

Harley-Davidson Touring 2015

PREGI ● Finiture e erogazione motore

DIFETTI ● Peso e prezzi



PROVA TURISTICHE

IL VIAGGIO CONTINUA

La Casa di Milwaukee completa l'evoluzione Rushmore sulla propria gamma Touring con tre nuove versioni che portano così a sette la serie. Belle, raffinate e carismatiche, offrono tanto anche se costano care e pesano

di Edoardo Licciardello

The Journey Goes on, il viaggio continua, è lo slogan con cui Harley-Davidson introduce e commenta l'arrivo delle sue novità 2015. Novità in gran parte concentrate nella propria gamma Touring, che peraltro sta vivendo una forte crescita all'interno del mercato italiano: nel primo semestre 2014 le proposte turistiche della Casa di Milwaukee sono cresciute di quasi il 60%, arrivando a toccare una quota del 18% sul totale delle Harley-Davidson vendute. Una vera rivoluzione per il nostro paese, che da sempre lega l'immagine H-D alle Sportster - calate per inciso da oltre il 50 ad un 45% del totale sul mercato italiano, e che conferma implicitamente il favore con cui è stata accolta l'epocale evoluzione tecnica del Project Rushmore. Un successo tutt'altro che scontato considerando il

tradizionalismo della clientela Harley-Davidson, che già in passato ha rifiutato modelli validissimi ma di netta rottura con i canoni tradizionalmente legati ai prodotti di Milwaukee come quelli della gamma V-Rod. Un successo che tra l'altro replica la situazione statunitense, dove invece la gamma Touring recita da sempre la parte del leone, in cui si è visto un turn-over quasi senza precedenti: le Rushmore si sono dimostrate capaci di allettare gli harleysti storici, convincendoli che fosse giunto il momento di cambiare moto, ma anche di conquistare nuovi clienti grazie ad innovazioni tecniche e dotazioni sibiriche che hanno colmato completamente il divario con le storiche rivali... con quattro cilindri in più.

Rivoluzione Rushmore

Project Rushmore, nome con cui Harley-Davidson ha battezzato la rivoluzione tecnica di





cui è stata oggetto l'anno scorso la gamma Touring, è forse l'innovazione di maggior portata nella storia di H-D. Il bicilindrico High Output Twin Cam 103 a V di 45° guadagna infatti testate raffreddate a liquido, pur restando fedele a sé stesso nello schema di distribuzione a valvole in testa con comando ad aste e bilancieri. Il numero 103 indica naturalmente la cilindrata in pollici cubi, valore che nel sistema metrico decimale corrisponde a ben 1690 cc. Naturalmente a corsa lunga, il propulsore è dotato di cambio separato a sei marce (denominato Cruise Drive) con la tradizionale trasmissione finale a cinghia dentata, che addolcisce la risposta all'acceleratore e riduce le richieste di manutenzione. Importante anche il lavoro sulla ciclistica, con l'arrivo del nuovo telaio Rush e dell'impianto frenante Brembo a tre dischi (dell'identico diametro) con antibloccaggio Bosch di serie e frenata combinata Reflex; migliorati anche tutti gli impianti ottici, con importante contributo di sistemi LED che aumentano notevolmente la visibilità. Per il 2015

altri tre modelli si uniscono ai quattro (Road King Classic, Street Glide, Electra Glide Ultra Classic e Ultra Limited) già presenti in gamma; si tratta di Ultra Limited Low, Road Glide Special e Street Glide Special. Condividono fra loro la sostanza, ovvero propulsore e telaio, ma importanti differenze in termini di assetto, posizione di guida e sovrastrutture le rendono all'atto pratico diversissime. Con Harley-Davidson siamo andati in Svizzera, nella splendida cornice dell'Engadina, per verificare in prima persona le doti di queste tre novità

