженерами Porsche, двигатель Revolution.



шума VR. А все это полностью ложилось в требования 21 века.

На выставке EICMA 2013 в Милане Харлей-Дэвидсон анонсировал свой первый полностью новый модельный ряд после V-Rod: Street 500 и 750 (2014 года). У них была похожая конструкция двигателя — Revolution X. Как говорит название, Revolution X разделяет характеристики двигателя V-Rod Revolution: водяное охлаждение, угол V на 60 градусов и четыре клапана на цилиндр. Как и двигатели 883 и 1200 Sportster, большой и маленький двигатели Revolution X различались лишь несколькими деталями, так как оба имеют одинаковый ход в 66 мм.

В 2018 году компания Harley-Davidson объявила о смелом плане по выпуску новых мотоциклов и новых двигателей, которые варьировались от амбициозного универсального байка с объемом 1250 куб. см, получившего название Pan America, до небольших моделей, производимых на местном уровне для азиатских рынков.

«На протяжении всей своей истории компания Harley-Davidson стремилась к технологическому развитию, уважая наследие нашего бренда, с двигателями, которые обеспечивают реальную производительность для реальных условий. Revolution Max 1250 — это новинка с передовым дизайном, которая позволит гонщикам Pan America открыть новые горизонты благодаря надежности, эффективности и захватывающим характеристикам» — главный инженер HD Алекс Бозмоск.

В модельном ряде 2021 года появился новый раздел, созданный на основе двигате-



V-Rod с двигателем Revolution и логотипом Porsche

ля Revolution Max 1250. Мы получили новый образ спортивного мотоцикла от Харлея — Sportster S, а также универсальный байк Pan America.

## Подводя итог

Анализируя все выше изложенное, хочется еще раз восхититься уникальностью подхода компании Харлей-Дэвидсон при конструировании мотоциклов: создание мотоциклов от двигателя. Когда появился двигатель Evolution, мы бы сказали, что он родился, потому что в том положении, к которому была тогда компания, просто взять и появиться он не мог. Тяжелые условия не сломили инженеров Харлея, а огонь в их сердцах не угасал, даже когда годы разработок не проходили испытаний. Они не останавливались и работали. И результаты превзошли все ожидания. Harley-Davidson и Big Twin — синонимы, и это не изменится. А революция, произошедшая в начале 21 века — двигатель Revolution, — лишний раз показала всем, что Харлей может писать еще одну новую историю своего концерна.

В храме Харлей-Дэвидсон сегодня вы можете купить любой мотоцикл из нового поколения. Сотрудники сервисного центра соберут его, как только

пожалеете, достанут вам любой мотор. Как говорится, любой каприз за ваши деньги. Но! **Зачем покупать прошлое, когда можно купить настоящее?** Какой смысл брать Харлей на старом моторе, еще неизвестно сколько он там прошел, чтобы потом вбухивать уйму денег на его ремонт, обслуживание и на таблетки от головы? Хм... может действительно кому-то все это нравится — ковыряться в моторе, ездить постоянно по сервисам. А иначе не было бы такого спроса на все эти ретро-байки и «potato, potato, potato ...». Вероятнее всего именно поэтому все эти моторы существуют по сей день.

Ну и еще один момент — это то, что не каждый может себе позволить приехать в дилерский центр и сразу положить 30–50 тыс \$ за байк. Некоторые идут на стоковые сайты и ищут себе в качестве первого Харлея что-то хорошее, но поскромнее в цене. Самое малочисленное количество райдеров, которые тяготеют к старым двигателям — это коллекционеры и просто любители чего-то эталонного. В общем, у Харлея каждый найдет свой мотоцикл со своим мотором. Вопрос в том, что вы хотите от мотоцикла.

*Автор статьи: главный редактор мотожурнала «Roll-On» Алена Меревская*

Фото: официальный сайт  
Harley Davidson





# СМЕНА ПАРАДИГМЫ ДЛЯ HARLEY-DAVIDSON?

МОТО КОМПАНИЯ ПЕРЕКЛЮЧАЕТ  
ПЕРЕДАЧИ



**Н**arley-Davidson на протяжении целого поколения был производителем № 1 тяжелых мотоциклов (более 600 куб. см). До финансового краха 2008 года в США было продано около 543 000+ тяжелых мотоциклов, и Harley занимал почти 60% мирового рынка в этой категории. Затем продажи мотоциклов пошли на спад, клиентская Harley's Baby Boomer начала уходить с рынка,

конкуренты стали сильнее, руководство раздробилось, и казалось, что могучая икона зашла в тупик.

К 2020 году розничные продажи мотоциклов Harley-Davidson в США только в третьем квартале упали на 10,3% по сравнению с 2019 годом, а доля компании на рынке мотоциклов 601+ куб. см резко снизилась в третьем квартале до 41,4% с 49,8% год назад. Во всем мире продажи

Harley-Davidson в третьем квартале снизились на 8,1%. Затем пришла пандемия, совпавшая по времени с приходом Йохена Цайца на смену Мэтту Леватичу. Фокус сместился в одночасье, и за последние два года компания предприняла такие кардинальные шаги, как превращение LiveWire в самостоятельный бренд и полное преобразование Sportster, лидера мировых продаж бренда.

## HARLEY ЗАЯВЛЯЕТ О ПОБЕДЕ

Получены данные за 3 квартал, и генеральный директор Йохен Цайц объявляет о победе Harley-Davidson.

«Сегодня мы поделились нашими финансовыми результатами за 3 квартал 2021 года, а также представили доказательства нашей стратегии Hardwire. Поскольку мы продолжаем укреплять наши позиции как самого желанного бренда мотоциклов в мире, усилия всей нашей международной команды демонстрируют солидные результаты в этом квартале».

Благодаря росту в секторе мотоциклов, консолидированный доход за 3 квартал вырос на

17% по сравнению с 3 кварталом 2020 года (см. график). Общий рост чистой прибыли на 36% был обусловлен ростом как в сегменте мотоциклов, так и в сегменте финансовых услуг. Более того, только в этом квартале рост операционной прибыли сегмента финансовых услуг составил \$15 млн.

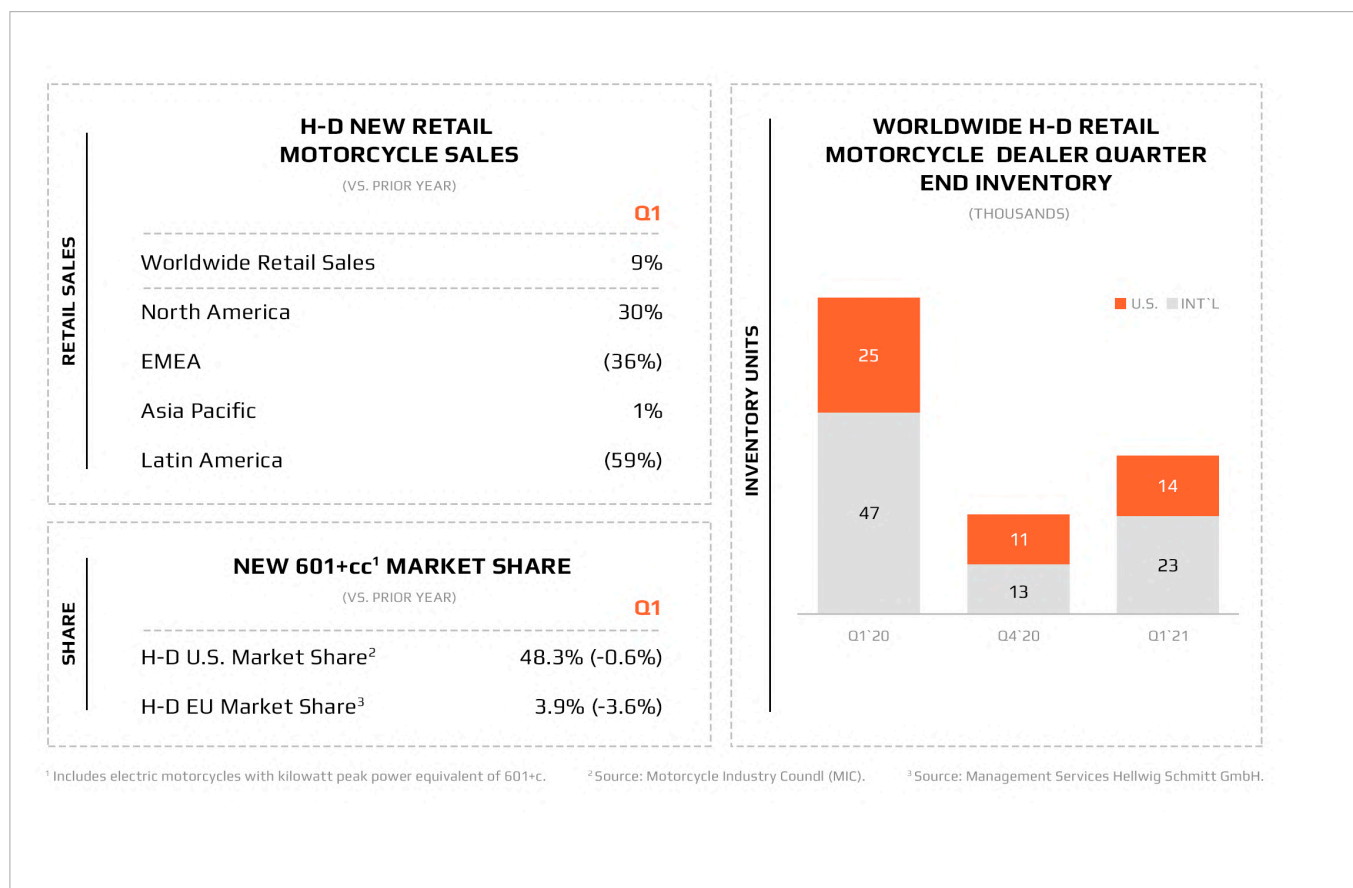
«Компания Harley-Davidson показала хорошие результаты в третьем квартале, и мы увидели, что многие из наших стратегических инициатив Hardwire показали хорошие результаты, что послужило обнадеживающим подтверждением нашей пятилетней стратегии» — добавляет Зейц. «Наши команды продолжают работать над смягчением последствий текущих проблем с цепочками поставок, с которыми стал-

живается наш сектор, однако наши результаты показывают, что мы находимся на пути к реализации нашей долгосрочной стратегии Hardwire».

