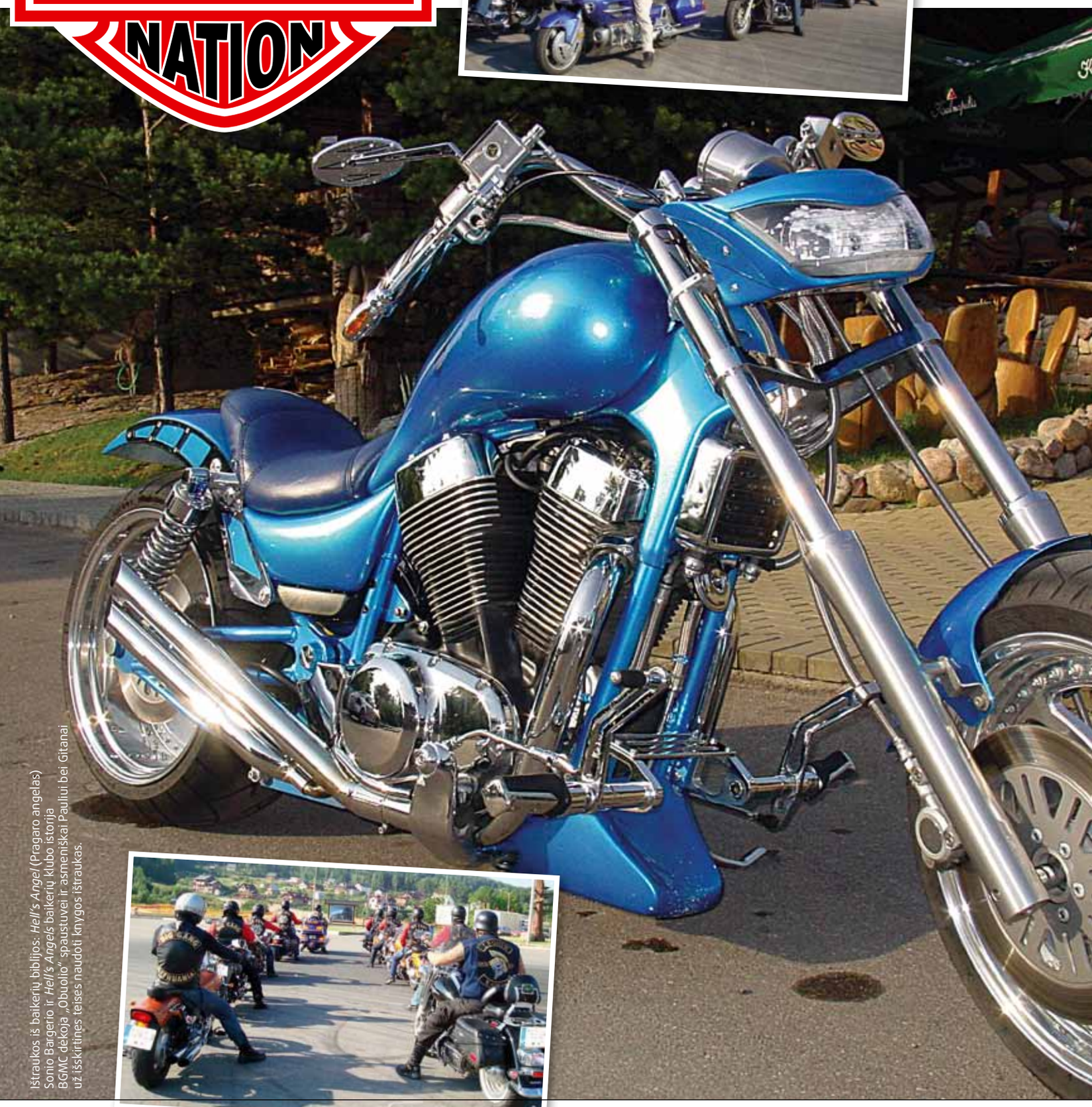
VYRŲ ŽAIDIMAI

Harley

BIG GANG MC

MOTO-GANGS NATION





Ištraukos iš baikerių biblijos: *Hell's Angel* (Pragaro angelas) Sonio Bargerio ir *Hell's Angels* baikerių klubo istorija
BGMC dėkoja „Obuolio" spaustuvei ir asmeniškai Pauliui bei Gitanai už išskirtines teises naudoti knygos ištraukas.

