

Harley-Davidson 2016

PREGI ● Nuove sospensioni e cura dei dettagli

DIFETTI ● Frenata poco decisa

PROVA CUSTOM

HARLEY-DAVIDSON LE NOVITÀ 2016

Grandi novità per le Sportster, l'introduzione della Serie S per famiglia Softail e tanti piccoli accorgimenti per tutte le altre moto della Casa americana. Abbiamo provato per voi le principali novità, che ci hanno piacevolmente sorpreso

di Cristina Bacchetti
Foto Stefano Gadda



Eccoci qui, come da tradizione di fine estate, in sella alla nuova gamma di motociclette della Casa di Milwaukee. Il 2016 continua a puntare sullo stile Dark Custom e prevede l'aggiornamento – principalmente – delle piccole della famiglia: le Sportster Iron 883 e Forty-Eight e l'introduzione della pimpatissima Serie S, con Softail Slim S e Fat Boy S.

Harley-Davidson, le novità per il 2016

Ora, come sempre le acque si divideranno. Chi lamenterà il non effettivo aggiornamento della gamma e chi, attaccato alle tradizioni, parlerà la nostalgia per il carburatore e si dirà contrariato da qualsivoglia upgrade che vada ad inficiare i punti fermi del Marchio. Ecco, non vorremmo essere nei panni di Harley-Davidson,

continuamente divisa tra passato e futuro, attenta ad accontentare i veterani così come i nuovi clienti, più esigenti in termini di tecnologia, sicurezza e comfort. Ma per il 2016 arrivano novità che metteranno d'accordo (quasi) tutti: le piccine della famiglia, le nuove Iron 883 e Forty-Eight, si addolciscono nel comfort grazie alle nuove selle e, soprattutto, alle nuove sospensioni. Sì, lo sappiamo che state pensando: "finalmente!". E sì, lo stiamo pensando anche noi, soprattutto dopo averle guidate e aver apprezzato l'effettivo rinnovato feeling con le moto; ma di questo vi parleremo più avanti, ora vediamo nello specifico cosa c'è di nuovo. Innanzitutto come già detto il comfort, la maneggevolezza e la sicurezza, dati dalla nuova forcella a cartuccia (da 39 mm sulla Iron e da 49 sulla Forty, per abbracciare il gommone da 130, messo in mostra dai parafranghi corti) e dai nuovi ammortizzatori posteriori caricati ad azoto e dotati di un gruppo valvole

interno con pistoni da 36 mm e olio ad alte prestazioni. E poi la praticità: il precarico della molla si regola facilmente con l'apposita chiave alloggiata sotto la sella. Ancora non si vede il (tanto atteso) doppio disco anteriore, ma l'ABS è di serie. Sempre minimal e fedele alla filosofia Dark Custom il look: la Iron, attorno al motore Evolution 883 mantiene un'aria ruvida da vera dura, i toni cupi, l'aquila e lo scudo sul serbatoio. E' disponibile in quattro colorazioni: Charcoal Satin, Black Denim o Olive Gold, con logo e aquila sul serbatoio, oppure Hard Candy Custom Gold Flake con dettagli a fiamme e abbinato ai parafranghi neri. La 48, col suo motorone da 1200 cc, mantiene la celebre linea minimal ma muscolosa, avvalendosi di una nuova livrea vintage a strisce orizzontali sul serbatoio, dove spicca in rilievo il leggendario Bar and Shield. Quattro le colorazioni: Vivid Black, Billet Silver, Velocity Red Sunglo e Olive Gold. Le opzioni Hard Candy Custom

comprendono anche le tinte Hard Candy Cancun Blue Flake e Hard Candy Gold Flake. Nuovi i cerchi neri a nove razze in alluminio, belli e soprattutto leggeri, fanno sì che la bilancia segni un bel - 3,5 Kg su entrambe le Sportster. Prima di dirvi come vanno diano un'occhiata ai prezzi: la Iron 883 parte da 10.200 Euro, mentre la Forty-Eight da 12.500 Euro, da intendersi f.c., e le moto sono già disponibili dai rivenditori. Da sottolineare che, dal 2016, tutte le moto della famiglia Sportster saranno equipaggiate con le nuove sospensioni in oggetto.

Su strada: Sporster Iron 883 e Forty-Eight

Visto il succoso preambolo di novità, poche ma importanti, le nostre aspettative prima di salire in sella sono alte, soprattutto per quel che riguarda il famigerato rinnovamento delle sospensioni. Sono state confermate? Vediamo!



