

Turiny's



• KELIONĖ BE PABAIGOS	6	1980 FXB STURGIS	158
		1980 FXWG WIDE GLIDE	162
• LEGENDA ANT DVIEJŲ RATŲ	8	1984 FXST SOFTAIL	166
		1988 FXSTS SOFTAIL SPRINGER	170
• „HARLEY-DAVIDSON“: GYVENIMO BŪDAS	38	1990 FLSTF SOFTAIL FAT BOY	174
		2002 XLH 883 SPORTSTER	178
• LEGENDINIAI MODELIAI	66	2002 FLSTS SOFTAIL HERITAGE SPRINGER	182
1903-1905 PIRMASIS F-HEAD SINGLE	70	2002 VRSCA V-ROD	186
1906-1907 SILENT GREY FELLOW	74	2003 XLH 1200 SPORTSTER STANDARD	190
1915 MODELIS 11-K	78	2006 FXDB DYNA STREET BOB	194
1919-1923 W SPORT TWIN	82	2008 VRSCD NIGHT ROD	198
1928 B 21	86	2008 XL 1200N SPORTSTER NIGHTSTER	202
1936 VLD 74	90	2008 FXDF DYNA FAT BOB	206
1941-1945 WLA 45	94	2009 XL 883N SPORTSTER IRON	210
1941-1946 WLD 45	98	2009 FLTR ROAD GLIDE	214
1941-1946 EL 61	102	2010 FLSTC HERITAGE SOFTAIL CLASSIC	218
1948 FL 74	106	2010 VRSCF V-ROD MUSCLE	222
1949 FL 74 HYDRA-GLIDE	110	2010 FLHTCUTG TRI GLIDE ULTRA CLASSIC	226
1952 K 45 MODEL	114	2010-2016 FLSTFB SOFTAIL FAT BOY LO	230
1954-1956 KH ELVIS PRESLEY	118	2010 FLHTCU ULTRA CLASSIC ELECTRA GLIDE	234
1957 XL SPORTSTER	122	2010 SPORTSTER XL 1200L LOW	238
1958 FLH DUO-GLIDE	126	2011 SPORTSTER XL 1200X FORTY EIGHT	242
1960 SERVI-CAR GA	130	2012-2016 DYNA FLD SWITCHBACK	246
1966 FLH ELECTRA-GLIDE	134	2014 FLHR ROAD KING	250
1969 CAPTAIN AMERICA CHOPPER	138	2014 FLHXS ELECTRA STREET GLIDE SPECIAL	254
1971 FX SUPER GLIDE	142	2016 FXDLS DYNA LOW RIDER S	258
1972-1980 XR 750	146	2016 FLSS SOFTAIL SLIM S	262
1977 XLCR CAFE RACER	150	2017 STREET ROD XG 750A	266
1977 FXS LOW RIDER	154		

„Harley-Davidson“? Net ir nieko nenučiuojantis apie motociklų pasaulį šį pavadinimą sieja ne šiaip su motociklu, bet su išskirtine mašina.

Gerbėjai žino, kad šie motociklai neturi lygių, vienu metu yra ir šiuolaikiški, ir persmelkti išskirtinai turtingos istorijos, kurios dviasią vairuotojas pajunta riedėdamas mylia po mylios.

O tikriesiems žinovams „Harley-Davidson“ asocijuojasi su pavardėmis asmenų, sukūrusių seniausią tebeveikiantį motociklų prekių ženklą. Šie motociklai pakeri nuo pirmojo motoro burgtelėjimo.

Pirmasis „Harley-Davidson“ prekių ženklu pažymėtas motociklas išvydo pasaulį dėka dviejų svajonę turėjusių bičiulių – Williamo S. Harley'io ir Arthuro Davidsono. Netrukus jų svajone užsikrėtė ir broliai Davidsonai – Williamas A. ir Walteris. Ši istorija prasidėjo Milvokio mieste pačioje praėjusio amžiaus aušroje – tuo istoriniu laikotarpiu, kai visur pasaulyje radosi naujos technologijos ir atrodė, kad bemaž kiekvienas išradingas žmogus sugalvodavo – o kartais ir sukonstruodavo – po naują transporto priemonę. Šiuo periodu pasirodė daugybė motociklų ir automobilių, varomų vidaus degimo variklių – ši technologija dar ir šiandien evoliucionuoja, nes išradėjai ir gamintojai sugalvoja vis naujų būdų, kaip patobulinti mechanines varymo sistemas.

Oficialiai „Harley-Davidson“ istorija prasidėjo 1903 metais, tačiau „Harley-Davidson Motor Company“ pradžią sąlygoję įvykiai nutiko 1901-aisiais, užsimezgas Williamo S. Harley'io ir Arthuro Davidsono draugystei. Pirmasis buvo kilęs iš anglų imigrantų šeimos ir nuo penkiolikos metų dirbo dviračių gamykloje. Mechanika žavėjęsis jaunuolis buvo gabus braižybai, tad dvidešimt vienerių įsidarbino braižytojo pameistriu metalurgijos gamykloje. Fabrike Williamas susibičiuliavo su darbininku iš mokyklos laikų – dabar mašinų operatoriumi – Arthuru Davidsonu, kurio šeima, emigravusi iš Škotijos, įsikūrė Jungtinėse Valstijose. Vaikinus vienijo aistra mechanikai. Juodu domino visos inovacijos, nuo automobilių iki dviračių, o ypač nauja transporto priemonė – motociklas.