## ПЕРЕПОДКЛЮЧЕНИЕ SPORTSTER

Такой поворот в судьбе можно объяснить общим ростом продаж мотоциклов с начала пандемии, но конкретно в случае с Harley можно привести аргументы в пользу того, что результаты были достигнуты благодаря стратегии Hardwire, которую Цайц внедрил вместо подхода Rewire, применявшегося при Леватиче. Самая долгоиграющая модель Harley-Davidson — это Sportster. Именно он отражает судьбу бренда, и именно эту платформу Зейц решил преобразовать весной 2021 года.

Доля рынка основных брендов мотоциклов в США в 2020 г.



## КОРОЛЬ УМЕР, ДА ЗДРАВСТВУЕТ КОРОЛЬ?

По данным The Motor Company, в старейшем семействе Harley-Davidson открылась новая глава, основанная на совершенно новом Revolution Max 1250T.

«Назвать его лучшим Sportster — это ничего не сказать. Наследие, родившееся в 1957 году, когда КН был заменен на XL, Sportster вдохновлял гонщиков, конструкторов и мотоциклистов на протяжении поколений. Сегодня Sportster возрождается: он выполняет новые обещания по производительности так, как это может сделать только Harley-Davidson».

«Sportster S — это следующий абсолютно новый мотоцикл,



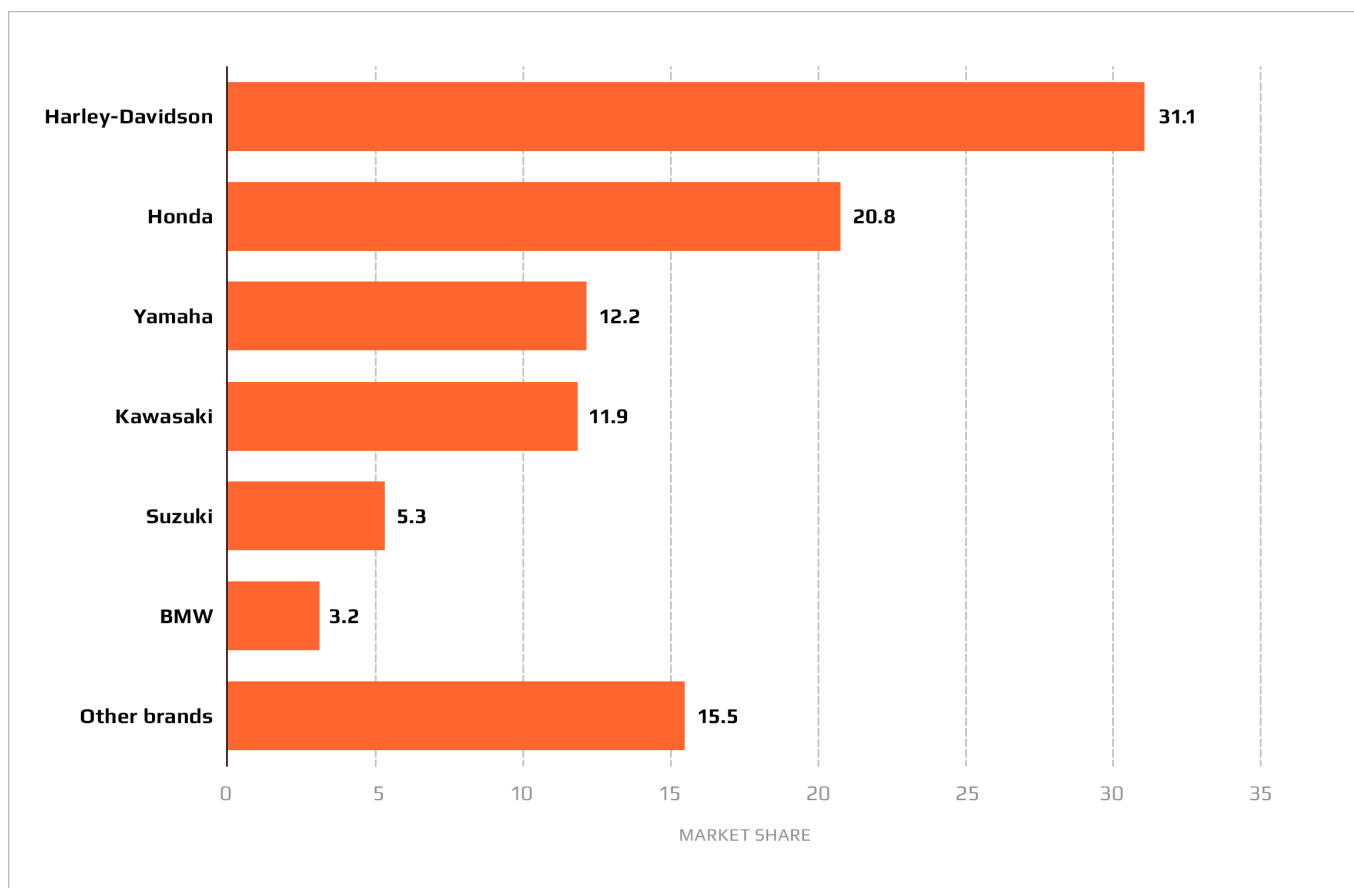
построенный на платформе **Revolution Max** и устанавливающий новый стандарт производительности для линейки Sportster», — сказал Йохен Цайц, председатель, президент и генеральный директор Harley-Davidson.

«Это Sportster следующего поколения, отличающийся

мощностью, производительностью, технологиями и стилем. И это часть нашего обязательства по выпуску мотоциклов, которые соответствуют нашей стратегии повышения привлекательности и продвижения наследия Harley-Davidson».

Верите хайпу?

Отчет Harley по связям с инвесторами





# ЭТО ВОЛК В ВОЛЧЬЕЙ ШКУРЕ



«Модель Harley-Davidson **Sportster S** — совершенно новый спортивный кастомный мотоцикл, созданный для того, чтобы дарить захватывающие впечатления от вождения и открывать новую эру производительности Sportster. Двигатель **Revolution Max 1250T V-Twin** мощностью 121 л. Натянутое, легкое шасси и подвеска премиум-класса обеспечивают отзывчивое и интуитивно понятное управление. От стоп-сигнала до стоп-сигнала, от поворота к повороту, модель Sportster S предлагает водителям исключительную мощность и производи-

тельность и устанавливает новый стандарт для самой надежной модели Harley-Davidson».

«Каждый элемент визуального дизайна модели Sportster S является выражением необузданной мощи мотоцикла», — добавил Брэд Ричардс, вице-президент Harley-Davidson по стилю и дизайну. **«Это волк в волчьей шкуре».**

Красота может быть в глазах смотрящего, но характеристики Sportster S говорят сами за себя. Мотивация исходит от нового двигателя **Revolution Max 1250T**, который используется

совместно с недавно представленной платформой Pan America ADV. Харли говорит, что V-Twin с жидкостным охлаждением был настроен для создания огромного крутящего момента на низких оборотах, а кривая крутящего момента остается ровной во всем диапазоне мощности:

- Рабочий объем 1250 см<sup>3</sup>
- Диаметр цилиндра x Ход поршня: 4,13 дюйма (105 мм) x 2,83 дюйма (72 мм)
- 121 лошадиная сила
- 94 фут-фунта пиковый крутящий момент
- Пиковая скорость 9500 об/мин.
- Степень сжатия 12:1

Фото: официальный сайт Harley Davidson

# ДВИГАТЕЛЬ REVOLUTION MAX 1250T

Двигатель **Revolution Max 1250T**, устанавливаемый на **Sportster S**, имеет следующие ключевые отличия от силовой установки **Pan Am**:

- Головки цилиндров имеют меньшие размеры клапанов и портов, а также другую форму камеры сгорания, что увеличивает скорость потока через камеры сгорания
- Поршни имеют форму, соответствующую размерам камер сгорания головок цилиндров.
- Длина и форма впускных каналов в сочетании с объемом воздушного потока настроены для достижения максимальной производительности в диапазоне оборотов двигателя.
- Профили распределительных валов и фазы изменения фаз газораспределения (VVT) также разработаны в соответствии с требуемыми характеристиками этого двигателя.