Saltiamo sulla Iron e notiamo all'istante quanto la nuova sella più imbottita abbia fortemente rivisto la posizione di guida: ci si alza di qualche centimetro e si ha quindi una sensazione di maggior controllo, pur toccando sempre facilmente a terra coi piedi, e le gambe sono meno raccolte, quindi si affaticano di meno durante il tempo trascorso in sella. Il primo tratto del nostro test si svolge in ambito cittadino, a Barcellona, tra auto incolonnate e strade non esattamente levigate. Quale miglior terreno per mettere alla prova il comfort e l'agilità? Se per la forcella il cambiamento non è così evidente, per quanto riguarda gli ammortizzatori posteriori la storia è diversa: abituati a una situazione decisamente più... rigida, rimaniamo piacevolmente sorpresi nel constatare che le modifiche apportate, coadiuvate dalla nuova sella "comodosa", hanno dato i loro frutti, per la gioia del posteriore (nostro!)

e senza inibire la dinamicità della moto, ora più bella non solo da vedere ma anche da guidare, senza dover temere strade sconnesse, pavè e salati conti dall'osteopata. Idem come sopra anche per la 48, che mantiene la sua posizione di guida non esattamente comoda sulle prime, ma della quale ci si innamora chilometro dopo chilometro, non appena si intuisce come godere delle pedane avanzate, del manubrio basso e di una guida davvero low, in perfetto stile custom e in connubio con l'intramontabile 1200 a V, sempre in bella vista sotto al piccolo serbatoio peanut. Belli ma poco funzionali gli specchietti posti sotto al manubrio. Al termine del tour cittadino non possiamo che concederci un giro tra le alture che si stagliano sul mare di Barcellona, portando le Sportsterine a sgranchirsi un pochetto abbarbicandosi tra tornati e salite, curve e strette stradine tortuose, per vedere se la nuova

impostazione delle sospensioni se la cava bene anche in ambito extraurbano. Ebbene sì, le pedane si limano sempre che è un piacere, inesorabilmente ad ogni curva, ci si può divertire senza eccessive esitazioni da parte della ciclistica e in tutta sicurezza, tarando le sospensioni per il tipo di utilizzo che si vuol fare della moto, per il peso di pilota ed eventuale passeggero. Uno step atteso, che andava fatto e sicuramente ben riuscito. Voto 10. Per il resto nulla di invariato alla guida: le due Sportster rimangono consigliatissime per chi si vuole avvicinare al mondo delle due ruote custom, ancor più con questi nuovi modelli che strizzano l'occhio al comfort, con motori goduriosi a tutti i regimi e l'innegabile fascino che trasmettono. Presenti all'appello anche tutti i difetti noti, leggasi frizione non esattamente di burro, cambi rumorosi all'innesto una frenata in alcuni casi blanda. Ma chi ama le Harley, si sa, le ama anche per questo.

Su strada: Softail Slim S e Fat Boy S

Per il 2016 approdano in gamma i primi due esemplari della nuova Serie S: le due Softail - Slim e Fat Boy - ricevono in edizione limitata il prestigioso propulsore Screamin' Eagle Twin Cam 110B fino ad oggi riservato soltanto ai ricercatissimi modelli CVO. 110 pollici che si traducono in 1.800 cc di cilindrata e 148 Nm di coppia a 3.500 giri. Manco a dirlo: una bomba, inutile parlare di tutto il resto, qui è il motore che la fa da padrone e mostra fiero i muscoli. Ci ha fatto perdere la testa già all'innesto della seconda marcia, per godercelo poi ad ogni allungo e rumorosa accelerata; un rombo cupo che accompagna una potenza importante ma ben gestibile e dove il divertimento sposa il comfort da poltrona dato dall'ampia sella e dalle pedane piatte avanzate. Il grande manubrio basso e largo e le generose dimensioni di queste "coda morbida" sono





addomesticabili ben oltre quel che ci si potrebbe immaginare.

Sì, ci sono piaciute, e non poco. Sono entrambe disponibili in nero, ma la Slim S sfoggia per l'occasione una livrea (a nostro avviso azzeccatissima) verde militare con il doppio logo e una grande stella sul serbatoio. Le due bobberone – ma anche le Softail Heritage, Classic e Deluxe 2016 – ricevono di serie il Cruise Control, comodo per i lunghi viaggi ma, vi assicuriamo, drasticamente inibitore del godimento derivante dal motore Screamin' Eagle! I prezzi della Slim S partono da 21.300 Euro, quelli della Fat Boy S da 23.300, sempre f.c..