Engadina, USA

Nell'immaginario collettivo moto come le supertourer di Milwaukee sono adatte solo a lunghe trasferte, possibilmente su strade dritte e poco accidentate. Ora, pur non potendo vantare maneggevolezze da scooter o doti dinamiche da supersportive, possiamo garantirvi che tanto nel convulso traffico brianzolo che sui passi alpini attorno a St. Moritz le tre novità 2015 si





destreggiano più che bene. Il meteo ben poco clemente di questi giorni ci ha spinto a preferire spesso la Ultra Limited Low per la maggior protettività offerta dalla sua ampia carenatura, ma tutte e tre hanno dimostrato di aver diverse frecce al loro arco. Le masse, rilevanti per tutte, sembrano sparire una volta in movimento ma si rivelano inevitabilmente impegnative sia fisicamente che a livello di concentrazione nelle manovre da fermo o a bassa velocità. Grazie a ciclistiche ben studiate e ad altezze rasoterra (non solo per la Low) basta però superare le velocità pedonali per potersi rilassare e godere di grandi doti di direzionalità unite ad una certa agilità nell'inserimento in curva. Quando poi si esce da città e periferie per puntare all'extraurbano, nel nostro caso di montagna, la guida si fa davvero piacevole. Le tre Touring si sono dimostrate gratificanti anche affrontando passi alpini come

Bernina e Maloja, rivelandosi dotate di una certa dinamicità (ma attenti alla luce a terra!) e capaci, quando volete contemplare i paesaggi mozzafiato che vi circondano, di lasciarvi la serenità mentale necessaria. Il motore 103 è contraddistinto da un'erogazione degna della miglior arte pasticceria per il modo in cui sa mescolare con le giuste dosi dolcezza di risposta e tante "calorie" sotto forma della vigorosa, ma cremosa spinta che si sprigiona ogni volta che si richiama l'acceleratore. Accelerazione e decelerazione coniugano vigore e dolcezza grazie anche all'apporto elastico della trasmissione finale e ad una frizione morbida e dolce allo stacco. Un po' peggio fa il cambio, che pur se anni luce migliore rispetto alle Harley del passato resta un pochino rumoroso e lento negli innesti, ma restiamo in un quadro di ampia sufficienza tanto da declassare il difetto a livello trascurabile. Un po' perché con masse del

genere in gioco dentro al motore non è semplice fare di meglio, ma anche perché grazie alle sopracitate doti del motore l'attività del piede sinistro diventa evento quasi episodico. Le vibrazioni? Ci sono in folle, quando si avvia il motore, mentre una volta in marcia sembrano sparire magicamente. Sotto i 2.000 giri filtra qualche tremolio su manopole e sella, ma siamo più a livello di massaggio che non di fastidio – non lo diciamo a caso, la sensazione è piacevole e dona un senso all'espressione Good Vibrations. Si torna a percepirle in alto, sopra i 4.000 giri, ma come potete ben immaginare stiamo parlando di regimi che raramente si esplorano su moto di questa indole e cubatura. L'impianto frenante fa bene il suo dovere, una volta abituatisi ad affidarsi prevalentemente al comando a pedale: con una distribuzione dei pesi come questa l'anteriore è un po' limitato nell'espressione pena

rischi di bloccaggi indesiderati (prontamente tenuti a bada dall'ABS) mentre sul posteriore si può sempre contare. La potenza non è affatto male, soprattutto considerando le masse in gioco, ma soprattutto alle velocità autostradali a volte manca un po' quel rassicurante senso di morderza di proposte concorrenti.