10-11 „HARLEY-DAVIDSON MOTOR COMPANY“ ĮKŪRĖJAI POZUOJA PRIE ĮMONĖS PATALPŲ 1910 METAIS. IŠ KAIRĖS: ARTHURAS DAVIDSONAS, WALTERIS C. DAVIDSONAS, WILLIAMAS S. HARLEY'IS IR WILLIAMAS A. DAVIDSONAS.







22. 1947-IEJI TAPO PASKUTINIAIS MODELIŲ SU „KNUCKLEHEAD“ VARIKLIAIS, ĮSKAITANT IR ŠĮ MODELĮ EL SU DAILIA CHROMO APDAILA, GAMYBOS METAIS.

23. KAI ELVIS PRESLEY'IS 1956 METAIS ĮSIGIJO „HARLEY-DAVIDSON KH“, BUVO BEVEIK NIEKAM NEŽINOMAS.

1946 m. „Harley-Davidson“ atnaujino lenktyninio motociklo „WR Racing“ su 737 cm³ *Dlathead* tipo varikliu gamybą, kurią nutraukė tik 1952 m. Gamybos apimtis išaugo 30 proc., nors Amerikos vyriausybė paskelbė parduodanti 15 tūkst. kariuomenei nebereikalingų WLA. 1947 m. „Harley-Davidson“ ir BSA kaip kompensaciją už indėlį į karą gavo teisę gaminti vokiškus motociklus 125 DKW su dvitakčiu varikliu, ir jau 1948 m. asortimentą papildė modelis S 125 su dvitakčiu viencilindriu 125 cm³ varikliu ir trimis pavaromis. Bet reikšmingiausias įvykis buvo „Knucklehead“ variklių pakeitimas „Panhead“. Šie 1000 ir 1200 cm³ motorai – veikiau atnaujinta „Knucklehead“ versija nei naujovė – buvo techniškai tobulesni. Apatinė agregato dalis nesiskyrė nuo „Knucklehead“ versijos, bet variklio ir rėmo viršus buvo atnaujinti. Cilindrų galvutės gamintos iš aliuminio, o vožtuvai paleidžiami per hidraulinius stūmiklius, įrengtus viršutinėje variklio dalyje. Cilindrų galvūčių forma nebepiminė kaulelių, bet labiau prikaistuvį. Iš čia kilo pavadinimas „Panhead“. Pasirodžius „Panhead“ varikliams, 1949 m. nutraukta modelių U su 1200 cm³ *Flathead* varikliu gamyba – 1200 cm³ *Flathead* motorai vis dar naudoti W serijos motociklams ir „Servi-Car“. Atsirado dar viena naujovė – hidraulinė šakė, montuoja-

ma „Panhead E“ ir „Panhead F“, vadinamoje „Hydra-Glide“, komplektacijoje su galimybe rinktis ir šakę „Springer“. 1950 m. „Hydra-Glide“ asortimentą papildė modeliai su naujomis cilindrų galvutėmis, padidinančiomis galią iki 10 proc. 1951 m., siekiant padėti atstatyti Europą, iš JAV eksportuojami gaminiai buvo apmokestinami nuo 35 iki 50 proc., o europietiškos produkcijos eksportas į JAV buvo subsidijuojamas ir mokesčiai siekė vos 8 proc. Reaguojant į šią invaziją ir siekiant užmegzti santykius su platintojais, lapkričio 18 d. Milvokio konferencijoje buvo pristatytas modelis K.

