

Sexy bohyně z amerického Olympu



kou a CVO není moc, ale všechny jsou tak podstatné, že pokud postavíte oba stroje vedle sebe, máte pocit, že jde o jinou modelovou řadu. Na první pohled je to výrazné airbrushové lakování, které prostě dělá pořádného baggera baggerem. Konečně začali i u Touringů upouštět od tolik uniformní černě. A samozřejmě taky výrazná chromovaná kola s názvem Agitator, vpředu 19" a vzadu 18", tedy podstatně větší, než má Stritka v základu. S koly souvisí i tuningové plovoucí brzdové kotouče a dvojice čtyřpístkových třmenů Brembo. Oko znalce si ještě všimne lehce snížené zadní partie a prodloužených kufrů, což je další z žádaných prvků. Velmi povedená je celá palubní deska, které dominují nádherně zpracované budíky evokující klasické americké závodní vozy. Na těch jsem docela slušně ujel.

Nejvíce u Street Glide CVO platí upravené rčení „za hodně peněz hodně muziky“. Jestli totiž něčím absolutně bourá konkurenci, je to nadupaná hudební aparatura. Jako by právě na ni konstruktéři vsadili. Stowattová šestireproduktorová soustava dokáže řvát naprosto ukrutně, ani neslyšíte výfuky. Já jsem na Stritce CVO najezdil cca 1000 km za víkend po vlastech českých za krásného počasí, takže jsem ji opravdu náležitě odzkoušel i užil.

Osmnáctistovka...

Výfuk, sání, to všechno je u CVO

samozřejmě jiné, ale do očí to nijak nebije. Rozhodně ne tak, jako nadstandardní nadílka chromu, kterou obdržely další viditelné díly. Takže je na čase přistoupit k vylepšením skrytým, které jsou u CVO v mnoha ohledech důležitější. Podvozek dostal dozadu lepší Screamin' Eagle (SE) stavitelné tlumiče a srdcem motocyklu je unikátní motor TwinCam 110, samozřejmě opět v úpravě SE.

Základní touringový TwinCam 103 o objemu 1690 cm³ je s kroutákem 134 Nm sám o sobě celkem slušný trhač asfaltu, ovšem dvouválec v CVO dává dokonce 156 Nm při 4000 otáčkách! Při jízdě je to hodně znát, přitom ve fabrice pouze zvedli objem na 1802 cm³, dali otevřený filtr K&N a upravili software. Dokonce ani výfukový systém se uvnitř pro Evropu neliší od stan-

VERDIKT

H-D FLHXSE CVO Street Glide

Motor	7/10
Podvozek	7/10
Brzdy	7/10
Ovladatelnost	5/10
Město	4/10
Cestování	8/10
Sport	4/10
Výkon/Cena	3/10

dardu. Komu by to nestačilo, dostane u H-D za příplatek celé SE zapalování, několik typů ostřejších vaček, ještě větší sání a kity na další zvyšování objemu.

Božská, ale ne bezchybná

Testovat tyhle stroje vždycky považuji za čest a jakousi formu odměny za celoroční práci. Street Glide CVO je opravdu luxusní záležitost a když uhání-

V hierarchii velkých cestovních cruiserů je už šedesát let nejvýše postaveným strojem Harley-Davidson Electra Glide a jeho deriváty. Roli božstva pak v tomto případě hrají jeho klony s přívlastkem CVO. Pro letošní sezonu si v oddělení zvláštních přání vzali na paškál sexy model Street Glide.



Ondřej Hruza
ondrej@cmn.cz
foto: Petr Pour

Electra Glide, Road King a všechno to, co z těchto amerických touringů vzešlo, je pro většinu lidí milujících velké cruisery reálným snem, který se jim při dnešních cenách ojetin daří dříve nebo později splnit. Na takových motocyklech se „končí“ a jejich maji-

telé už zpravidla dál o ničem neuvažují, protože komfortnější než tato královská kategorie je jenom auto. Maximálně se řeší, zda vyměnit starší kus za novější.

Z Touringů se stal kult, kterému se dlouho vyhýbal fenomén customizingu a přestavování. Přidání světelných hadů, několika řad zadních světel a orlice namalované na přední kapotě za „customizing“ opravdu nepovažují. Jenže přišla éra tzv. baggerů a před třemi, čtyřmi lety se začaly Touringy ve velkém přestavovat. Manažeri Harley-Davidson

Company se rozhodli nezůstat stranou, sledovali, jak takové přestavby Glajd vypadají a co si trh žádá, a přesně to nakonec dokázali nabídnout v omezené sérii velmi oblíbených Street Glide postavených v oddělení CVO – Custom Vehicle Operations, což je prakticky nový název pro partu inženýrů a designérů, kteří se skrývali pod názvem dlouholetého dvorního ladiče H-D, dceřiné společnosti Screamin' Eagle.