Comfort sibaritico

Non ci si annoia praticamente mai con queste Touring: sia da fermi che in sella – almeno finché non ci si fa l'abitudine, ammesso che succeda – lo sguardo cade su un dettaglio dopo l'altro. Le finiture sono assolutamente impeccabili, le mirifiche verniciature metal-flake si stemperano in mille sfumature al cambiare della luce e ovunque si guardi c'è una serigrafia, un comando, una modanatura da osservare ed apprezzare. Finito di assimilare l'opulenza delle finiture è il momento



di giocare con il sistema di infotainment di bordo su tutte e tre – per scelta precisa, la filiale italiana di Harley-Davidson ha deciso di importare solamente le versioni top di gamma dei tre modelli 2015, facendo sì che su tutte sia presente il sistema Boom! Audio 6.5, con navigatore integrato, radio ed interfaccia per telefono e player Mp3. I comandi, sia al manubrio che sul cruscotto, sono facilmente accessibili ed intuitivi (al netto dell'apprendistato per i comandi degli indicatori di direzione non convenzionali, uno per blocchetto) e basta qualche minuto per trovare tutto e sfruttarlo in maniera naturale. La qualità dell'audio del sistema Harman-Kardon è notevole fino alle velocità codice per le strade extraurbane, e il display è chiaro e leggibile in ogni condizione di luce, mostrandosi anche lodevolmente reattivo ai comandi impartiti attraverso l'interfaccia

touch-screen. Un po' fastidioso il fatto che ad ogni riavviamento della moto il sistema si ripresenti nell'interfaccia della radio anche se lo si era precedentemente impostato sul navigatore, ma non stiamo certo parlando di una moto la cui destinazione d'uso prevede soste continue. E parlando di soste, lode a tutte per accessibilità e cura nella realizzazione della valigeria.

Gemelle diverse

Veniamo alle differenze fra i vari modelli, partendo dalla sibaritica Ultra Limited Low. La versione Low, lo dice il nome stesso, è studiata per le esigenze dei meno alti. Una serie di piccoli accorgimenti – sospensioni ribassate, sella più scavata, manubrio arretrato e con manopole più piccole, cavalletto più accessibile, arretramento delle pedane passeggero e riduzione della sporgenza



del carter sinistro – rendono infatti la Ultra più accessibile a chi non passa il metro e settanta senza differenze estetiche effettivamente percettibili senza uno sguardo molto attento o un confronto all'americana. Il rovescio della medaglia è costituito da una posizione un po' troppo raccolta per chi arriva ad un'altezza media: chi scrive si attesta sul metro e settantadue ed è al limite oltre il quale i gomiti finiscono troppo arretrati e le gambe troppo piegate. Il manubrio arretrato porta tra l'altro ad una posizione un po' chiusa, richiedendo un movimento poco naturale per raggiungere i comandi sui blocchetti con il pollice. Per contro, l'efficacia delle sospensioni e il comfort della sella non vengono intaccati, dato che servono asperità di proporzioni crossistiche perché qualcosa arrivi al sedere del pilota. Insomma: se siete al di sotto dei 170 centimetri scegliete questa Low senza il minimo dubbio, se li passate meglio orientarsi sulla versione standard. La protezione aerodinamica

è notevole, anche se il parabrezza a taglio basso lascia passare qualche turbolenza in zona casco attorno ai limiti autostradali. In compenso, sotto si è perfettamente protetti – i radiatori carenati montati sui paragambe coprono ampiamente le estremità inferiori, e alle mani ci pensa la carenatura. Sensibile anche la differenza con presa d'aria e profili paramano aperti o chiusi, fattore che lascia intuire una buona possibilità di climatizzazione con il caldo estivo. Meno protettiva ma molto più scenografica la Road Glide. Minacciosa negli specchietti grazie al doppio faro Daymaker a LED che ricorda i corpi farfallati esterni delle muscle car statunitensi, la Road sconcerta inizialmente per la posizione di guida molto arretrata, che dà l'impressione di un ingombro frontale davvero esagerato. Alla guida il manubrio basso e molto vicino al busto causa qualche problema nelle curve più strette e nei tornanti, penalizzando un po' la Glide nella guida più dinamica. Un peccato, perché le sospensioni ad assistenza

pneumatica (regolabili, ma con notevoli acrobazie data la collocazione dei registri dietro le valigie) si dimostrano più efficaci che sulla Ultra Low, rendendola un po' più gustosa nei cambi di direzione. Eccezionale l'efficacia delle prese d'aria Splitstream (due sotto il cruscotto, una sopra) che permettono di godere di un notevole raffreddamento del pilota nei mesi estivi. Limitata la protezione aerodinamica del cupolino, tagliato davvero molto basso.