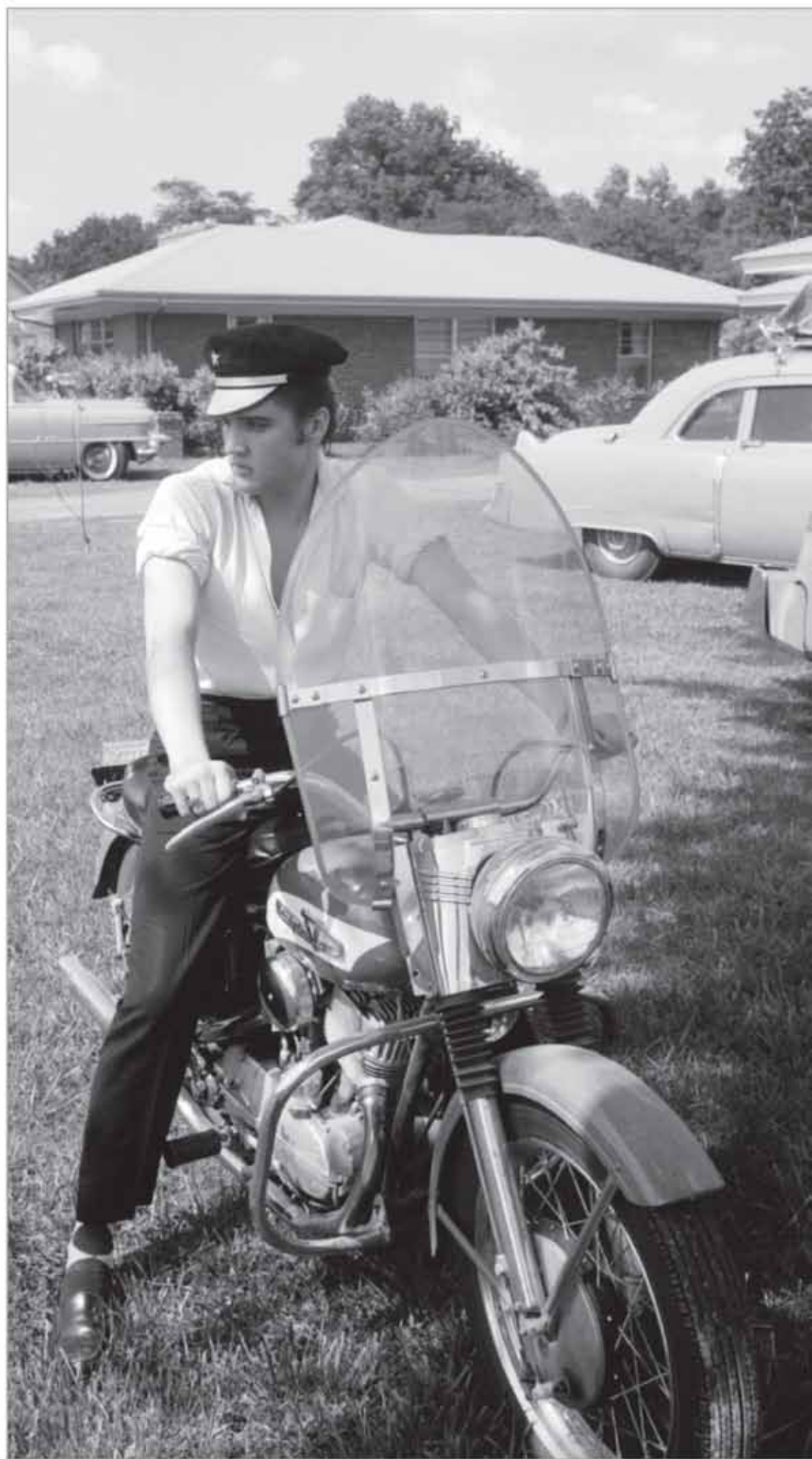
1952 m. gaminti keli W serijos su 1000 cm³ varikliais modeliai, tarp jų ir aštuoni lenktyniniai, bet juos pakeitė K serijos su 1000 cm³ varikliais, siekiant nenusileisti lengviems britiškiems motociklams. Naujo dizaino motocikluose vis dar montuotas *Flathead* tipo variklis su šoniniu vožtuvų pasiskirstymu. Variklis ir transmisija montuoti viename bloke – pavaros perjungiamos dešine pėda, perdavimo grandinė įrengta dešinėje, o sankabos svirtis pritvirtinta prie dešinės rankenos. Rėmas taip pat naujo tipo: viena hidraulinė šakė sujungta su galine svirtimi ir dviem amortizatoriais. E ir F serijos „Hydro-Glide“ variantuose atsiranda galimybė rinktis pavarų perjungimo pedalu sistemą.

1953 m. „Harley-Davidson“ minėjo 50 metų sukaktį. Susidūrus su britiškų motociklų konkurencija, bendrovės pardavimo rodikliai smuko 20 proc., be to, gamyklą uždarė konkurentai amerikiečiai „Indian“.

„Harley-Davidson“ nenuleido rankų. Nors modelio K konstrukciją reikėjo tobulinti, antraip motociklas nebūtų patikimas, bėgant metams buvo atlikti tam tikri pakeitimai, pasirodė sportinės modelio versijos, tačiau WL palikimo su šoniniu vožtuvų išdėstymu taip pat neatsisakė. 1954 m., bandydama atgaivinti prekybą, „Harley-Davidson“ pakeitė K seriją su 737 cm³ varikliu KH serija su 883 cm³ motoru – pastarasis vis dar yra Flathead tipo su šoniniu vožtuvų išdėstymu, bet gali išvystyti iki 38 AG (28 kW) ties 5000 aps./min., t. y. 8 AG (6 kW) daugiau nei K. Reklamose teigta, kad didžiausias motociklo greitis yra 160 km/val. Lenktyninių motociklų asortimente 737 cm³ modelius KR ir KRTT papildė KHRM su 900 cm³ varikliu. 1955 m. pristatyti sportiniai 737 ir 900 cm³ modeliai. „Harley-Davidson“ ėmė gaminti net 5 skirtingus variantus lenktynėms, įskaitant ir „KHK Super Sport Solo“, kuris 1956 m. pritaikytas važiuoti gatvėmis. Tuo metu prekyboje liko tik du lenktyniniai modeliai, 737 cm³ KR ir KRTT, leidžiantys bendrovei pagerinti savo reputaciją skinant pergales varžybose.

1956 m. žurnalo *The Enthusiast* gegužės mėnesio numerio viršelyje atsiduria kylanti roko žvaigždė Elvis Presley'is, apžėgęs 900 cm³ „Harley-Davidson KH“. Nuo šio modelio, kurį buvo galima rinktis iš daugybės versijų, pritaikytų skirtingo tipo varžyboms, pasirodymo bendrovė ant gatvėms pritaikyto motociklo ėmė montuoti įvairius lenktyninius komponentus. Jie pavertė modelį KH konkurencingesniu prieš britiškus motociklus.

K serijos modeliai laikomi „Sportster“ pirmtakais. „Sportster“ serija papildė „Harley-Davidson“ gamą, 1957 m. pasirodžius modeliui XL su 883 cm³ varikliu. Tiesą sakant, to laikotarpio „Sportster“ motociklai konstruoti ant modelio K bazės, tinkamos varikliams su viršutiniu vožtuvų išdėstymu, o motorai vis dar buvo gaminami iš ketaus. 1972 m. šis variklis, pridėjus kelis kubinius centimetrus ir padidinus darbinį tūrį iki 1000 cm³, tapo to laikotarpio tarptautiniu standartu.