Модель 2021 года Sportster S поступит к дилерам Harley-Davidson осенью этого же года по базовой рекомендованной цене в 14999\$. Действительно ли эта цена и двигатель «хот-род» возвращают нас к оригинальной концепции Sportster? Что еще более важно, примут ли это дилеры и их клиенты?

## ОТ EVOLUTION К REVOLUTION

Кто-то выигрывает, кто-то проигрывает...

Ни одна компания в индустрии мотоспорта не находится под более пристальным вниманием, чем The Motor Company. Дилеры Harley-Davidson возмущены тем, что их франчайзинговые соглашения, по всей видимости, изменяются произвольно, и не секрет, что Джуно пытается устранить «неэффективных» розничных торговцев. Но кто определяет, какие магазины сохраняют свою франшизу? Между тем, их «преданная» база поклонников, похоже,

уже несколько лет не согласна с модельным рядом (помните, когда Дуна была снята с производства?).

Запуск LiveWire как отдельного бренда по образцу Tesla был еще свеж, когда неделю спустя Harley представил замену почитаемому Sportster... или мог бы, если бы глобальный показ не сбился для многих зрителей по всему миру. Вместо того, чтобы увидеть Йохена Цайца, катающегося по Шотландии, большая часть мировой аудитории увидела повтор видео Джейсона Момоа и Рип-Ам. Однако примерно через 45 минут преданные зрители были наконец-то вознаграждены видеороликом, а на сайте появились технические характеристики.

## WHAT THEY SAID

Что сказали ведущие потребительские СМИ о Sportster?

Новый мотоцикл знаменует собой значительный скачок вперед в инженерном плане, не говоря уже о резком отхо-



Йохен Зейтц

де от визуальных элементов, которые стали определять то, что большинство энтузиастов идентифицируют как Sportster. Это, казалось бы, небольшое дополнение, эта заглавная буква S, но оно является показательным сигналом того, как Harley-Davidson видит свое будущее, которое также включает в себя ностальгические гоночные попытки с бэггерами, переделанными для прохождения поворотов с углом наклона 54 градуса, не говоря



Йохен Зейтц (президент и главный исполнительный директор) и Билл Дэвидсон (вице-президент музея Harley-Davidson)

уже о суббренде, посвященном электрификации... Хотя марш прогресса не делает потерю этих классических линий Sportster менее болезненной, стремление к актуальности, производительности и надежности, безусловно, является убедительным аргументом в пользу переосмысления. — **Основанный Васеф, Bike EXIF**

Это совершенно новый мотоцикл, который имеет почти ноль общего с уходящим Sportster, но команды дизайнеров и инженеров знали (вместе со всеми остальными на планете), что им нужно сохранить некоторый харак-

тер Sportster... Жаль, что они в основном сохранили некоторые из худших характеристик Sportster, но это так: Сзади не хватает хода колес, а управление ногами впереди не так удобно для большинства людей... Я катался на мотоцикле всего один день, так что не стоит меня в этом убеждать. Но я думаю, что двигатель Revolution Max может стать не просто моим любимым двигателем Harley, а моим новым любимым мотоциклетным двигателем. Да и остальные компоненты нового Sportster S не отстают от него, включая стандартный круиз-контроль. Я беру назад все те неприятные

вещи, которые я говорил об отстойных Sportster в течение многих лет. Этот исправляет все, и Н-Д понадобилось всего 30 с лишним лет, чтобы сделать его правильно». — **Джон Бернс, Motorcycle.com**

Конкуренция: Indian Scout является очевидным эталоном здесь, как круизер среднего веса с жидкостным охлаждением, толстой крышкой и мощностью 100 лошадиных сил, сделанный в Соединенных Штатах. Sportster S обеспечивает на 20 лошадиных сил больше мощности и на 60 фунтов меньше снаряженной массы Scout, хотя Indian стоит



Фото: официальный сайт Harley Davidson



примерно на 3000 долларов дешевле. Harley сокращает этот ценовой разрыв за счет усовершенствованной электроники S и буйного Revolution Max. Среди других претендентов — Honda Rebel 1100 (\$9299) и, возможно, некоторые евробайки, такие как Ducati X Diavel или Triumph Bobber. За Sportster последуют новые модели, потому что Harley понимает, как неоднократно показывал автомобильный мир, что унаследованный шильдик бесценен, даже если сиквелы находятся на расстоянии нескольких степеней разделения от первоисточника... — **Энди Гизер, Common Tread**

Во вторник закончилась эпоха культового американского производителя мотоциклов Harley-Davidson, но, как это часто бывает, началась новая и, надеемся, лучшая глава. Итог: Это, вероятно, возвращение в форму для модели Sportster, которая была первоначально добавлена в модельный ряд в 1957 году как более стройная, злая, быстрая и спортивная альтернатива большому, тяжелому и более дорогим круизерам. Со временем большие мотоциклы получили большую часть технических обновлений и повышения производительности; теперь эта тен-

денция вернулась на круги своя с новым Sportster S. — **Билл Робертсон, Forbes**



*Автор статьи: главный редактор и издатель журнала Dealernews Робин Хартфил*



Фото: официальный сайт Harley Davidson

# HARLEY-DAVIDSON

## ВЫПУСКАЕТ ЗАВОДСКОЙ CAFÉ RACER?

История поклонения журналиста мотоциклу и следующий за этим проект «Evolution»

— НИК АЙНОЧ

### 1977 XLCR: ОБЪЕКТ ВЛЮБЛЕННОСТИ ПОДРОСТКОВ

Мое 16-летие совпало с выпуском поистине уникального мотоцикла Harley-Davidson — XLCR Café Racer. Он был лоснящимся, притягательным и опасным в своем полностью черном облики... или, по крайней мере, так он выглядел на рекламном плакате из журнала, висящем на стене моей комнаты.

Ни у кого из моих знакомых не было Харлея, и на моей стене в спальне не было других плакатов HD, но этот великолепный Café Racer привлек мое внимание и покорило сердце. В то время моим стрит-байком был непритязательный эндуро



Yamaha XT500, у моего отца были Kawasaki Mach 2s, Suzuki GT750s. Со временем у него появилась серия GS1100s, когда я дорос до реплики GS1000S Wes Cooley в 18 лет, а спустя еще два года до Katana 1000.

Нам с отцом нравилась зрелищная сторона мотоспорта, и потому эти фотографии Café Racer долго висели на моей стене. Ничего в жизни я не

хотел так сильно, как Harley-Davidson.

### ПЕРЕНЕСЕМСЯ В 1986 ГОД

В 1984 году, когда мне было 24 года, я начал работать в журнале «Motorcyclist» Арта Фридмана. Это была полная событий потрясающая жизнь, и в глубине души я постоянно мечтал о XLCR. Во время тести-

рования нового «Evo» Sportster 883 в 1986 году я спросил настоящего **гуру** мото-проектов журнала Джо Минтона о Café Racer и горько разочаровался.

«О, дружище, эта штука — просто хлам, — тут же ответил Джо. — Такой ты точно не захочешь: он не управляем, сильно вибрирует и не очень надежен».



Я был просто разбит! Моя 11-летняя любовь к байку, фото которого я, просыпаясь, видел каждый день; байку, которого я никогда не видел воочию, внезапно закончилась. Джо согласился со мной, что Café Racer — красивый байк, но из-за своей приверженности «действительно работающим байкам» он и слышать не хотел о моем желании приобрести его. Но затем он добавил:

«Что нам нужно сделать, так это собрать Evo XLCR: за основу взять вид оригинального, но алюминиевого двигателя и модернизированную версию нового спорт-байка».

Можете только представить: лучший журналист байк-проектов в стране, парень, который

устранял слабые места серийных байков и в то же время делал их красивее, только что предложил мне усовершенствованный вариант Café Racer!

С чего мы начали: 1986 Evolution 883cc Sportster. У Джо Минтона был четкий план, а я был страстно увлечен этим и вложился по полной.

### **BRANCH FLOWMETRICS, STORZ PERFORMANCE, МИНТОН... И Я**

Джо Мinton был настоящим практиком, а не теоретиком, рядом с ним и я автоматически становился таким. Мы приступили к работе, разбирая новый Sportster. Двигатель отправился к великому Джерри Бранчу (ныне покойному), для установки больших поршней, работы

над головкой с установкой двух свеч и агрессивного распределительного вала. Мы добавили изготовленную на заказ выхлопную систему Kerker из нержавеющей стали с обратным мегафоном, без отбойника, которые производили тот самый звук Harley-Davidson, который дебютировал в 1977 году.

Джо позвонил еще одному джентльмену Стиву Сторцу, которого он считал асом в настройке шасси, (его компания **Storz Performance в Вентуре штата Калифорния...** все еще производит навороченные детали и байки) и он принял участие в «мозговом штурме» о задних подножках, клипонах и других элементах, необходимых для того, чтобы придать достойный вид и ходовые характеристики байку.

С чего мы начали: 1986 Evolution 883cc Sportster. У Джо Минтона был четкий план, а я был страстно увлечен этим и вложился по полной. На фото: Harley Davidson XLH Sportster 883evolution 1986



Мы каким-то образом собрали оригинальный корпус байка Harley-Davidson и через несколько месяцев труда мы создали потрясающий байк, в который я влюбился с первого взгляда. По эффективности он ничуть не уступал другим проектам Джо.