motociklai, *čioperiai* ir vogti ratai (2 dalis)



Hell's Angels pradėjo važinėtis *Harley-Davidson* motociklais daugiausiai dėl tos priežasties, kad tada, kitaip nei šiais laikais, beveik nebuvo jokio pasirinkimo. 1957 metais teko rinktis *Harley* arba pagalvoti apie *Triumph* ir *BSA*. *Indians* tada jau nebegamino. *Hell's Angels* visada buvo svarbu važinėtis tik Amerikoje pagamintais motociklais. **Jei jau kalbame apie technines savybes, man asmeniškai *Harley* nepatinka. Važinėju juo, nes esu klubo narys ir turiu palaikyti įvaizdį, bet jei galėčiau, tai rimtai pasvarstyčiau, ar nebūtų verta įsigyti *Honda ST1100* ar *BMW* ratus.** Mes tikrai praleidome gerą progą pereiti prie japoniškų modelių, kai japonai pradėjo gaminti didesnius motociklus. Dažnai sakau: „Velniop *Harley-Davidson*. Nusipirk *ST1100* ir tuo suknistu aparatu tiesiai iš gamyklos visą dieną lėksi dviejų šimtų kilometrų per valandą greičiu. Naujausi japoniški aparatai galiniam ratui perduoda 140 arklio galių ir lengvai iš vietos pasiekia didesnį nei trijų šimtų kilometrų per valandą greitį. Dabar jau gal ir per vėlu ką nors keisti, tačiau tai būtų neblogas pasirinkimas, nes japoniški motociklai dabar yra pigesni ir geriau padaryti. Vis tik yra vienintelis trūkumas: jie ne tokie individualūs.

Aš važinėju *Harley FXRT*, nes tai geriausias modelis tolimus atstumus važinėjantiems žmonėms. Dabar tokio modelio motociklai nebegaminami. Manau, kad jie geriausiai tinkami, nes gali įveikti ilgus atstumus ir yra gan manevringi trumpose distancijose. Šio modelio motociklai ne tokie sunkūs kaip kiti, o ir važiuoja truputį greičiau. Be to, ilgose kelionėse galima prie sėdynės prikabinti krepšius. Mano *FXRT* nėra greituolis — gerai, jei išspaudžia šimto šešiasdešimt kilometrų per valandą greitį. Ir tai tik tol, kol neprikišu nagų. Pradėjus ką nors keisti, motociklas tampa nebepatikimas. Visuomet sakydavau, kad kuo greičiau važiuoja *Harley* motociklas, tuo mažiau juo galima pasitikėti. Naujieji *Triumph* motociklai gali per dešimt sekundžių nulėkti penkis šimtus metrų. Jei priverstumėte *Harley* motociklą pasiekti tokį greitį, jis taptų bomba ant ratų. Blogiausia tai, kad su *Harley* pasiekus tokį greitį, nebegali jo sustabdyti. Kad ir kaip ten būtų, kol kas *Hell's Angels* neįsivaizduojami be *Harley-Davidson* motociklų, o gal ir *Harley* nebeįsivaizduojami be *Hell's Angels*... Vieną gražią dieną gal ir mesime vieni kitus.

FXR ir *FXRT* — tai iš esmės tas pats motociklas, tik *FXR* yra daugiau *nurengtas*, o *FXRT* buvo sukurtas kelionėms, su pakabinamais krepšiais ir apsauga nuo vėjo, tvirtinama prie priekinio stiklo.