2016 m. atnaujinamos beveik visos produktų šeimos. „Sportster“ patobulinama iš esmės, o pavasarį seriją papildo naujas modelis „Sportster XL 1200CX Roadster“. „Harley-Davidson“ pagaliau pritaiko variklį „High Output Twin Cam 103“ modeliams „Softail“ bei „Dyna“ - vienintele išimtimi tampa „Street Bob“, kuriame ir toliau naudojamas „Twin Cam 102“. 2016-ųjų pavasarį pasirodo „Dyna FXDLS Low Rider S“. Seriją „Softail“ papildo prabangaus dizaino „FLSTFBS Fat Boy S“ ir „FLSS Softail Slim S“ su didžiu varikliu „Screamin’ Eagle Twin Cam 110B“. „Touring“ serijos modeliui „Road Glide Special“ sukuriama „Ultra“ versija „FLTRU Road Glide Ultra“ su „Twin-Cooled High Output Twin Cam 103“ agregatu, galine bagažine, patogia sėdyne, aukštu priekiniu stiklu, integruota „Hi-Fi“ garso sistema ir akį traukiančiu dviejų atspalvių dažų sluoksniu. Po daug metų į Europą grįžo „Road King“ su tvirtomis bagažinėmis, kurioms įkvėpimo semtasi iš „Electro Glide“. 2016 m. naujovės tėra preliudija į didžiules inovacijas, kurias „Harley-Davidson“ pristatys 2017-aisiais ir kurios nutrauks saitus su praeitimi...

2017 m. pristatyti nauji varikliai „Milwaukee Eight 107“ bei „Milwaukee Eight 114“ ir atitinkamai jų versija „Twin-Cooled“ buvo naujos kartos dviejų cilindrų motorai, pritaikyti modeliams „Touring“. Jų pavadinimas - tai aluzija į „Harley-Davidson Motor Company“ gimtąjį miestą Milvokį ir vožtuvų skaičių - keturi vienam cilindriui, iš viso aštuoni. Šis agregatas buvo laikomas naujos kartos varikliu ir jį planuota pritaikyti skirtingų būsimų „Harley-Davidson“ produktų serijų motociklams. Variklio galia ir sukimo momentas išaugo, bet dėl optimaliesnio medžiagų naudojimo svoris liko nepakitęs. Sumažėjo ir degalų sąnaudos - naujieji motorai atitiko tuometinius ir būsimus taršos standartus bei triukšmo apribojimus, padidėjo vairuotojo komfortas, nes jie išskiria mažiau šilumos.

1746 cm³ darbinio tūrio „Milwaukee Eight“ variklių cilindrų galvutės buvo aušinamos arba alyva, arba vandeniu („Twin-Cooled“ versija), o 1870 cm³ motorai turėjo tik „Twin-Colled“ technologiją. Šie agregatai buvo montuojami prie rėmo elastingomis tvirtinimo detalėmis, bet turėjo ir balansyrinį veleną. Tai leido sumažinti vibraciją 75 proc.

2017 m. bendrovė daugiausia dirbo prie naujojo variklio „Milwaukee“, tad gaminių asortimentas mažai tepasikeitė. Tų metų kovo mėnesį „750 Street Rod“ pervadintas į „Street Rod“ ir stiliumi labiau priminė *café racer* tipo motociklą, be to, išaugo modelio našumo parametrai. Vis tik „Harley-Davidson“ taip ir nesugebėjo sustabdyti pardavimo rodiklių smukimo. 2017-ųjų pradžioje bendrovė tikėjosi, kad parduos tik kiek mažiau motociklų nei 2016 m. (260 289 vienetai), bet liepos pabaigoje, remiantis pirmųjų šešių mėnesių duomenimis, apskaičiuota, kad metinis pardavimų skaičius turėtų siekti nuo 241 tūkst. iki 246 tūkst. motociklų. 2018-iesiems, kai „Harley-Davidson“ minės 115 metų jubiliejų, ji numatė keletą naujienų. „Harley-Davidson“ planavo tikrą revoliuciją - įmonė ketino suteikti motociklams aptakesnę formą, o seriją „Softail“ apskritai atnaujinti. 2018 metais „Streamline“ liniją sudarė aštuoni žinomi, bet visiškai pasikeitę modeliai. Tarp jų yra tokie populiarūs pavadinimai kaip „Fat Boy“, „Heritage Classic“, „Low Rider“, „Softail Slim“, „Deluxe“, „Breakout“, „Fat Bob“ ir „Street Bob“. Vis dėlto 2018-ųjų modeliai beveik nebeturėjo nieko bendro su savo pirmtakais ir pakeitė 2017 m. serijos „Softail“ atstovus „Breakout“, „Fat Boy“, „Slim“, „Heritage“ ir „Deluxe“ bei senąjį „Dyna“ (kurį anksčiau galėjai atpažinti iš klasikinių amortizatorių), „Street Bob“, „Low Rider“ ir „Fat Bob“. Nuo tos akimirkos visi šie modeliai turės tokią pačią rėmo ir variklio kombinaciją, o motociklų serija „Dyna“ 2018-aisiais dings iš „Harley-Davidson“ katalogo.