### ВИСКОНСИН, «ДЕВЯТЬ-МИЛЬ» И КАК Я СТАЛ ВЛАДЕЛЬЦЕМ

Этот проект привлек внимание читателей, которые хотели приобрести высокопроизводительный Харлей, и завод обратил на него внимание. Завод перевез мотоцикл из Голливуда в Милуоки, чтобы инженеры осмотрели и протестировали его. Они пригласили меня и Арта Фридмана провести несколько дней с инженерами Evo CR и HD, в том числе с Биллом Дэвидсоном, сыном Уилли Г. Дэвидсона, который сыграл важную роль в разработке концепции оригинального XLCR.

Я отправился в Висконсин с твердой уверенностью в Café Racer. Несмотря на то, что я знал о его недостатках и меня смущали некоторые мои инженерные разработки, которые я сделал на своем заднем дворе (например, заднее крепление топливного бака было «некрасивым»), но я был уверен, что он в рабочем состоянии, и подходит для езды на скорости.

Это понимание пришло ко мне во время воодушевленной утренней воскресной поездки сразу после завершения проекта. Наша небольшая группа гонщиков встретились с небольшой группой друзей. (Все были либо представителями клуба Willow Springs, либо чемпионами класса по шоссейным гонкам... квалифицированная группа). Наша поездка привела



Задние комплекты Storz Performance с подвесом для труб Mike Worshum; двигатель Branch Flowmetrics подключен к гигантскому гладкоствольному карбюратору Mikuni. Мы нейтрализовали всю эту мощность и крутящий момент двойными передними тормозными дисками от 1200 Sportster.

нас к дороге «Девять миль», — так называют удивительный участок шоссе Анхелес Крест с **божественным** дорожным покрытием. Только что отчеканенный Evo CR был протестирован множество раз в разных местах, но это не сравнится с тем, что произошло на доро-

ге «Девять-Миль». Скажем так, мы просто доверились дороге, и мой черный Harley-Davidson ехал впереди стаи, в которую входили лучшие представители современных технологий спортбайков в 1986 году. Концепции Бранча/Сторца/Минтона были проверены в бою,





и я знал, что мотоцикл будет блистать в Висконсине. Так и было.

Спроектированные байки часто возвращаются производителю после выпуска, но не в этот раз. Я нашел немного денег, и Evo CR отправился со мной домой. Он по-прежнему у меня. И я по-прежнему его люблю.

По-прежнему «любовь моей жизни». Несколько лет назад стандартные колеса были заменены колесами Performance Machine, которые изначально были выпущены для фанатов HD в Японии. Благодаря Роланду Сэндсу.

Этот рассказ мне хотелось бы завершить фотографией прототипа Harley-Davidson Café Racer. Если они будут его производить, будет ли на него спрос? Скажу за себя, я точно хочу такой!



*Автор статьи: Ник Айноч (США) — американский мотогощик, писатель, журналист и инструктор по вождению мотоциклов (США). Основатель, генеральный директор и ведущий инструктор школы езды на мотоцикле Yamaha Champions.*

Harley Davidson Cafe Racer 5. Фото: официальный сайт HD



# ОСОБЕННОСТИ БЕЗАВАРИЙНОГО ВОЖДЕНИЯ

## ИНТЕРВЬЮ

БЕСЕДА АКАДЕМИКА  
ОЛЕГА МАЛЬЦЕВА  
И ДЖЕРРИ ПАЛЛАДИНО



“ Практически все ситуации, происходящие в городе, постоянно повторяются. И по статистике принято считать, что 80% аварий происходят по вине водителя, а не мотоцикла. Но согласитесь, что вам от этого легче не станет. Если (не дай Бог) вы разобьётесь, будет неважно, кто в этом был виноват.

Говорят, что большинство аварий происходят именно на перекрёстках и поворотах. Но никто почему-то не считает количество аварий, происходящих в городе в момент начала движения на мотоцикле. Причина в том, что обычно такие аварии не причиняют особого вреда кому-либо. Возможно, это так, но когда мотоцикл уже тронулся с места, его достаточно сложно остановить.

(PHD ОЛЕГ МАЛЬЦЕВ)



## ПРАВИЛЬНО ИСПОЛЬЗУЙ ТОРМОЗ

■ **ОМ:** Приветствую вас Джерри. Рад нашей встречи и предлагаю сегодня побеседовать о тяжелых мотоциклах и авариях. Существует не мало споров о том, как нужно правильно тормозить на тяжелом мотоцикле. Одни говорят, что сначала нужно выжимать передний тормоз, а только потом задний. Другие говорят, что сначала нужно выжимать задний тормоз, а только потом передний. Как же правильно?

■ **ДП:** Приветствую, Олег. Лично я поступаю следующим образом. Вне зависимости от того, какая будет остановка, я всегда использую оба тормоза одновременно. Многие райдеры применяют только задний тормоз, но он обеспечивает всего 20% тормозной силы. Почему многие чаще используют задний тормоз, чем передний? Все дело в привычке, они привыкли на машине давить на педаль ногой. Если у мотоцикла нет системы ABS,

“ Одна из самых распространенных аварий на мотоциклах, в которой участвует только ездок, — это неспособность преодолеть поворот. Одна из вещей, которые случаются во время этих инцидентов, — это то, что гонщик не смотрит достаточно далеко впереди поворота. Другими словами, вы должны использовать голову и глаза и смотреть в сторону конца поворота. Если вместо этого вы сосредоточитесь на желтой линии на дороге, ограждении, противоположной стороне поворота или на встречном транспорте, ваши руки будут следовать за вашей головой и глазами, и вы врежетесь в то, чего больше всего хотите избежать.

(ДЖЕРРИ ПАЛЛАДИНО)

то в некоторых случаях нажатие на задний тормоз может плохо закончиться.

Я видел очень много аварий, и мне часто приходилось участвовать в судебных процессах в качестве эксперта. Так вот, приезжая на место аварии, первое, на что я смотрю, это на черные полосы, оставленные колесами на дороге. Характер этих полос, длина, сила трения и многие другие факторы говорят мне о том, как происходило торможение. Чаще всего мы встречаем торможение, при котором заднее колесо было заблокировано.

■ **ОМ:** Правильно ли я понимаю, что нажимать оба тормоза нужно одновременно?

■ **ДП:** Да, мы одинаковое усилие прикладываем на оба тормоза одновременно, за исключением аварийного торможения. Если применяется аварийное торможение, то рекомендуется больше прикладывать усилия на передний тормоз, при этом, одновременно нажимать задний.

■ **ОМ:** Как правильно тормозить, если мы едем с горки?

■ **ДП:** Здесь есть несколько моментов. Если вы скатываетесь



с горки и переключаете передачи вниз, то мотоцикл уже начинает тормозить. Но в случае если вам дауншифтинга будет недостаточно, вы можете применить передний тормоз плюс трейл-брэйкинг, то есть я бы очень плавно касался переднего тормоза. В данном случае, такой способ торможения обеспечивает хорошее сцепление переднего колеса с дорогой.

■ **ОМ:** Вы позволите, если я немного поговорю про ABS? Правильно ли я понимаю, что в Европе практически на всех мотоциклах обязательно должен стоять ABS?

■ **ДП:** Да, у нас вообще нельзя продавать мотоциклы без ABS. Дело в том, что это очень хорошо, если мотоциклы не позволяют продавать без ABS. Несмотря на то, что существует слишком много разных законов (и это мне не всегда нравится)

именно ABS — это то, что спасает наши жизни.

Расскажу вам историю, которая случилась со мной. В 2005 году в первый раз начали ставить ABS на полицейские мотоциклы. Как-то раз я возвращался вечером из кинотеатра на мотоцикле. На улице шел сильный дождь. Я ехал по шоссе, а передо мной шел грузовик, у которого из бака текло дизельное топли-

во. Понимаете какая картина была перед мной: идет дождь, мокрая дорога, так еще и разлитое топливо. Я держал скорость около 65–80 км/ч. И спасло меня в этой ситуации только то, что у меня стояла система ABS. Если бы ее не было, я бы вероятнее всего остался бы навсегда на этой дороге.

Я бы хотел напомнить нашим слушателям и читателям, что существует 2 вида ABS:



стандартный (ABS) и с функцией на поворотах (C-ABS). Если ABS срабатывает, то только в случаях, когда ваш мотоцикл двигается прямо. C-ABS предназначен для балансировки тормозных и поворотных нагрузок в пятне контакта шины при одновременном прохождении поворотов и торможения.

■ **ОМ:** Джерри, вы много лет ездите на мотоциклах Харлей-Девидсон и хорошо в них разбираетесь. Есть ли какие-то особенности заднего тормоза на Харлеях?

■ **ДП:** Первое, что нужно сказать про задний тормоз Харлеев, это то, что его очень сложно отрегулировать так, чтобы при использовании у вас не заблокировало заднее колесо. У многих старых Харлеев не стоит ABS, и даже на некоторых новых его нет. Например, у меня есть 2012 года Sportster, и у него нет

ABS. А вот Softail Low Rider S2021 года, у меня как раз есть такой мотоцикл, — на нем и вовсе не возможно ничего сделать с задним тормозом. Для того, чтобы этот задний тормоз заработал, нужно обязательно помогать ему передним. В модельном ряду Harley Davidson исключениями являются Ultra Classic и Touring King, у них потрясающе работают задние тормоза.