Da sottolineare: sulle nuove Softail, così come su tutta la rinnovata gamma, ritroviamo le piacevoli attente finiture da sempre riservate a tutte le motociclette della Casa americana. Cromature,

loghi e dettagli curati fanno bella mostra di sé da ogni angolo delle moto.

In conclusione

Le nostre impressioni riguardo ai principali upgrade apportati da Harley per la gamma 2016 sono dunque più che buone. Il lavoro sulle sospensioni, come già detto, andava fatto e il comfort ne guadagna non poco. La Serie S sarà gradita da chi sogna il potente Twin Cam 110 senza dover spendere tutto il compenso annuale per un CVO. E il resto rimane invariato, come da tradizione: la linea da cattivone, il cambio rumoroso e le immancabili good vibrations. Poi, in armonia con lo stile (dark) custom, è possibile cucirsi addosso la propria Harley grazie alla sempre infinita serie di accessori disponibili sul catalogo ufficiale.





Harley-Davidson 2016, non solo Sportster e Serie S

Altri rinnovamenti per il 2016 riguardano la Road Glide Ultra, che rientra sul mercato dopo un'assenza di due anni sfoggiando il nuovo propulsore Twin-Cooled Twin Cam 103 e tutti gli accorgimenti riservati alle motociclette del Project Rushmore, create quindi seguendo i feedback dei clienti. Ampia la scelta di colorazioni, con proposte standard, Two-tone e Custom: Vivid Black, Superior Blue, Billet Silver, Olive Gold, Two-Tone Crushed Ice Pearl/Frosted Teal Pearl, Two-Tone Amber Whiskey/Vivid Black, Custom Colour Purple Fire/Blackberry Smoke ed infine Custom Colour Cosmic Blue Pearl. I prezzi partono da 22.800 euro. Allestimento Special per la Street Bob che riceve per l'occasione il manubrio drag-bar e una sella biposto, per 15.700 euro di esborso. Piccoli accorgimenti per la mitica Road King: nuovo alloggiamento trasmissione primaria con relativo coperchio a larghezza ridotta e diverse colorazioni aggiornate: Vivid Black, Billet Silver, Velocity Red Sunglo, Two-Tone Crushed Ice Pearl/Frosted Teal Pearl, Two-Tone Deep Jade Pearl/Vivid Black, Custom Colour Purple Fire/

e migliorata struttura di supporto per le borse laterali. Le colorazioni sono tante, con diverse proposte two-tone e Custom: Vivid Black, Superior Blue, Billet Silver, Olive Gold, Two-Tone Crushed Ice Pearl/Frosted Teal Pearl, Two-Tone Amber Whiskey/Vivid Black, Custom Colour Purple Fire/Blackberry Smoke ed infine Custom Colour Cosmic Blue Pearl. I prezzi partono da 22.800 euro. Allestimento Special per la Street Bob che riceve per l'occasione il manubrio drag-bar e una sella biposto, per 15.700 euro di esborso. Piccoli accorgimenti per la mitica Road King: nuovo alloggiamento trasmissione primaria con relativo coperchio a larghezza ridotta e diverse colorazioni aggiornate: Vivid Black, Billet Silver, Velocity Red Sunglo, Two-Tone Crushed Ice Pearl/Frosted Teal Pearl, Two-Tone Deep Jade Pearl/Vivid Black, Custom Colour Purple Fire/







Blackberry Smoke e Custom Colour Cosmic Blue Pearl. Prezzi da 23.900 Euro.

The King of all the Demo Ride

Ultimo ma non ultimo, il concorso: novità per festeggiare la nuova gamma è il contest "The King of all the Demo Ride". Nei mesi di settembre e ottobre 2015, chi si recherà da un concessionario ufficiale previa registrazione per una prova su strada (di Street 750, nuova Iron 883, nuova Forty-Eight, Street Bob, Fat Bob o Street Bob Special), avrà la possibilità di vincere, se estratto i primi di novembre, una Dark Custom e circa 5.000 Euro per personalizzarla. Maggiori info sul sito e dai rivenditori. **M**



ABBIGLIAMENTO

Casco Nolan N21
Giacca Harley-Davidson
Guanti Alpinestars Stella
Jeans Alpinestars Stella
Scarpe TCX X-Street