Šių naujų modelių rėmas žymiai tvirtesnis ir lengvesnis nei senųjų „Softail“ serijos motociklų, o tai leidžia labiau išnaudoti padidėjusį sukimo momentą, kurį išvysto naujieji dvigubo balansavimo „Milwaukee-Eight“ 1746 cm³ ir 1868 cm³ darbinio tūrio varikliai. Naujajame rėme vis dar išlaikyta dvigubo porėmio vamzdelinė plieninė konstrukcija, bet buvo patobulintas motociklo vairuojamojo rato pasukimo kampas. Galinėje pakaboje liko tik vienas horizontaliai po sėdyne montuojamas amortizatorius, leidęs išlaikyti estetines *hardtail* dizaino savybes, atsisakyta dviejų amortizatorių po varikliu (kaip senuosiuose „Softail“) arba klasikinėje pozicijoje (kaip senuosiuose „Dyna“). Naujų modelių konstrukcija buvo paprastesnė nei senųjų „Softail“: 50 proc. sumažėjo dalių ir prireikė 22 proc. mažiau virinimo, be to, buvo galima rinktis iš trijų motociklo tipų, priklausomai nuo modelio. Taip pat numatytos dviejų skirtingų tipų galinės svirtys: viena skirta plačioms, kita - siauroms padangoms. Be to, pasitelkta tokia pati dviejų vožtuvų didelio našumo priekinė šakė „Showa“, kokia nuo 2017 m. naudojama motocikluose „Touring“. Kadangi daug dalių imta gaminti iš aliuminio (sparnai, išmetamojo vamzdžio laikikliai, valdikliai, pėdų atramos), kai kurių modelių svoris sumažėjo net 15 kg.

Šiuose „Softail“ neberasime 1691 cm³ motoro „Twin Cam 103b“, o naująjį 1746 cm³ arba 1868 cm³ apverstą V formos agregatą „Milwaukee Eight“ su 45° kampu pakreiptais cilindrais su vienu skirstomuoju velenu karteryje, alyva aušinamomis cilindų galvutėmis ir keturiais vožtuvais vienam cilindriui. Šie motorai taip pat pasižymi vibraciją sumažinančia dviguba vidinio balansavimo sistema, tačiau vis tiek išlieka jausmas, kad vairuoji „Harley“, nes šie motorai tvirtinami prie rėmo standžiuoju būdu, o ne atraminiais buferiais, kaip, pavyzdžiui, „Touring“ serijos agregatai. Serijų „Dyna“ ir „V-Rod“ modelių gamyba buvo nutraukta. Žvelgdama į ateitį, „Harley-Davidson“ siekė

serijos „Street Rod“ motociklams pritaikyti lengvesnį bei našesnį motorą ir atnaujinti kėbulo linijas. Europoje 2018-aisiais serijos „Sportster“ asortimentas išliko toks pat, kaip ir praėjusiais metais, o Amerikoje nutraukta modelio „XL 1200T SuperLow“ prekyba. Tuo tarpu „Trike“ motociklai ir toliau tęsė įspūdingą karjerą, bet jiems nenusileido CVO – šios serijos modelių skaičius išaugo iki trijų.

JAV tais metais serijoje „Touring“ neįvyko jokių pokyčių, o štai Europoje modelių pasiūla padidėjo nuo septynių 2017 m. iki dešimties 2018 m. Seriją papildė „Street Glide“, „Road Glide“ ir „Road Glide Special“. Kadangi 2018 m. „Harley-Davidson“ minėjo 115-ąjį gimtadienį, pasirodė proginės įvairių modelių versijos: „Sportster Forty Eight“, „Softail Fat Boy“, „Heritage Classic“ ir „Breakout“, „Touring FLHTK Ultra Limited“, „Street Glide“ ir „Street Glide Special“, „CVO FLHTKSE Limited“ ir „Trike Tri Glide Ultra“.

Pagrindinės iškilmės vyko Milvokyje rugpjūčio 30 - rugsėjo 3 d. Jubiliejus minėtas net ir Europoje, pavyzdžiui, Prahoje (Čekijoje), kur renginiai vyko 2018 m. liepos 5-8 d., įskaitant ir 150 motociklų parodą ir paradą miesto gatvėmis.

2019-aisiais „Harley-Davidson“ pristatė pirmąjį elektrinį motociklą „LiveWire“. 2020 m. kovą modeliu „LiveWire“ pasiektas ilgiausio elektriniu motociklu nuvažiuoto atstumo per 24 val. rekordas - per 23 val. 48 min. juo įveikti 1723 kilometrai.

34-35. 2018 METAIS PRISTATYTAS NAUJAS SERIJOS „SOFTAIL“ ASORTIMENTAS PAKEITĖ SENESNIUS „SOFTAIL“ IR „DYNA“ MODELIOUS - DĖL NAUJO RĖMO MOTOCIKLAI BUVO MODERNESNI IR DINAMIŠKESNI.

36-37. ŠIOJE ĮTAIGIOJE NUOTRAUKOJE PAVAIZDUOTI 2018 METŲ „SOFTAIL“ MODELIAI ATRODO ĮSPŪDINGAI IR SIMBOLIZUOJA ATSINAUJINUSIOS „HARLEY-DAVIDSON“ AMBICIJAS RINKOJE.



40-41 „HARLEY-DAVIDSON“ MOTOCIKLAI, YPAČ GERAI PRITAIKYTI TURIZMUI IR ILGOMS KELIONĖMS, NAUJUOSE VESTERNUOSE TAPO MECHANINIAIS ŽIRGŲ ATITIKMENIMIS.



Bendrovė „Harley-Davidson“ seniai suprato, kad perkantieji motociklus į savo transporto priemonę žiūri kitaip nei perkantieji automobilius, o „Harley“ pirkėjai savo ruožtu skiriasi nuo kitų motociklų vairuotojų. Trumpai tariant, nusipirkęs „Harley-Davidson“ motociklą netampi tiesiog transporto priemonės savininku. Kaip ir kiti motociklai, šie turi variklį, du ratus ir važiuoja gatvėmis, bet tuo panašumai ir baigiasi. Perkantieji „Harley“ nieiško ko nors, kas juos paprasčiausiai nugabens iš taško A į tašką B, – jie nori išgyventi kažką tikro, o neretai ir dalytis šiais išgyvenimais su kitais, kurie taip pat propaguoja „Harley-Davidson“ gyvenimo būdą.

