

Provem la Harley-Davidson Street Rod 750: estil genuí

Seguint les passes de la primera Street, Harley ha desenvolupat la Street Rod, amb una estètica més agressiva i un comportament més esportiu



La Street Rod 750 és una Harley per sortir a fer curves | F.Boada

Tots els fabricants volen arribar a més usuaris i vendre més motos, tot i que moltes vegades es guanyin la crítica dels seus seguidors més puristes per "Trair les essències"

El 2014 Harley-Davidson va presentar la Street 750 amb aquesta finalitat, poder oferir tota una Harley Davidson a qui no s'havia plantejat mai posar-se al manillar d'una de les motos de Milwaukee. D'acord, aquesta bé, les Street no estan fabricades als Estats Units sinó a la seva planta índia de Bawal ... però hi ha algú que encara s'escandalitzi per això?



Reconeixible com una genuina Harley des de qualsevol angle Foto: F.Boada

Seguint les passes d'aquella primera Street, Harley ha desenvolupat la Street Rod, amb una estètica més agressiva i esportiva, amb elements com la careta que envolta el far al més pur estyl Cafè Racer dels 70 ", el manillar estil drag, el disseny de seus parafangs o la angulosa forma de la part posterior. Però aquesta unitat és encara més especial i gràcies a la incorporació massiva de peces especials, fins a 20 Genuine Parts, s'ha customitzat per convertir-la en una moto realment exclusiva.

Destaquen especialment l'escapament, filtre d'aire i cables de bugia vermells, Screaming Eagle. El fanal Led DayMaker, el seient rebaixat, els acabats dels cubrebujes, els punys i retrovisors Diamond, els emblemes Willie G Skull, el suport per l'iPhone o l'espectacular pintura especial. Gairebé 2.000 dòlars en peces que converteixen aquesta Street Rod en una peça única.



El accesoris Sreamin' Eagle li donen una forta personalitat esportiva Foto: F.Boada

Però la Street Rod va més enllà que un simple rentat de cara, respecte a la Street original, ja que s'han realitzat canvis profunds en el bastidor i també en el motor amb l'adopció del nou motor Revolution X. Amb el que la Street Rod és ara una moto clarament més esportiva, amb més prestacions, diferents components i una nova estètica i posició de conducció, és a dir una moto completament nova.

Per convertir la Harley-Davidson Street Rod en una moto més àgil i de tacte més esportiu el primer que ha fet Harley és potenciar la seva motor Revolution X. Així que aquest V2 a 60 ° de 749 centímetres cúbics passa dels 54 Cavalls inicials als 68-8750 revolucions, unit a un augment del parell màxim d'un 8% fins als 65 Newtons Metro a 4.000 voltes. Això s'ha aconseguit redissenyant, culates, cilindres, conductes d'admissió, arbres de lleves i augmentant la relació de compressió. Per complementar-s'ha dissenyat també un tub d'escapament més curt que facilita la sortida dels gasos. És a dir, un treball a fons. Ah! i hi ha una versió amb la potència limitada per al carnet A2.

El motor High Output Revolution X de la Street Rod 750. És excitant, la seva potència arriba d'una forma completament lineal i molt suau, empeny amb l'accelerador obert al màxim des de 2.000 rpm fins al tall en sisena amb contundència. Les vibracions són imperceptibles ni tan sols quan arribes al tall d'encesa a 9.000 rpm.



Una Harley per gaudir-la a la ciutat o en carretera revirada Foto: F.Boada

El xassís segueix la mateixa estructura tubular d'acer, aunque també s'ha redissenyat amb unes noves cotes més esportives. La direcció s'ha tancat des de 32 graus a 27 graus, l'avanç de la roda és 15 mil·límetres menor i la distància entre eixos és també una mica menor, 25 mil·límetres. La forquilla és de tipus invertit i amb barres de 43 mil·límetres és ara més rígida i darrere trobem uns nous amortidors de gas amb dipòsit separat en el tren posterior.

El sistema de frenada compta amb dos discos de 320 mil·límetres mossegats per pinces de quatre pistons davant i darrera amb un sol disc d'igual diàmetre.

La Street Rod, també compta amb una nova posició de conducció. El manillar és pla i ample i el seient, situat bastant baix, a tan sols 765 mm, és de dues peces i dos nivells, els estreps també s'han recol·locat. Jo que faig 1,80m no m'hi acabo de trobar del tot còmode. El manillar, 13 mm més alt i avançat respecte a l'estàndard, fa que t'inclinis cap endavant, sobre el dipòsit. Els estreps queden 75 mm més endarrerits també elevats. Amb el canvi no hi ha problema, però el fre posterior és incòmode d'accionar. S'han hagut de pujar els voluminosos silenciadors per oferir més distància lliure al terra i els estreps s'han posat per sobre, xocant el teu taló amb la protecció del escapament. Això fa que hi toquis cada vegada que mous el peu dret per accionar la palanca de fre.

Està clar que aquest nou model obre noves alternatives per a tots aquells que busquin una custom mitjana. Davant totes les seves rivals ofereix l'exclusivitat i llegenda que només una Harley-

Davidson pot oferir. A més amb un programa de personalització tan extens com el de Harley la teva Street Rod 750 pot ser única, i no pateixis per traïr les essències, que la teva màquina de Milwaukee és una autèntica Harley.

[galeriadefotos]160[/galeriadefotos]