■ **ОМ:** А что вы скажите о заднем тормозе на таких моделях как Street Glide и Road Glide?

■ **ДП:** На самом деле это два практически идентичных мотоцикла, за исключением того, как расположены их рукояти и как собрана передняя часть. Я думаю, что на обоих этих моделях тормоза просто потрясающие. Вообще на всей линейке FLX стоят отличные тормоза, чувствуются прекрас-

но как задний, так и передний тормоз.

■ **ОМ:** По сути, мы плавно нажимаем с усилием на задний тормоз?

■ **ДП:** Да

■ **ОМ:** И если мы чувствуем, что наше заднее колесо начинает блокироваться, мы просто отпускаем задний тормоз и потом опять плавно нажимаем. Верно?

■ **ДП:** Нет. В данном случае с таким мотоциклом нужно применять другой вид торможения — пороговое/предельное торможение (Threshold braking), это точка, в которой ваш мотоцикл теряет сцепление с дорогой. В чем суть этого торможения? Суть заключается в развитии максимального тормозного момента на грани блокировки колес или срабатывания ABS. Именно в этой точке, когда уже начинается проскальзывание колес, частич-





ное проскальзывание не более 10–15% и достигается самое эффективное торможение.

Итак, если вы начали тормозить передним или задним тормозом, при этом нет ABS, и у вас заблокировалось заднее колесо, пусть остается заблокированным, главное — не нужно резко отпускать тормоз, иначе произойдет хай-сайд. Но если у вас при торможении заблокировалось переднее колесо, то здесь мы делаем так, как вы и сказали: медленно убираем давление с тормоза и снова выжимаем.

■ **ОМ:** То есть, если мы нажали на задний тормоз, то мы его больше не трогаем?

■ **ДП:** Да, оставляем давление на тормозе. Так как колесо заблокировалось и скользит в одном из направлений, то как только вы уберете давление с тормоза, колесо резко схватит дорогу, мотоцикл выпрямится и поедет в одну сторону, а вас выкинет из мотоцикла в другую (это и есть хай-сайд).

■ **ОМ:** Джерри, мы с вами говорили о том, что в повороте можно использовать задний тормоз.

■ **ДП:** Можно, если так необходимо, но на очень малых скоростях. Скажем, если вы заходите на медленной скорости и бере-

те узко, и у вас скорость всего лишь 45–65 км/ч, то это еще допустимо. Но если вы, например, заходите в поворот на скорости 80–100 км/ч, то в таком случае лучше действовать следующим способом: слегка притормозить передним тормозом до апекса, а после отпустить, убираете руку с тормоза, разгоняетесь и выходите из поворота.

■ **ОМ:** 50–65 км/ч для города это достаточно высокая скорость.

■ **ДП:** В Америке ежегодно организовываются соревнования полицейских, где они демонстрируют мастерство управления тяжелым мотоциклом. Так вот, все маневры, которые они выполняют, делаются на малой скорости, до 25 км/ч, с применением заднего тормоза. На скорости свыше 30–65 км/ч лучше всего применять в поворотах передний тормоз. Еще раз повторюсь, до 25 км/ч мы в повороте применяем задний тормоз, свыше 30 км/ч в повороте применяем передний тормоз.

■ **ОМ:** По сути, мы задний тормоз можем использовать только когда едем прямо. Если мы маневрируем, то я так понимаю, что на дороге нам лучше вообще тормоза не использовать?

■ **ДП:** Все зависит от ситуации и от типа тормозов, которые у вас есть. Потому что если у вас есть ABS, которые защищают вас в поворотах, то он не позволит заблокироваться шинам.

■ **ОМ:** Я имею виду маневры, когда мы едем по прямой и по ходу движения объезжаем разные элементы, но не входим в повороты. Например, когда перестраиваемся из ряда в ряд, объезжаем конусы и так далее. В таких ситуациях лучше вообще тормоз не использовать.

■ **ДП:** Да, конечно. Если я меняю положение на линии движения, то я никакие тормоза не использую.

■ **ОМ:** Еще один вопрос касается руления и торможения одновременно. Вы говорили, что полицейские используют задний тормоз на малых скоростях, по сути, таким образом они придерживают излишки газа, чтобы не перегазовать. То есть, когда водитель не закрывает ручку газа, то сохраняет тягу мотоцикла, придерживая мотоцикл задним тормозом. Верно?

■ **ДП:** Можно так сказать, как вы объяснили. Дело в том, что когда нам нужно маневрировать на очень малых скоростях и делать это крайне быстро, мы можем опираться только на сцепление и только на газ. И поэтому мы слегка давим на задний тормоз, чтобы он контролировал нашу скорость. Почему используется задний тормоз, особенно на этих мероприятиях? Потому что это соревнования, и на них мы вынуждены постоянно переходить с одного упражнения на другое, и делать это надо быстро. Но через время, если у райдера достаточно навыков в маневрирование на малых скоростях,

ему может не понадобиться использование заднего тормоза.

■ **ОМ:** То есть достаточно будет сцепления?

■ **ДП:** Да, сцепление и газ. На самом деле, даже на сегодняшней день, при подготовке мото-офицеров допускается использовать задний тормоз только на первом дне тренировки. Все последующие дни тренировки они должны использовать исключительно передний тормоз. И так как некоторые офицеры лукавят, не выполняют должным образом требования инструктора, то их заставляют ставить ногу на определенное место, чтобы убедиться, что они задний тормоз применяться не будут.

■ **ОМ:** У меня у самого Харлей-Дэвидсон Стрит Глайд, и я достаточно долго не мог понять как работает задний тормоз, мне порой кажется, что он вообще не тормозит. Может нужно с ним по-другому работать или сильнее нажимать? Или в моем представлении сильнее — это слишком маленькое «сильнее», и нужно как-то осо-

бо сильно нажать? В чем здесь секрет?

■ **ДП:** Первый секрет, довольно прост — это практиковаться, практиковаться и еще раз практиковаться. Дело в том, что в такой ситуации, как у вас, когда не чувствуется задний тормоз, я советую следующее: сделайте небольшой заезд по прямой со скоростью 5–7 км/ч и давите понемногу на задний тормоз, пока вы не начнете чувствовать, как он придерживает мотоцикл. Когда вы так попрактикуетесь и научитесь чувствовать задний тормоз, вы поймете, сколько он для вас может сделать. Но сначала придется вот так медленно поездить.



■ **ОМ:** все понятно, так и сделаем.

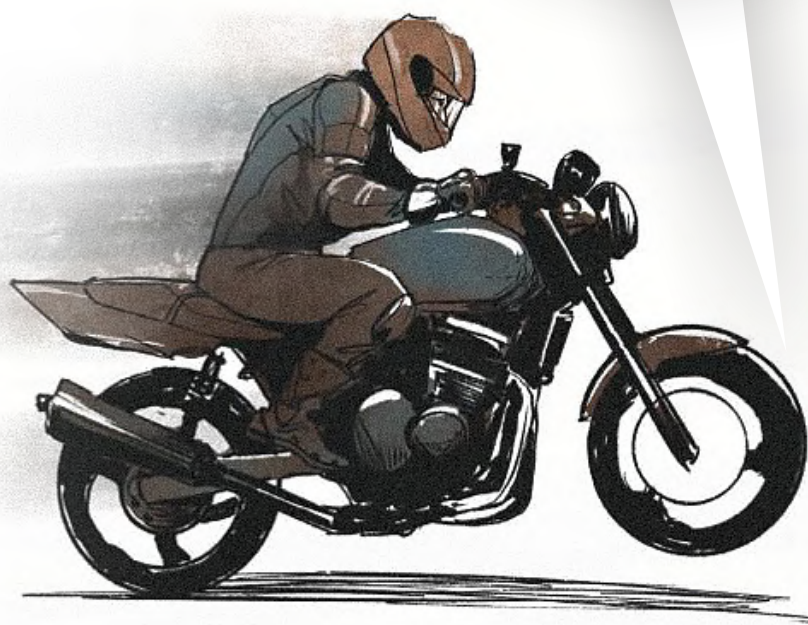
## БЕЗ АВАРИЙ

■ **ОМ:** С вашей точки зрения, какие основные типы аварий происходят с тяжелыми мотоциклами Харлей-Дэвидсон?

■ **ДП:** Важно понимать, что вес мотоцикла не имеет никакого значения. Чаще всего аварии происходят, когда ваш мотоцикл догоняет впереди идущее транспортное средство. Например, машина выезжает на вас или резко перестраивается в вашу полосу. Это самые распространенные аварии.

■ **ОМ:** То есть, вы говорите о некоем конфликте между мотоциклом и машиной?

■ **ДП:** Да, первая наиболее распространенная авария — это когда машина, едущая перед вами, поворачивает налево, в таком случае совершенно не важно, на каком мотоцикле вы едите. Второе — это когда райдер сам по себе, без участия других, неспособен «договориться с поворотом». То есть он либо широко берет и вылетает



из поворота, либо не вписывается в поворот.

■ **ОМ:** Если я правильно понимаю, то особенность прохождения поворотов на тяжелом мотоцикле заключается в том, что входить нужно на достаточной скорости? То есть скорость должна быть такой, на которой райдер способен повернуть.