Sulla Street Glide Special si trova un po' il meglio dei due mondi: la carenatura Batwing protegge senza rinunciare ad un certo impatto estetico e alla possibilità di ventilazione offerta dal sistema Splitstream, e la massa leggermente più contenuta rispetto alla Ultra la rende più gradevole nella guida dinamica. La posizione di guida è la più naturale delle tre, e di conseguenza il modello è forse il più accessibile della gamma Touring nonché il più gratificante quando ci si vuole gustare la guida.

La posso provare?

Moto di questo tipo non si comprano certo a cuor leggero, soprattutto visti i prezzi – la qualità è molto elevata, e a Milwaukee se la fanno pagare. Servono infatti 26.000 euro per assicurarsi una Street Glide Special, 400 in più per la Road Glide Special e ben 29.000 per la "non-plus-" Ultra Limited Low. Harley ci ha pensato, e pur offrendo naturalmente i canonici demo ride itineranti nel periodo primaverile, ha avviato due programmi destinati trasversalmente a tutti i modelli della gamma H-D, ma particolarmente in sintonia con le corde della famiglia Touring. Servizi studiati per andare oltre il semplice giro di prova, e trasformare il test in un'esperienza – non prendete per piaggeria questo nostro distinguo, vi basta riflettere: una supertourer come quelle di cui stiamo parlando non si apprezzano con un giretto che, nella migliore delle ipotesi, termina nel giro di qualche ora. Si parte dal servizio di noleggio Harley-Davidson Authorized Rentals, nata



proprio per offrire una prova più lunga del classico demo-ride. 360 strutture in tutto il mondo, 14 solo in Italia offrono praticamente tutta la gamma Harley-Davidson con modelli 2015: in Italia 70 moto a disposizione, di cui 40 modelli Project Rushmore. Da notare che si tratta sempre di concessionarie ufficiali H-D, in maniera tale da offrire tutta l'assistenza possibile. L'altra possibilità è quella offerta dagli Authorized Tours: 15 agenzie di viaggio, di cui una in Italia, organizzano classici viaggi a meta oppure studiati per un singolo evento (come ad esempio i raduni di Sturgis e Faaker See) con il denominatore comune di far godere al viaggiatore il bello del turismo ad ampio raggio in sella ad una Harley. Da parte nostra possiamo dirvi che alle Touring 2015 Harley-Davidson non manca niente per giocarsela ad armi pari con gli altri mostri sacri del segmento. Vincere il preconconcetto – per lo più italiano – che identifica le H-D con le Sportster o

le Softtail da duri e puri è sicuramente durissimo, ma un po' di apertura mentale basta per realizzare, toccando con mano, come la diretta concorrenza giapponese e tedesca offra qualcosa di diverso, non necessariamente di migliore, peraltro a prezzi grossomodo paragonabili.

Mai come in questo caso ci si può permettere il lusso (avendo la disponibilità economica, s'intende) di accordare la preferenza secondo il semplice gusto personale. Gusto personale che in Harley-Davidson trova peraltro ampia soddisfazione, perché le sette proposte che compongono la famiglia Touring hanno ciascuna una propria personalità ben definita, ed eserciteranno la propria attrattiva su clienti dai gusti diversi. Che, mai come oggi, magari non hanno preso in considerazione le moto americane ma spinti dalla "rivoluzione Rushmore" si sentono invogliati a provare a guardare il mondo dalla prospettiva di Milwaukee... **M**



ABBIGLIAMENTO

Casco AGV RP60
Ciubbotto Ixon Ninety-six
Jeans Ixon Evil
Guanti Ixon Trigger
Stivaletti TCX