



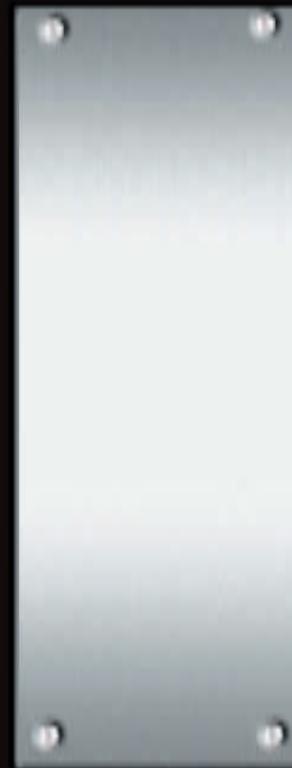


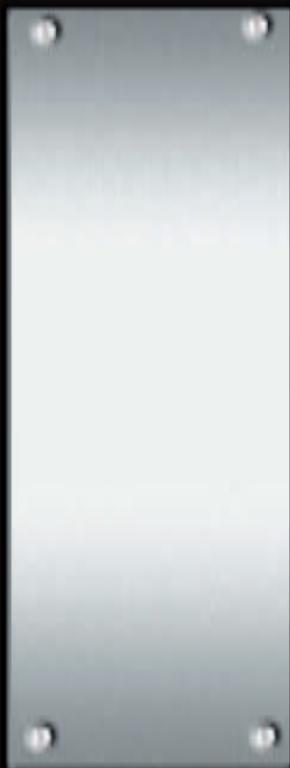
# АМЕРИКАНСКАЯ ЛЕГЕНДА

# HARLEY-DAVIDSON

История Harley-Davidson (HD) берет свое начало из Милуоки, 1903 год. Билл Харли (Bill Harley) и Артур Вальтер Дэвидсон (- Arthur Walter Davidson) разработали одноцилиндровый мотоцикл с установленным на него, изобретенным на пороге нового столетия, одноцилиндровым бензиновым двигателем. Первыми мотоциклами стали Indian (1901) Mitchell, Merkel, Yale (1903). Этот же мотоцикл был изначально построен для соревнований и был снабжен одноцилиндровым бензиновым двигателем внутреннего сгорания. Позже, в том же году, «Харлей-Дэвидсон» открыл первый дилер шип «С.Н. Lang of Chicago», где был продан один из трех мотоциклов, произведенных за год. В 1905 году было произведено 11 мотоциклов, а в 1908-м уже 154; и это была «Company», расположенная в маленьком деревянном сарайчике, построенном отцом Дэвидсона. В 1906 году, исходя из растущего спроса и необходимости в больших производственных мощностях для выпуска своих мотоциклов, «Харлей-Дэвидсон» переместился на новое производство размерами всего 28 на 80 футов (8,5x24,4 метра) на Juneau авеню. Вместе с этим расширением увеличилось и количество работников. К тому времени «Харлей-Дэвидсон» нанимал шесть штатных работников. В том же году был выпущен и распространен первый каталог компании. В 1907 имели место большие преобразования. 17 сентября 1907 года было зарегистрировано Акционерное общество «The Harley-Davidson Motor Company», и количество работников увеличилось до 18, удвоилась и площадь завода. На тот момент слово «Харлей-Дэвидсон» стремительно распространялось. Их мотоциклы били множество рекордов, включая рекорд по экономии топлива, который на то время у «Харлей-Дэвидсон» был на отметке 188,234 мили пути на одном галлоне. В 1909 году Билл Харли разработал проект одного из первых 1000 кубовых V-твинов. Он выдавал скромных 7 лошадиных сил. 45-ти градусному V-твину случилось стать одним из наиболее узнаваемых образов марки «Хар-