Todėl „Harley-Davidson“ rinkodaros strategija yra paprasta, užtat labai veiksminga. Bendrovė skiria vos 15 proc. rinkodaros išlaidų reklamai tradicinėse žiniasklaidos priemonėse ir daugiau dėmesio – renginiams, kuriuose kiekvienas gali atrasti ir išbandyti, ką iš tiesų reiškia priklausyti „Harley-Davidson“ pasauliui ir kokia yra tokio gyvenimo būdo esmė. Tokia strategija investuotojams atneša grąžą ir net leidžia peržengti tradicinio motociklų pasaulio ribas, kai, pavyzdžiui, popiežius palaimina tūkstančius „Harley-Davidson“ vairuotojų kartu su jų motociklais.



PIRMASIS F-HEAD SINGLE



1903-1905





1900 m. Williamas S. Harley'is, tuo metu vienoje Milvokio pramonės bendrovėje dirbęs projektuotoju, su bičiuliu Arthuru Davidsono sugalvojo sukonstruoti varikliu varomą dviratį, kad galėtų paprasčiau nuvykti į mėgstamas žvejybos vietas. 1900 m. pabaigoje ir 1901-ųjų pradžioje jiedu sukonstravo pirmąjį motorą su im-

provizuotu karbiuratoriumi. Variklis veikė, bet jo galia buvo labai maža, be to, buvo nesandarus, lašėjo alyva. Draugai sukonstravo antrąjį variklį, paskui trečiąjį, kurį pritvirtino prie dviračio rėmo.

Walteris Davidsonas, geležinkelių bendrovėje dirbęs Arthuro brolis, per kito brolio Williama Davidsono vestuves buvo pakviestas išbandyti kuriamą prototipą. Tačiau Walteriui atvykus, motociklas vis dar buvo nesukonstruotas, visur mėtėsi detalės, ir Arthuras su Williamu paprašė jo padėti užbaigti darbą. Tad pirmasis



„F-Head Single“ (1903–1905 m.)

TECHNINĖS CHARAKTERISTIKOS

VARIKLIS

Tipas:	keturtaktis vieno cilindro, aušinamas oru
Paskirstymas:	vakuuminis vožtuvas
Darbinis tūris:	405,41 cm ³
Skersmuo x stūm. eiga:	76,2 x 88,9 mm
Didžiausia galia:	apie 3 AG (apie 2,2 kW)
Degalų tiekimas:	1 karbiuratorius, apie 22 mm skersmens, H-D gamybos
Uždegimas:	6 V akumuliatorius ir ritė

TRANSMISIJA

Transmisija:	be pavarų dėžės
Pirminė pavara:	tiesioginė
Antrinė pavara:	odinio diržo

VAŽIUOKLĖ

Rėmas:	vientisas porėmis
Priekinė pakaba:	nėra (sėdynė ant spyruoklių)
Priek., galin. padangos:	2,5 x 28"
Priekiniai stabdžiai:	nėra
Galiniai stabdžiai:	inercinė stabdomoji stebulė

GABARITAI IR SVORIS

Važiuoklės bazė:	1295 mm
Degalų bako tūris:	5,7 L
Alyvos bako tūris:	1,9 L
Svoris:	81 kg

PARAMETRAI IR KAINA

Didžiausias greitis:	apie 56 km/h
Spalva:	tolygi juoda
Kaina:	200 JAV dolerių

motociklo prototipas baigtas tik 1902 m. 1903 m. pavasarį pirmą kartą gatvėje išbandytas motociklas, sukonstruotas iš dviračio rėmo ir keturtakčio viencilindrio variklio, su tiesiogine galinio rato diržine pavara. Nors motoras pasirodė gan patikimas ir leido pasiekti 40 km/val. greitį, jam labai trūko galios važiuojant įkalne, todėl tekdavo minti pedalus. Be to, dviračio rėmas buvo pernelyg jautrus sukimui. Taigi jiedu sukūrė galingesnę variklį ir patys sukonstravo rėmą – taip dienos šviesą išvydo pirmasis „Harley-Davidson“ motociklas su autentišku sutvirtintu ir praplatintu rėmu bei

priešais pedalus sumontuotu nauju varikliu. Tais pačiais metais pasirodė dar du motociklai su paausotu užrašu „Harley-Davidson“ juodame fone kairėje degalų bako pusėje. Taip 1903 m. „Harley-Davidson“ modelių skaičius išaugo iki trijų. Jie buvo gaminami 1903 m. vasarą bei rudenį ir pardavinėjami net nebaigti.

WLA 45



1941–1945



„Flathead WLA – WLC“
(1941–1945 m.)