■ **ДП:** Да. Скорость здесь важна. Практически каждый мотоцикл выполнит поворот, но не каждый райдер его сделает.

Многие аварии на тяжелом мотоцикле происходят по причине слишком большого угла наклона байка при входе в поворот. Что нужно сделать, чтобы такого не произошло? Для начала, ездите на паркинг или учебную площадку и тренируйтесь там правильно класть мотоцикл в поворотах. Я всегда рекомендую, чтобы на парковке люди отрабатывали езду по кругу на очень малых скоростях. При этом суть упражнения не в том, чтобы просто наматывать круги, а научиться наклонять байк до скрежета на подножках. Вы должны уметь класть мотоцикл до лимита, на подножки. После таких упражнений на парковке, когда вы выйдете на дорогу, вы будете точно знать, насколько возможно заложить байк и не довести до скрежета.

■ **ОМ:** У нас довольно много людей разбилось на тяжелых мотоциклах, ударившись впереди стоящую машину на полосе. Вот полоса, вот тяжелый мотоцикл, а впереди, далеко, стоит какой-то трактор и так далее, и вот почему-то они едут, едут и ударяются в этот трактор. Хотя расстояние позволяло его объехать или затормозить. Почему это происходит? Почему они врезаются впереди стоящее препятствие?



■ **ДП:** Потому что райдер не смотрел достаточно вперед — в будущее. У меня есть некое правило, которое я объясняю всем ученикам, называется оно «правило 12 секунд». Что это значит? Нужно смотреть в будущее, буквально на 12 секунд. Многие люди смотрят в будущее только на 2–3 секунды. К примеру, вы видите впереди машину, которая вероятнее всего может что-то вычудить. И вот, у вас есть целых 12 секунд, чтобы выстроить свой план действий. В случае, когда не учитываете это правило, и какая-то машина выехала перед вами резко, то у вас есть только 2–3 секунды чтобы среагировать, что-то предпринять и сделать. Как вы понимаете, 12 и 2–3 секунды — это очень ощутимая разница для принятия решения во время управления мотоциклом.

■ **ОМ:** То есть человек не прогнозирует дорожную ситуацию?

■ **ДП:** В Америке есть такая фраза, которую райдеры, попавшие в аварию, желая остаться с лицом, часто используют: я был вынужден положить байк полностью на землю. Что произошло? Например, когда человек не смотрел достаточно вперед, не прогнозировал

дорожную обстановку, не использовал правильно заднего и переднего тормозов, сильно надавил на задний тормоз, тем самым заблокировал колесо и позволил мотоциклу скользить по дороге, в таких случаях, райдер пытается оправдаться тем, что он был вынужден положить байк, хотя на самом деле это было не так.

■ **ОМ:** Какие аварии происходят на скользкой/мокрой дороге? В чем причина?

■ **ДП:** Причина всегда в переоценке своих возможностей. Если райдер ехал по мокрой дороге, и вдруг байк соскользнул, это значит, что он не использовал здравый смысл и слишком сильно газовал. Особенно когда дождь только начался, то дорога очень неустойчивая, а когда дождь уже прошел, то сцепление намного лучше, чем на сухой дороге.

■ **ОМ:** Если мы возьмем например, тормоз, газ и руль, то что из этих трех элементов является главной причиной аварий (по статистике)? То есть, неумение рулить, неумение тормозить или неверное использование дроссельной заслонки?

■ **ДП:** На самом деле, все это вместе. Сложно что-то одно

выделить из этого. Например, если человек не смотрит достаточно далеко, то это проблема с рулением. Или есть люди, которые зафиксировали свое внимание на препятствии и они в это же препятствие влетают. Поэтому у нас на тренировках мы сперва все тренируем на очень медленных скоростях.

■ **ОМ:** А какие главные проблемы у человека, который только учится водить мотоцикл? С чем у него сложности: с газом, тормозом или рулением?

■ **ДП:** Обычно это комбинация этих вещей.

■ **ОМ:** Вы говорили, что вес райдера не имеет значения.

■ **ДП:** Да. Не вес, не размер человека, не сила — все это не имеет никакого значения. Я когда-то учил свою жену Донну ездить на мотоцикле, а она у меня небольшого роста и веса, так вот она прекрасно управляется 400-килограммовым мотоциклом как игрушкой. Все дело в технике.

## МОТО-КУРС

■ **ОМ:** Джерри, скажите, а сколько ваш мото-курс длится по времени?

■ **ДП:** Я преподавательской деятельностью занимаюсь уже более 23 лет. Мои наблюдения, опыт и знания позволили мне вывести наиболее эффективное и оптимальное время для одного курса — это 4 часа. Раньше я проводил курс по 8 часов. Но потом заметил, что где-то через 4 с половиной часа у людей терялась бдительность, и многие элементы не получались, люди становились очень напряженным. 4-часовая программа сама по себе очень насыщенная, и этого достаточно, чтобы усвоить полученную информацию. Больше времени не

нужно. Чаще всего бывает, что люди отзанимались на курсе, поехали попрактиковали в городе, а потом вернулись для того, чтобы поработать над другими элементами.

Бывают случаи раз в год, это происходит очень редко, люди меня просят побыть на тренировках еще подольше. Я им разрешаю и конечно за это не беру никаких денег, занимаюсь с ними столько, сколько им нужно. Но это очень редко.

■ **ОМ:** То есть 4-х часов достаточно, чтобы пройти все упражнения?

■ **ДП:** Я когда-то проходил курсы по управлению мотоциклом в академии для полицейских, мы занимались по 8 часов в день. Это была очень изнуряющая тренировка, при этом мы еще проходили некий тест на ловкость. Чтобы быть полицейским, нужно, чтобы была очень хорошая физическая подготовка, и безусловно чаще этим начинают заниматься молодые ребята и девушки, людей в возрасте не берут. Но те, кто приходят ко мне учиться, это чаще всего люди очень взрослые — 45–65 лет. Им нужны не тренировки на ловкость или физическую выносливость, а эффективная техника управления мотоциклом, поэтому 4 часа — это максимум. Я замечал, что к концу тренировки люди начинают чаще падать, потому что они устали.

■ **ОМ:** Джерри, скажите, пожалуйста, а когда вы учились, сколько вас учили по времени? Я имею в виду дней, чтобы стать мото-полицейским.

■ **ДП:** Первый базовый курс, который я прошел, это 80 часов, больше 2-х недель. И потом инструкторский курс 120 часов.

Мой последний курс «**Ride Like a Pro**» идентичен той про-

грамме, которую я преподаю людям. Есть еще другая программа, она для мото-полицейских. Ее, безусловно, мы в видео не показываем, но упражнения те же самые.

■ **ОМ:** А в чем отличия между программой мото-полицейских и программой, которую вы проводите для других райдеров?

■ **ДП:** На самом деле все упражнения идентичны, но есть одно существенное различие. Полицейский курс предназначен только для мотоциклов Харлей-Дэвидсон, и все повороты — это 18 футов (548 см), то есть у них есть только 1 фут (30 см) до ошибки. А на обычном курсе, который для все остальных, у них все повороты 24 фута (731 см), то есть до ошибки целых 6 футов (182 см). В полицейском курсе все очень узко, и бывает руль поворачивают до той степени, что он дальше уже не поворачивается, всё на грани. В обычном курсе такого не происходит.

На своих занятиях я людей держу в тонусе, то есть заставляю их не расслабляться. Как только у человека хорошо получилось первое упражнение, я сразу говорю переходить ко второму, чтобы не расслаблялись. И так далее.

■ **ОМ:** Последний вопрос, наверное, будет провокационным. Какой мотоцикл Харлей-Дэвидсон вы считаете самым лучшим?

■ **ДП:** Если человек хочет ездить на длинные дистанции, то лучше Ultra. Если комбинация длинных поездок и коротких то — RoadKing.

*Текст подготовил главный редактор «Roll-On» Алена Меревская*

## — ПРАВДА ГОВОРЯТ, ЧТО HARLEY-DAVIDSON МОЖНО СОБРАТЬ ИЗ ЛЮБЫХ ЗАПЧАСТЕЙ, КАК «ХАРЛЕЕВСКИХ», ТАК ДРУГИХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ?

— Да, и этом уникальность Харлей-Девидсона. Единственное ограничение у Харлея — это небо. Они могут сделать для вас все, что угодно, полностью под вас переделать байк. И что интересно, вы никогда не найдете двух одинаковых Харлеев.

Я всегда смеюсь, когда прихожу в наш дилерский центр, там так много мотоциклов: черные, красные, все в хроме, сверкают, но ни один из них не похож на другой. Даже если рядом будут стоять два черных РоудГлайда с идентично комплектацией,

они все равно будут разные. Люди стилизируют мотоцикл именно под свою внешность, под свой стиль, образ жизни. Поэтому **каждый Харлей по-своему уникален.**





# ПАМЯТКА РАБОТЫ

С HARLEY-DAVIDSON

ИНТЕРВЬЮ



Представляем вниманию наших читателей беседу академика Олега Мальцев и ведущего менеджера академии Red Rock Harley Davidson Стива Ричи.