лей-Дэвидсон». Небольшая компания быстро расширялась и еще один член семьи Дэвидсонов, Вильям, присоединился к ним. Вскоре на них уже работали более 20-ти работников в специально построенном каменном здании завода. В 1910 год был разработан легендарный знак — «Bar and Shield» («планка и щит»), который был размещен на их мотоциклах. Этому знаку суждено было стать отличительным символом «Харлей-Дэвидсон» до наших дней. Многочисленные первые победные места в заездах, соревнованиях на выносливость и гонках по склонам холмов принесли еще большее признание компании. В 1911 был представлен двигатель F-head. Ему суждено было стать рабочей лошадкой вплоть до 1929 года, до появления двигателя Flathead. Год 1912 увидел дальнейший рост компании «Харлей-Дэвидсон». Сборка брала свое начало на новом шеститиэтажном производстве. «Харлей-Дэвидсон» в этом же году стал экспортером, и первые его заокеанские продажи были сделаны в Японии. В Штатах на то время существовало уже более 200 дилеров компании. 1914-й принес дополнение в виде бокового прицепа к технике «Харлей-Дэвидсон». Компания также официально положила руку на ринг моторейсеров и вскоре стала доминирующей в этом виде спорта и известной как «Аварийная Команда» (Wrecking Crew). 1915 увидел появление трехступенчатой механической трансмиссии. В 1917 году треть всех мотоциклов «Харлей-Дэвидсон» были вывезены за океан, в пользование армии США (для удовлетворения патриотического позыва, а также для помощи в военных действиях). На следующий год, грубо говоря, половина производимых мотоциклов продавались вооруженным силам США. В результате, во время войны использовалось около 20000 мотоциклов, и в основном это были «Харлей-Дэвидсон». К тому времени «Харлей-Дэвидсон» уже стал крупнейшим мировым мотопроизводителем, с почти двумя тысячами дилеров по всему миру. В 1918 «Харлей-Дэвидсон» — крупнейший произво-





1903-1935 гг.

дитель мотоциклов в мире. Ему даже удалось пережить Великую Депрессию. V-твины стали «харлеевской» классикой, таким образом компания пыталась одолеть единственного оставшегося конкурента — «Индиан». Но этот период оказался самым трудным, по причине того, что упали цены на автомобили (вышел «Форд-Т») и мотоциклы стали неактуальными. По этой причине «Харлей-Дэвидсон» предпринимал различные технические инициативы, такие как производство запасных частей, боковых прицепов и даже авиадвигателей, и, конечно же, усовершенствовал свои собственные продукты. В 1920-х были внесены некоторые изменения во внешний вид мотоцикла, который стал более узнаваемым на сегодняшний день. Одним из таких изменений стал узнаваемый бак в форме капли. В 1926-м еще раз появились одноцилиндровые двигатели, производство которых было прекращено в 1918. В 1928-м на «Харлей-Дэвидсон» появился первый двигатель Twin-Cam и тормоз переднего колеса. С этими изменениями мотоцикл был способен развить скорость свыше 85 миль/час. 1930-е и последующие годы увидели уже большее количество побитых и установленных рекордов, а также побед полученных на «Харлей-Дэвидсон». В 1932-м мир увидел трехколесный Servi-Car, которому суждено было стать характерным средством передви-

жения коммивояжеров и полицейских. Наряду с изменением во внешнем виде, таким, как дизайн в стиле «орла», изображения которого наносилось на бензобаки всех «Харлей-Дэвидсон», изменения также коснулись и двигателя. Верхнеклапанный двигатель объемом 61 кв. дюйм, называемый E1 появился в 1936-м и стал очень популярным, получив прозвище «Knucklehead» («яйцеголовый»), кроме всего, это стало и победой над «Индиан». И когда в 1947 «Panhead» («сковородник») выехал за пределы завода, «Харлей-Дэвидсон» был признан истинно Американским Мотоциклом. На протяжении 1940-х «Харлей-Дэвидсон» еще раз поддержал патриотический призыв и послал свои мотоциклы за океан для помощи в военных действиях. В 1941-м выпуск гражданской продукции был практически остановлен, так как компания переориентировалась на выпуск военных мотоциклов. Благодаря своей надежности и высокому качеству «Харлей-Дэвидсон» получил военно-морскую награду «Е», и не последний раз. В ноябре 1945-го снова возобновился выпуск гражданской продукции. В 1947-м «Харлей-Дэвидсон» приобрел старый завод A.O. Smith Propeller Plant и использовал его как механический цех. Произведенные здесь комплектующие перевозились на старый завод на Juneau Avenue для окончательной сборки. С 1949