TECHNINĖS CHARAKTERISTIKOS

VARIKLIS

Tipas:	keturtaktis V-Twin variklis su 45° kampu pakreiptais cilindrais, aušinamas oru
Paskirstymas:	šoninis vožtuvų išdėstymas
Darbinis tūris:	746,63 cm ³
Skersmuo x stūm. eiga:	69,85 x 96,84 mm
Kompresija:	5:1
Didžiausia galia:	23 AG (17,1 kW)
Degalų tiekimas:	karbiuratorius „Linkert“
Uždegimas:	6 V akumulatorius ir ritė

TRANSMISIJA

Transmisija:	3 pavarų
Pirminė pavana:	dvigubos grandinės
Antrinė pavana:	grandinės

VAŽIUOKLĖ

Rėmas:	vientisas porėmis
Priekinė pakaba:	spyruoklinė šakė
Galinė pakaba:	nėra
Priek., galin. padangos:	4,00 x 18" (dykumos versijoje 5,50 x 16")
Priekiniai stabdžiai:	būgniniai
Galiniai stabdžiai:	būgniniai

GABARITAI IR SVORIS

Važiuklės bazė:	1460 mm
Degalų bako tūris:	13 l
Alyvos bako tūris:	3,6 l
Svoris:	260 kg su benzinu, alyva ir karine įranga

Nuo 1942 m. per Antrąjį pasaulinį karą „Harley-Davidson“ pagamino dešimtis tūkstančių WLA 45 ir WLC JAV, Kanados ir Jungtinės Karalystės ginkluotosioms pajėgoms. Visų per karą pagamintų motociklų WLA gamybos metai nurodyti kaip 1942-iejai, nepriklausomai nuo faktinių gamybos metų. Į gamyklinę šių motociklų komplektaciją įėjo priekinis stiklas su drobine apsauga, plieninės kojų apsaugos, bagažo krepšys, atlaikantis iki 120 kg apkrovą, moderni spyruoklinė šakė „Knucklehead“, pusmėnulio formos pėdų atramos, nuo dulkių apsaugantis alyvos vonios oro filtras, šaudmenų dėžė, pritemdomi priekinis, galinis bei stabdžių žibintai ir krepšys ginklui (Amerikos kariuomenės naudotoje versijoje - .45 kalibro pistoletui-kulkosvaidžiui „Thompson“). Be to, buvo atnaujinti karbiuratoriaus purkštukai, o pirmųjų kariuomenės modelių suspaudimo laipsnis iš pradžių

sumažintas iki 4,3:1, vėliau vėl padidintas iki 5:1.

Nuo 1940 iki 1945 m. „Harley-Davidson“ pagamino 60 437 kariškiams ir civiliams pritaikytus WLA ir 17 823 WLS su šonine priekaba. Kaina civiliams siekė 380 dolerių, o Amerikos vyriausybei - 379,84. „Harley-Davidson“ gavo užsakymų pagaminti 88 tūkst. WLA 45 ir WLC bei tiek atsarginių dalių, kad iš jų būtų buvę galima surinkti dar 30 tūkst. motociklų. Tačiau artėjant karo pabaigai, 1944 m. vasarį, JAV kariuomenė atšaukė 11 331 motociklo užsakymą. Tų metų birželio 6 d. Sąjungininkai išsilaipino Normandijoje, o liepos 27-ąją 450 motociklų, kurie iš pradžių buvo numatyti kariuomenės reikmėms, buvo parduoti civiliams - tas pats nutiko su dar 600 motociklų rugsėjo 8-ąją. Tais metais „Harley-Davidson“ pagamino 16 887 motociklus, iš jų 11 531 WLA ir 5356 WLC.





FLH ELECTRA-GLIDE



1966

„Shovelhead 74 FLH Electra Glide“ (1966–1969 m.)

TECHNINĖS CHARAKTERISTIKOS

VARIKLIS

Tipas:	keturtaktis V-Twin variklis su 45° kampu pakreiptais cilindrais, aušinamas oru
Paskirstymas:	viršutinis vožtuvų išdėstymas
Darbinis tūris:	1206,39 cm ³
Skersmuo × stūm. eiga:	87,31 × 100,8 mm
Kompresija:	8:1 (FL versijoje - 7,25:1)
Didžiausia galia:	60 AG (44,7 kW), FL vers. - 55 AG (41 kW)
Degalų tiekimas:	1966 m. pradž. karbiuratorius „Linkert“, 38 mm skersmens, vėliau - karbiuratorius „Tillotson“, 38 mm skersmens
Uždegimas:	12 V akumuliatorius ir ritė

TRANSMISIJA

Transmisija:	4 pavaros
Pirminė pavara:	dvigubos grandinės
Antrinė pavara:	grandinės

VAŽIUOKLĖ

Rėmas:	dvigubo porėmio vamzdelinė konstrukcija
Priekinė pakaba:	teleskopinė šakė
Galinė pakaba:	galinė svirtis ir du amortizatoriai
Priek. / galin. padangos:	5,0 × 16"
Priekiniai stabdžiai:	būgniniai
Galiniai stabdžiai:	hidrauliniai būgniniai

GABARITAI IR SVORIS

Važiuklės bazė:	1524 mm
Degalų bako tūris:	19 l
Alyvos bako tūris:	3,8 l
Svoris:	355 kg

MODELIAI IR VARIANTAI

„Electra Glide“ serija su „Shovelhead“ varikliu:
FL, FLH: 1200 cm³ „Electra Glide“ su magneta, vėliau vadinti „Early Shovelhead“, nuo 1966 iki 1969 m.
FL, FLH, FLP, FLHS: 1200 cm³ „Electra Glide“ su generatoriumi, nuo 1970 iki 1980 m.
FLH, FLHC, FLHS: 1340 cm³ „Electra Glide“, nuo 1978 iki 1984 m.





1966 m. variklis „Panhead“ pradėjo užleisti vietą „Shovelhead“, montuojamam modeliuose „Electra Glide“. Pirmuosius „Shovelhead“ motorus, gamintus nuo 1966 iki 1969 m., sudarė apatinė „Panhead“ variklio dalis ir variklio galvutės, primenančios naudotas „Sportster“ varikliuose. Toks motoras leido „Electra Glide“ išvystyti maždaug 5 papildomas arklio galias (3,7 kW), sklandžiau įsibėgėti ir, svarbiausia, mažiau vibravo.