Pojízdná kapela

Rozdílů mezi standardní Strit-

► POHLED SPOLUJEZDKYNĚ

Jsem zvyklá na tandemy supersportů a mám za sebou stovky kilometrů jako spolujezdec na Sportsteru, tohle však bylo opravdu zvláštní. Stritka vypadala tak pohodlně, ale... I když mi pánbůh nadělil dlouhé nohy, na stupačky jsem kvůli kufrům dosáhla jen taktak. Opěrka se také ukázala jako nepříliš funkční prvek. Největší záhadou mi však je, jak jsem si na motorce, na které ze sedla nevidíte z výfukové soustavy ani kousek, tak dokonale popálila levé lýtko. Jinak souhlasím s Ondřejem – zážitek z muziky super, z topení už méně.

Klára





Palubní deska evokuje americké sportáky sedmdesátých let

te krajinou, všichni na vás koukají s pokorou ve tváři. Stroj se parádně vodí a člověk by ani neřekl, že sedí na 389 kg poctivého železa (kapotáže i kufrý jsou samozřejmě plastové). Brzdy úplně v pohodě. Na velkého cruisera až nečekaně. Stejně nečekaný byl i zátah motoru.

Největší deviza Street Glide CVO? To, jakým způsobem se dokáže vypořádat se zatáčkami. Nejdřív jsem je najížděl opatrně, ale postupně jsem zjistil, že tomuhle podvozku opravdu nevádí vysloveně sportovnější styl jízdy. Ovšem při zachování veškerého komfortu a radosti z jízdy v tričku a džínách.

V rámci objektivitu ale musím zmínit i stinné stránky. Dělán to velmi nerad, protože každé správné božstvo by mělo být bezchybné, ale... Standardní motory TwinCam 103 (sedmnáctistovka) se ve všech režimech chovájí naprosto poddajně. TwinCam 110 SE je úplně jiný hřebec, což se podepsalo i na tom, že v cestovním režimu na tuzemských komunikacích pořád přerazujete z pětky na šestku a zpátky. Pětka je přetočená, šestka zase podtočená a uskákaná. Jako na závodáku s upraveným motorem. Malé plexi je sice slušivé, ale pokud jste mého vzrůstu, tak vám servíruje nápor vzduchu přímo do helmy

Rozdílů mezi standardní „Strítkou“ a CVO není moc, ale jsou tak podstatné, že pokud postavíte oba stroje vedle sebe, máte pocit, že jde o jinou modelovou řadu

a pod ní, a nad 120 km/h si připadáte jako fackovací panák.

Pokud se hodláte stát šťastným majitelem Strítky CVO, budiž vám přáno a máte mé doporučení. Ale ještě než na ní absolvujete první dlouhou vyjížďku v horkém letním dni, sežeňte si spoďáry s chladicím zařízením. Ta věc totiž topí. Topí neuvěřitelně moc, topí pořád a nedá se to nijak zastavit. A nejvíc topí přímo na ty „nejdůležitější partie“. Tak jen abyste se pak vy i vaše partnerka(y) nedivili... ■

Motocykl do testu zapůjčila firma H-D Czech Republic.

TECHNICKÉ ÚDAJE	
H-D FLHXSE CVO Street Glide	
Objem	1802 cm³
Výkon	neudán (neoficiálně 68,5 kW/89 k@4900)
Točivý moment	156 Nm@4000
Hmotnost	389 kg (bez náplní)
Cena	33 600 Eur (cca 840 000 Kč)
Motor: čtyřdobý, vzduchem a olejem chlazený dvouválec V45° Twin Cam 110 Screamin' Eagle, OHV/2, vrtání x zdvih 101,6 x 111,3 mm, kompresní poměr 9.15:1, vstřikování ESPFI-SE, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod ozubeným řemenem	
Podvozek: dvojitý kolébkový rám svařený z ocelových trubek, vpředu teleskopická vidlice, vzadu ocelová kyvná vidlice se dvěma tlumiči Progressive Suspension s nastavitelným předpětím pružin, brzdy Brembo/H-D vpředu 2 kotouče Ø 300 mm, čtyřpístkové třmeny, vzadu kotouč Ø 300 mm, čtyřpístkový třmen, pneu Dunlop vpředu D408F 130/60B19, vzadu D407 180/55B18, lité ráfky Agitator	
Parametry: délka 2443 mm, světlá výška 130 mm, sedlo 696 mm, rozvor 1613 mm, úhel řízení 26°, stopa 170 mm, nádrž 22,7 l, olejová náplň 3,8 l	