года на моделях Hydra-Glide стали ставить гидравлический передний тормоз. В пятидесятые «Харлей-Дэвидсон» пережил еще один неприятный период. В то время британцы захватили с помощью своего Triumph 40% мотоциклетного рынка. На счастье, в 1957 году была выпущена модель Sportster — самая быстрая из всех когда-либо выпускавшихся «харлеев». Так же, как это сделали англичане, «харлей» поставил на свою технику стиль и характер. В отличие от английских производителей, «харлей» при этом выжил. В результате массированных атак японцев с Дальнего Востока, англичане исчезли без следа, да и американцы были практически мертвы. Даже «сковородники» не спасали их. В 1952-м «Харлей-Дэвидсон» освоил выпуск мотоцикла с интегрированным двигателем и трансмиссией, как конкурента мотоциклам из Великобритании. В 1953 осталось лишь две Американских мотоциклетных компании, и одна из них должна была уйти. Результатом успеха «Харлей-Дэвидсон» стал выход из бизнеса главного конкурента — компании «Indian». В 1955 году можно было увидеть начало того, чему случилось стать последовательными победами на протяжении семи лет на Daytona 200. Король рок-н-ролла Элвис Пресли остался запечат-

ленным на обложке майского издания «Enthusiast Magazine» на «Харлей-Дэвидсон» модели 1956 года. В 1958-м усовершенствования коснулись задней части мотоцикла. Эти усовершенствования включали в себя задний тормоз и гидравлическую подвеску на моделях Duo-Glide. Понимая важность стеклопластика в мотоциклетном производстве в 1962-м году «Харлей-Дэвидсон» покупает 60% акций Tomahawk Boat manufacturing Company, обеспечив, таким образом, для себя производство стеклопластиковых компонентов. Это первое, что было сделано «Харлей-Дэвидсон» для придания своим моделям роскошного вида. Модель Electra-Glide пришла на смену модели Duo-Glide и была укомплектована электро-стартером. В 1969 для «Харлей-Дэвидсон» пришла пора слияния с Американской Литейно-Механической Компанией (AMF - American Machine and Foundry Company). Качество, однако, сильно упало, и модели Super Glide и SLCR Saferacer выпущенные в 1970-м получили плохие отзывы. Но «Харлей-Дэвидсон» выкупил свою долю и выжил, благодаря запуску в производство нового двигателя Evolution в 1984-м году — компании удалось спроектировать современный мотоцикл, который по-прежнему был Харлей-Дэвидсоном. Начало

на фото: BLACK  
[www.black.com.ua](http://www.black.com.ua)



фото Виктора ДЕМИНСКОГО  
тел.: +38 066 777 1111,  
+38 044 241 7272  
vidi-foto@mail.ru



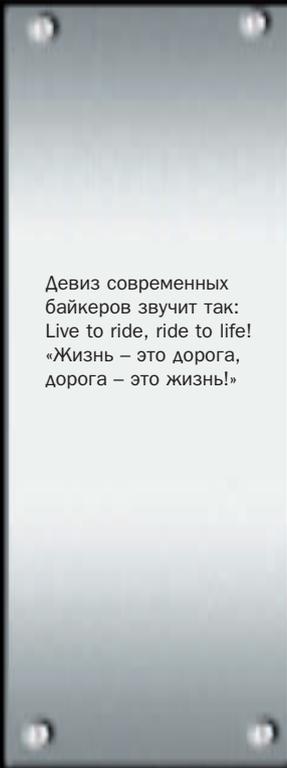
1970-х стало революцией «Харлей-Дэвидсон»: в 1971-м был рожден круизер. Эта машина сочетала в себе спортивную переднюю часть с рамой и двигателем «тепловоза» серии FL. В 1973-м сборочные операции были переведены на новый завод в Йорке (Пенсильвания), площадью в 400 000 кв. футов. 1975-й был первым годом из четырех последовательных лет побед «Харлей-Дэвидсон» на Большом национальном чемпионате в соревнованиях на грязевых треках, проводимом AMA (Американской Мотоциклетной Ассоциацией). В 1977 публике были представлены модели FXS Low Rider и FLHS Electra Glide Sport. Модель FXS отличалась специальным заниженным сидением (это и определило его название «Low Rider» - «низкий ездок»). Модель FLHS была малобюджетным вариантом модели FLH Electra Glide, с модификациями направленными на то, чтобы сделать ее более спортивной. В начале 80-х увидели свет еще одни изменения в паре «мотор-трансмиссия». В 1980 была выпущена модель FLT с пятиступенчатой коробкой передач в блоке с двигателем. В том же году приводная цепь была заменена кевларовым ремнем. В 1981-м году руководящий состав компании выкупил «Харлей Дэвидсон Мотор Компании» у AMF и 1982-м применил к своей продукции формулу «только необходимые материалы» («Materials as Needed»), что помогло значитель-