Toks variklis, kurio apatinė dalis priminė „Panhead“ motorą su generatoriumi priekyje bei degimo skirstytuvu ant uždegimo momento reguliavimo mechanizmo dangčio, po atnaujinimo 1970-aisiais buvo pramintas „Early Shovel“: jame generatorių pakeitė viduje įrengtas kintamosios srovės generatorius, o uždegimo prietaisas su pertraukikliais, kondensatoriumi ir automatiškai



reguliuojamu uždegimo momentu sumontuotas dešinėje karterio pusėje. Dėl pavadinimą atitinkančios komplektacijos ir Greitkelių karaliaus pravardės „Electra Glide“ taps „Gran Turismo“ klasės ikona - prie to prisidėjo didelė, patogi sėdynė, tamsinta priekinio stiklo apačia, talpūs šoniniai krepšiai, bagažo laikiklis ir daugybė chromuotų detalių. 1978 m. „Electra Glide“ šeimą papildė 1340 cm³ darbinio tūrio versija FLH, kurios įpėdiniu tapo 1983 m. „FLHTC Classic Electra Glide“. 1985 m. variklis „Shovelhead“ buvo išimtas iš asortimento, jį pakeitė vien iš aliuminio gamintas motoras „Evolution“, kuris pirmą kartą pristatytas 1984-ųjų modelyje „FLHTC Classic Electra Glide“ (1340 cm³). „Classic Electra Glide“ bėgant metams buvo montuojami vis kiti „Harley-Davidson“ varikliai, gamintojas siūlė vis modernesnes motociklo versijas, bet iki 2013-ųjų jis pardavinėtas tuo pačiu pavadinimu - „Classic Electra Glide“.

FXDLS DYNA LOW RIDER S



nuo 2016



Nors „FXDLS Dyna Low Rider S“ pristatytas dar 2016 m. pradžioje, jis laikomas nauju modeliu - iš esmės tai yra „Dyna Low Rider“ variantas, bet įkvėptas 1987 m. 1340 cm³ darbinio tūrio sportinės „Low Rider“ versijos „FXRS-SR Sport“. „Low Rider S“ - ilgas, su žema sėdyne (685 mm aukščio), juodas, išskyrus keletą chromuotų detalių ir paausuotus ratlankius, su lenktyniniams modeliams būdingais kūgio formos oro filtrais, kartu ir energingas, ir elegantiškas, išvaizda primenantis prabangius, galingus sportinius automobilius. Siekdama kuo labiau išreklamuoti šį „Low Rider“ modelį, „Harley-Davidson“ parinko jam geriausią variklį - 2 cilindrų 1801 cm³ „Twin



Cam 110 Screamin' Eagle", išsiskiriantį kvapą gniaužiančiu sukimo momentu.

Be šio fantastiško motoro, vienas pagrindinių S versijos privalumų, palyginti su „Dyna Low Rider“, yra jo pakaba. Įrengta galinė pakaba buvo efektyvi ir užtikrino puikią amortizaciją. O štai priekyje ją papildė itin inovatyvi kasetinės šakės pakaba. Tai leidžia vairuotojui tiksliai valdyti motociklą ir optimaliai išnaudoti variklį. Ir nors jis yra sportinis, trijų diskų stabdžių sistema jam visiškai pakanka.

Net jei šis modelis ir nėra universaliausias „Harley-Davidson“ motociklas, „Low Rider S“ leidžia mėgautis daugybe įvairiausių vairavimo situacijų. Su šiuo motociklu vairuotojas gali pajusti, ką reiškia šauti iš vietos ar įsibėgėti – tiesiog neįmanoma nusakyti, kokias emocijas sukelia šis variklis. Be to, su tokiu rėmu ir pakaba „Low Rider S“ leidžia pasijusti tarsi vairuotum motociklą su galingu motoru, jis patogus naudoti ir kasdienėms reikmėms. Sunku atsispirti tam širdžiai mielam garsui, kai pasuki svirtį ir paleidi arklius...



„FXDLS Dyna Low Rider S“

(nuo 2016 m.)

TECHNINĖS CHARAKTERISTIKOS

VARIKLIS

Tipas:	keturtaktis V-Twin variklis „Twin Cam 110“ su 45° kampu pakreiptais cilindrais, aušinamas oru
Paskirstymas:	atvirkštinis paskirstymas, du vožtuvai vienam cilindru
Darbinis tūris:	1801 cm ³
Skersmuo x stūm. eiga:	101,6 x 111,1 mm
Kompresija:	9,2:1
Sukimo momentas:	15,91 kg/m ties 3500 aps./min.
Degalų tiekimas:	ESPFI įpurškimo sistema
Uždegimas:	tranzistorinis elektroninis

TRANSMISIJA

Transmisija:	6 pavaros
Pirminė pavana:	dvigubos grandinės
Antrinė pavana:	krumplių diržo

VAŽIUOKLĖ

Rėmas:	dvigubo porėmio vamzdelinė plieninė konstrukcija
Vairuojamojo rato pasvirimo kampas:	30,5 laipsnio
Priekinė pakaba:	49 mm teleskopinė šakė
Galinė pakaba:	du amortizatoriai
Priekinė padanga:	100/90 x 19"
Galinė padanga:	160/70 x 17"
Priekiniai stabdžiai:	300 mm dvigubi diskiniai su keturių stūmoklių apkaba
Galiniai stabdžiai:	292 mm diskiniai su dviejų stūmoklių apkaba

GABARITAI IR SVORIS

Važiuklės bazė:	1630 mm
Degalų bako tūris:	17,8 l
Svoris:	293 kg