Iš visų *Harley* gaminamų modelių *FXR* pasirodė lengviausiai valdomas, smagiausiai riedėjo, tad visi juos ir pirko. Po 1993 metų *Harley* nustojo gaminti šio modelio motociklus. Kai 1999 metais buvo pagamintas ribotas kiekis motociklų, pradinė jų kaina buvo $ 17 000. Paklausa buvo didžiulė, tad parduotuvės kainas užkėlė iki $ 25 000. Vėliau *FXR* nurungė *Dyna Glide* modelis. Mano nuomone, šie motociklai nėra tokie geri — ne taip lengvai valdomi kaip *FXR*.

Kalbant apie *Harley Davidson,* labai svarbu garsas... štai tas griaudėjimas patinka visiems. Vienas dalykas, dėl kurio *Harley-Davidson* savininkai motociklus tiesiog dievina, tai tiesiai iš išmetamųjų vamzdžių sklindantis laisvais sūkiais dirbančio variklio garsas. Štai kur jėga! Vos tik viršijate šimto šešiasdešimties kilometrų per valandą greitį, šis garsas dingsta. Daugelis *Harley* motociklų savininkų nesuka galvos dėl greičio, verčiau mėgaujasi tuo laisvos variklio eigos garsu. Raitomis ant griaustinio — tai tikrai leidžia pajusti galią. Japoniški motociklai galios nestokoja, tačiau nėra tokio galingo pojūčio. Su *Harley* galima patraukti *Mack* sunkvežimį. Šito nepadarytumėte su japonišku motociklu, ir ne todėl, kad trūktų galios — paprasčiausiai sugadintumėte sankabą.

Šeštojo dešimtmečio pradžioje *Hondos* reklaminis šūkis skelbė: „Geriausius žmones pamatysi tik ant *Hondos*“. Šis šūkis pritraukė paprastus žmones, bet atstūmė *Hell's Angels*. *Honda* gamino tokius mažutėlius 50 ir 100 cm³ motociklus, o pats didžiausias buvo tik 450 cm³. Vėliau *Honda* ėmė gaminti ir didesnius: 900, 1 100 ir 1 200 cm³ motociklus, o paskui ir tuos milžiniškus 1 500 cm³ aparatus. Kur jau ten, net *Harley* motociklams toli iki šių galiūnų. *Kawasaki* ir kai kurie japoniški sportiniai motociklai turi geresnius stabdžius, daugiau arklio galių ir yra lengviau valdomi.

Harley pasižymi grubia arklio galia. Naujutėlis *Harley* motociklas išleidžiamas su keturiasdešimt devyniomis ar penkiasdešimt dviem galiniam ratui perduodamomis arklio galiomis. Pats šiek tiek padirbėjęs pasiekiau, kad galiniam ratui būtų perduodama aštuoniasdešimt viena arklio galia.

Iki 1984 metų *Harley-Davidson* motociklai buvo liūdnai pagarsėję dėl to, kad leido alyvą. Net visiškai naujutėliai varvėjo ir demonstravimo salėse prekiautojai *Harley* motociklais turėdavo patiesti ant žemės kartono alyvai sugerti. Ankstyvieji *Harley* motociklai leisdavo alyvą, nes gamykloje būdavo įdedamos kamštinės tarpinės su defektais. Kartais kalti būdavo netinkamai surinkti varikliai. Jei motociklas pastovėdavo bent savaitę nevažinėjamas, alyva susirinkdavo alsuoklyje ir alyvos žarnoje. Vos tik užvedus variklį, motociklas imdavo spjaudytis alyva. Įvedus griežtesnę kokybės kontrolę ir atlikus papildomus tyrimus, *Harley* gamintojai pagaliau išsprendė problemą — iš naujųjų *Evolution* variklių alyva nebevarva.