но снизить затраты на производство и поднять качество комплектующих. В 1983-м году была основана группа H.O.G., ставшая крупнейшим в мире мотоциклетным клубом, спонсируемым производителем. К 2000-му году клуб насчитывал уже более 500000 членов. В 1984 вышел 1340-кубовый V-твин, выпуск которого готовился 7 лет. В том же году начался выпуск модели Softail. Основной отличительной ее чертой были скрытые амортизаторы задней подвески. В 1987-м «Харлей-Дэвидсон» начинает программу «Buy Back», которая предполагает оплату стоимости мотоцикла на протяжении двух лет. В это же время «Харлей-Дэвидсон Компании» получила место на Нью-Йоркской фондовой бирже для того, чтобы обратиться на

на фото: BLACK  
[www.black.com.ua](http://www.black.com.ua)

1914 ЮВ г.





Девиз современных байкеров звучит так: Live to ride, ride to life! «Жизнь – это дорога, дорога – это жизнь!»

себя внимание инвесторов, заинтересованных в доле акционерного капитала. В 1988-м компания праздновала свое 85-летие в Милуоки. В конце революционной для «Харлей-Дэвидсон» десятилетки в модельном ряду был представлен FXSTS Springer Softail. FXSTS Springer Softail – современная интерпретация «Харлей-Дэвидсон» 40-х годов. У него был вид классического байка с 1340-кубовым двигателем, символизирующим новую эру «Харлей-Дэвидсон». В начале 90-х был представлен и быстро прижился дизайн «Fat Boy». Имя «Fat Boy» было производным от сочетания двух названий атомных бомб «Fat Man» и «Little Boy», которые были сброшены на Нагасаки и Хиросиму. Изначально продукт позиционировался как коллекционный – для любителей мотоциклов. И действительно: в процессе существования он достиг этого статуса. Также в 1990 году в Йорке (Пенсильвания) началось строительство завода художественной покраски заявленной стоимостью 31 миллион долларов. Завод был построен в течение года. В 1991 году линейка Dyna «Харлей-Дэвидсон» пополнилась моделью FXDB Dyna Glide Sturgis. Год 1994 увидел прорыв «Харлей-Дэвид-

сон» в гонки «Супербайк»: была выпущена модель VR1000, укомплектованная верхнеклапанным двигателем с жидкостным охлаждением. VR1000 показал, что «Харлей-Дэвидсон» отнюдь не неспособен на производство спортбайков, заточенных под гонки. В 1996 году был открыт завод по поставке запасных частей и сопутствующих товаров во Франклине, штат Висконсин и Центр Разработки Продукции (Product Development Center) в Милуоки. Также в 1997 году завод в Канзасе площадью 330000 кв. футов выпустил свой первый Sportster. В 1998 году начались сборочные процессы и в другой части мира – Бразилии. С 2001 года на моделях Softail появились системы инжекторного впрыска. На сегодняшний день объемы продаж мотоциклов «Харлей-Дэвидсон» по всему миру являются постоянной величиной, а в Соединенных Штатах компания контролирует 62% рынка мотоциклов с объемом более 850 кубических сантиметров.

*К столетию HD  
DEBR & HOBODOG*