Стив Ричи имеет опыт управления мотоциклом более 45 лет, большую половину из этих лет он посвятил работе в правоохранительных органах. Будучи инспектором мотоциклистов, Стив занимался подготовкой и обучал управлять мотоциклом других офицеров полиции Лас-Вегаса. Он также является сертифицированным инструктором в школе езды на мотоцикле Yamaha Champions (YCRS) и в программе безопасности мотоциклов.

## О ELECTRA GLIDE, STREET GLIDE И ROAD GLIDE

■ **Олег Мальцев:** Приветствую вас, Стив! Я бы хотел начать разговор с обсуждения нескольких моделей Harley-Davidson, таких как Electra Glide, Street Glide, Road Glide. Можем ли мы сказать, что все они сделаны на одной платформе «электрички»?



■ **Стив Ричи:** Здравствуйте, профессор Мальцев. Рад знакомству. Да, все верно — Electra Glide, Street Glide и Road Glide используют одну и ту же базу, мотор, раму и трансмиссию. Единственное их отличие только в аксессуарах. Вообще, Electra Glide — это самая наивысшая линейка туреров у Харлея.

Street Glide очень хорош как для поездок по городу, так и для путешествий на дальнее расстояние, особенно если вы едете один. Если вы хотите ехать с пассажиром, то лучше всего брать Electra Glide. У меня с женой, помимо других мотоциклов, есть и «электричка». Мы на него садимся, когда планируем ехать куда-то далеко. Почему? Потому что на этом мотоцикле есть больше места для пассажира и больше помещается вещей.

Если говорить об отличительных особенностях Road Glide от Street Glide, то в первую очередь это конструкция рулевой системы. На Street Glide при повороте руля у вас поворачивается вся передняя часть рамы вместе с обтекателем. На

Road Glide при повороте передняя часть рамы остается на месте. У обеих этих моделей угол наклона рулевой колонки идентичен — 26 градусов, как идентична и колесная база — 1625 мм.

Различия имеются в следующем: дорожный просвет (Street Glide — 125 мм; Road Glide — 130 мм); длина мотоцикла (Street Glide — 2425 мм; Road Glide — 2595 мм); высота сиденья (Street Glide — 663 мм; Road Glide — 690 мм) вылет вилки (Street Glide — 173 мм; Road Glide — 170 мм). Ну и Road Glide тяжелее (с нагруженной массой) Street Glide почти на 50 кг. Надо сказать, что эти не большие различия между обоими моделями делают Street Glide более маневренным на дороге, в отличие от Road Glide.

■ **ОМ:** Что вы скажите о новом пакете дополнительных функций, появившемся в Street Glide с 114 мотором, например, о комбинированных тормозах, системе контроля и удерживания мотоцикла?

■ **СР:** Новые дополнительные функции нацелены на повышение уровня безопасности мотоциклиста. **Комбинированные тормоза** — эта связанная си-





система тормозов предназначена для следующего. Когда вы задействуете один из тормозов (передний или задний), то вы получаете торможение, хотя бы немного, с обоих колес. В первую очередь это компенсирует некие плохие навыки управления мотоцикла райдером. То есть, в любом случае, чтобы вы не делали, ваши колеса ABS не заблокирует. Если райдер хорошо управляет мотоциклом, то в любом случае эта система ему помогает на скользкой поверхности (гравий, лед, после дождя, грязь).

**Управление удержанием транспортного средства (VHC)** дает возможность удерживать

мотоцикл, то есть позволяет вам стартовать уже с горки. То есть, VHC удерживает тормозное давление при активации и предотвращает скатывание мотоцикла после того, как водитель отпустил органы управления тормозом. Работает эта система следующим образом: предположим вы стоите на горке и применили либо передний, либо задний тормоз, электроника самого мотоцикла сразу фиксирует байк в этом положении и вам больше не нужно думать о тормозах, а просто использовать сцепление и газ. И как только вы тронулись, электроника автоматически убирает давление с тормозов. Система

VHC автоматически не включается, чтобы привести ее в действие, вам необходимо зажать тормоз на 3–4 секунды, после этого вы отпускаете физически тормоз, а мотоцикл сам продолжает держать тормоз. Как понять включилась система или нет? Когда вы на 3–4 секунды зажимаете тормоз, то на панели у вас появится иконка, и вы почувствуете небольшую вибрацию либо на ручном, либо на ножном тормозе, это означает, что система задействована, и когда вы отпустите тормоз, она все равно будет в том же положении, в котором вы зажали. Как только вы применяете сцепление, она автоматически разблокируется.

Сама система удержанием мотоцикла так устроена, что она будет работать только под неким наклоном. На прямой дороге она не сработает. Первостепенная задача — это безопасность, особенно для начинающего мотоциклиста. Дело в том, что когда райдер начинает только ездить на мотоцикле, то ему не легко дается стартовать на горке, а в особенности, когда есть пассажир. Так вот, эта система помогает вам для того, чтобы вы никуда не врезались или не скатились назад.

Если говорить об **антиблокировочной тормозной системе на поворотах (C-ABS)**, то эта система отличается от ABS тем, что она автоматически считывает угол наклона мотоцикла и какое у вас сцепление с дорогой, что позволяет вам спокойно дальше проходить поворот. Как это выглядело раньше, без этой системы? Когда срабатывал ABS, то мотоцикл начинал автоматически выпрямляться, и бывали случаи, когда человека попросту выбрасывало из седла.

По сути, на последнем Harley-Davidson Street Glide вы можете

спокойно проходить на тормозах любые повороты. Это то, о чем мы очень часто говорим с Ником Айничем, что райдер должен уметь использовать trailer braking и применять тормоз в любом месте поворота. Есть люди, которые резкожимают тормоз или слишком резко на него нажимают, система C-ABS как раз и предохраняет водителя от неверных действий или помогает, когда поверхность дороги очень плохая.

■ **OM:** Какие марки колес/шин лучше всего использовать на мотоциклах Street Glide и Road Glide?

■ **CP:** Я бы всегда рекомендовал придерживаться заводского варианта Dunlop. Есть еще и другие модели. Но Dunlop тестируют на всех мотоциклах Харлей, и они столько усилий вкладывают в разработку, что как по мне, это самый лучший вариант.

■ **OM:** Правда говорят, что каждый ХД, даже одной и той же модели, все равно едет по-разному?

■ **CP:** Да, я бы сказал так. Но мы же с вами отметили, что у них есть сердце, у них стучит сердце — это живые существа. Например, есть два маленьких

щеночка, от одной и той же матери, но они же разные. Тоже самое и с ХД.

■ **OM:** Как вы относитесь к революционной линейке ХД 2021 года?

■ **CP:** Это просто потрясающая линейка. За созданием этого модельного ряда стоит очень много исследований, технологий. Я купил в этом году себе Ультра Лимитед 2021 года. Потому что у меня до этого не было всего пакета, который я хотел. Я думаю, что мотоциклы ХД становятся еще более надежными. И в целом ХД — это самый элитный уровень мотоциклов. У меня сейчас есть такая возможность обучать вождению мотоциклов в любой точке мира, но я делаю это здесь, в Харлей-Дэвидсон, потому что я доверяю этому бренду.

## ОН ЖИВОЙ. У НЕГО ЕСТЬ СЕРДЦЕ

■ **OM:** Можем мы как-то обобщить, чем мотоцикл Harley Davidson отличается от всех других производителей мотоциклов?

■ **CP:** Харлей-Дэвидсон определенно лучший байк для езды! Звучит как-то банально и сильно агитационное, да? Тогда я отвечу так. Харлей — это очень хорошие мотоциклы, производитель отвечает за свой продукт и делает его хорошо. И когда ты едешь на Харлей-Дэвидсон, ты становишься частью большой семьи, сообщества. **Харлей-Дэвидсон — это образ жизни.** Я бы сказал, что это схоже с тем, когда люди отдают предпочтение автомобилю Porsche или Mercedes-Benz. Каждый выбирает для себя того производителя, который не только ближе ему по духу, но и по качеству,



по надежности. Все мотоциклы хорошие, и моё сердце отдано мотоциклам. У меня в гараже стоит с десяток байков разных брендов. И я считаю, что не стоит себя ограничивать только одним производителем мотоциклов, думаю, что у каждого должно быть больше одного мотоцикла. Но при наличии других брендов, я очень дорожу своими Харлеями.

Вообще, мне нравится, как семья Харлей-Дэвидсон поддерживает традиции своих потомков. Я встречался с Биллом Дэвидсоном из семьи Харлей-Дэвидсон, и у меня была возможность ездить с ним на мероприятия в течение 8 дней. Да и сама история Харлей-Дэвидсон — это действительно замечательный семейный продукт.

■ **ОМ:** Мы могли бы сказать, что Харлей-Дэвидсон больше любит своих райдеров, чем райдеры Харлей-Дэвидсон?

■ **СР:** Да, мы можем так сказать. Очень многие люди преданы и верны этому бренду. Бывают такие случаи, когда приезжает молодой парень и говорит «вот моя бабушка, дедушка, дядя — все они ездили на Харлей-Дэвидсон, я хочу быть тоже частью этой истории». Люди проникаются Харлеем, он трогает их сердце и они становятся частью большой семьи.

Основной девиз Харлей-Дэвидсон «**клиент в первую очередь**», и они относятся к каждому клиенту как к королю, и это их стиль жизни. Такое отношение к людям создает не только дружескую теплую атмосферу, но вам хочется все больше и больше ездить на Харлее. Это потрясающая среда, не важно в каком ты штате, городе, стране, тебе непременно хочется обязательно зайти в дилерский центр Харлей-Дэвидсон.



Они каждый день доказывают, насколько для них важны клиенты. Например, если в США кто-то едет в путешествие, и по пути у него что-то случилось с байком, то он может заехать в любой ближайший дилерский центр, люди остановят всю работу, чтобы помочь этому человеку, потому что он в поездке. Я могу с уверенностью сказать, что во всем мире, не важно мотоциклетный это концерн или бизнес какой-то, нету такого сервиса как у Харлей-Дэвидсон.

■ **ОМ:** У меня два мотоцикла Харлей-Дэвидсон, и каждый раз когда езжу, у меня складывается такое впечатление, что он живой. Он как некое живое существо.

■ **СР:** Я соглашусь с вами по этому поводу. Мотор Харлей-Дэвидсон — он как сердце, он прямо стучит как сердце. Ты чувствуешь, что он живой, и тебе даже хочется больше улыбаться, когда ты едешь на этом мотоцикле.

## ОБ ОБУЧЕНИИ УПРАВЛЯТЬ ХАРЛЕЕМ

■ **СР:** Первым обязательным шагом для управления тяжелым мотоциклом должно быть прохождения обучения в школе вождения именно Харлей Дэвидсон. Я как раз одной из таких школ руковожу — Red Rock Harley Davidson. Наша школа не только учит, но и выдает права. Я обучаю людей уже более 25 лет, и я прекрасно понимаю, что сколько бы часов занятий не было бы, мы никогда не перестаем учиться. Например, у нас минимальный срок занятий — это два с половиной дня. Но я повторяюсь, это минимум. Например, когда к нам в школу приходит новый райдер, то мы ему даем Street 500сс, это считается у нас самым маленьким мотоциклом. Все, что будущему райдеру нужно иметь с собой, это шлем, перчатки, обувь, и мы учим.

Особенность управления таким мотоциклом, как Харлей, по сравнению с другими заключается в некоем стиле. Что я имею виду? Помимо того, что мотоцикл тяжелый, весом почти в 400 кг, у него еще и органы управления расположены по-другому. Например, у него

другой shifter (рычаг переключения передач), мы его называем «с пятки на носок», который по первой очень многим дается не легко. А для того, чтобы маневрировать на таком мотоцикле, нужна техника управления, коей мы и обучаем в школе.

Если говорит о самой методике обучения, то первое, с чего мы начинаем, это учим держать баланс. Второе, будущему райдеру нужно научиться держать мотоцикл прямо, особенно на маленьких скоростях. Если маленький байк сильно накрентить, то велика вероятность, что вы его удержите. Но Харлей вы точно не удержите, он упадет. При всем своем размере и весе, Харлеем может управлять даже хрупкая, невысокого роста женщина. У меня когда-то была такая ученица — офицер полиции, ростом чуть более полутора метров, так вот она прекрасно управлялась с большим Харлеем. Ведь все дело не в физической силе, а в технике управления.

## МОТОПОЛИЦЕЙСКИЕ

■ **ОМ:** Есть одна очень интересная история, с которой я бы хотел начать, прежде чем задать

следующий вопрос. Я живу в городе Одесса (Украина), и у нас здесь до недавнего времени была мотополиция. Дело в том, что руководство не сильно себя утруждало тем, чтобы провести серию обучающих программ для этого отряда. Так что какие-то базовые вещи им дали и отправили новый «боевой» отряд полицейских на мотоциклах в город. Ну а тут началось самое веселое, через месяц не осталось ни одного мотоцикла и ни одного мотополицейского. Нет, полицейские не умерли, но вот мотоциклы разбились все. В этот момент времени я понял, что работать полицейским на мотоцикле и просто кататься по городу — это две большие разницы. Отсюда возникает вопрос: в чем особенность подготовки полицейского для работы на мотоцикле?

■ **СР:** Я проработал офицером полиции на мотоцикле более 20 лет и по сей день консультирую подразделения полиции Лас-Вегаса.

Для нас мотополицейский на первом месте — это превосходно управлять мотоциклом, и только на втором месте быть полицейским. Все дело в том, что если вдруг вам придется выехать на место преступления



или кому-то нужно помочь, и вы пока едете попадаете в аварию, то теперь уже нужно, чтобы не только кто-то другой ехал на место преступления, но к вам на помощь. Какой тогда смысл в вас, если вы не можете доехать до места и помочь другому человеку?

Если стоит задачи подготовить офицера мотополиции, то первое, с чего все начинается, — это отбор. То есть мы не берем людей, которые не умели ранее ездить на мотоцикле. Вторым этапом идет теоретическая и практическая подготовка общей сложностью 160 часов, то есть 4 недели каждый день по 8–10 часов. Из этих 160 часов только 6 часов проходят в помещении, где мы обучаем их стратегии и психологии вождения в городе, также уделяем внимание тому, как райдер трогается с места, входит в повороты, тормозит. Остальные 154 час проходят в тренировках на самом мотоцикле. Сперва учимся на паркинге, после выезжаем в город по парам. У нас в США так принято, что все офицеры мотополиции ездят только по парам. После мы учим ездить в группе. Особое внимание уделяем правильности и умению маневрировать на малых скоростях. Еще мы выезжаем на трек, чтобы они учились, в том числе, и быстрой езде. В ходе парных и групповых поездок мы постоянно общаемся друг с другом по радиосвязи, это важно для того, чтобы офицер умел вести переговоры во время движения не отвлекаясь. Также такое общение помогает в ходе движения обсуждать разные дорожные ситуации, которые неожиданно могут возникнуть, и так далее.

За 4 недели подготовки мы стараемся отстроить их мышление таким образом, чтобы

они начали думать как настоящие водители мотоциклов. Например, Ник Айнич говорит, что для него машина — это 4-х колесный мотоцикл, что даже когда он за рулем машины, он думает как мотоциклист.

■ **ОМ:** Наверное, все мотоциклисты так думают. Потому что те, кто хорошо водят мотоцикл, те хорошо водят и машину.

■ **СР:** Да. Если бы была моя воля, то я бы приказал, чтобы все сперва получали права на мотоцикл, а только потом на машину.

■ **ОМ:** Я с вами абсолютно согласен. Пока не научился ездить на мотоцикле, нечего садиться за руль машины. Потому что они садятся за руль машины и сразу же становятся бесстрашными, чувствуют себя полностью защищенными. Подумаешь, разбил машину, страховка всё покроет. Причинил кому-то вред, ничего страшного. Сплошная безответственность.

■ **СР:** Да, потому что те ошибки, которые мы можем допустить на машине, не допустимы на мотоцикле. В машине у нас есть и подушки безопасности, и ремни. На мотоцикле ничего этого нет, кроме шлема и нашей одежды.

■ **ОМ:** На мотоцикле у нас вся опора на навыки, а на машине на какие-то «помогалки»

■ **СР:** Да. Не знаю как у вас, но у нас сейчас все сидят в машине с телефонами в руках.

■ **ОМ:** Ну, во-первых, это законом запрещено, а, во-вторых, от этого зависит жизнь и твоя, и других людей. Это полная безответственность. Те, кто на мотоцикле так делали, давно уже в «стране вечной охоты».

Стив, скажите пожалуйста, проходит ли у вас в школе

психологическая подготовка, и если да, то как она выглядит?

■ **СР:** Я за свою жизнь проехал более 600 тысяч миль в городе, и у меня не было ни одной аварии.

Когда речь идет о психологической подготовке, то тут все очень просто. В школе мы объясняем, подробно разбираем и рассказываем нюансы тех мест, где и при каких обстоятельствах чаще всего происходят аварии: это на поворотах и перекрестках. Что когда райдер преодолевает места повышенной опасности, в этот момент нельзя разговаривать по радиосвязи. Мы делаем все, чтобы наши ученики были заранее готовы к разного рода дорожным ситуациям, чтобы их уровень осознанности повысился.

■ **ОМ:** Спасибо огромное за интервью. До скорой встречи.

■ **СР:** Спасибо большое, я рад знакомству, и если я когда-нибудь могу быть чем-нибудь полезен либо в HD, либо в других мотоциклах, дайте мне знать.

*Текст подготовил главный редактор мотожурнала «Roll-On» Алена Меревская*




## Wissenschaftliche Zeitschrift "Roll-On"


### ANSCHRIFT:


Neuwiehler Str. 33, D-51674  
Wiehl Telefon: +49 (0)151  
54284669 E-Mail: [redaktion@roll-on.org](mailto:redaktion@roll-on.org)

### GESCHÄFTSFÜHRER:


Sergej Engelmann  
Verantwortlicher gem. §55 Abs.  
2 RStV Ust: 212/5052/2947  
[roll-on.org](http://roll-on.org)

 [www.facebook.com/RollON](http://www.facebook.com/RollON)

 [moto Motojournal «ROLL ON»](https://www.youtube.com/moto)

 [Rollon.moto](https://www.instagram.com/Rollon.moto)

 [RollON\\_moto](https://www.telegram.com/RollON_moto)

 [motocycle.rollon@gmail.com](mailto:motocycle.rollon@gmail.com)





