

Harley-Davidson — Lurkmore



Внимание!

Эта статья или раздел полны *стереотипами* чуть более, чем наполовину. Возможно, она создана исключительно для *лулзов*.

«Для «ангелов» всегда было важно ездить на американских машинах. Если говорить о качестве, лично я не жалую «Харлеи». Я езжу на них, потому что я в клубе, а это ведь часть имиджа, но если бы я мог выбирать, то ездил бы на Honda или BMW... Как я обычно говорю: «Грёбанный Harley-Davidson!» »

— Ральф «Сонни» Баргер

Harley-Davidson (рус. *Харлей, Харли, Харитон Давыдыч, Харламенко и Давидзон*, пинд. *hog — боров, Hardly Drivable — трудноуправляемый*) — яркий пример того, как грамотный PR (*например*) способен сделать из говна не только конфетку, но и легенду™. Впрочем, фамилия троих из основателей компании, а по совместительству — и их *весьма шустрого потомка* как бы намекает на *причину* подобных чудес.



Это хороший, годный логотип

Ты помнишь, как всё начиналось

В начале двадцатого века в США самобеглые повозки не клепал только ленивый. В этом отношении сарай братьев Дэвидсонов ничем не выделялся из ряда прочих. Более того, первая модель мотора к велосипеду даже не могла загнать ездока в мало-мальскую горку, что, учитывая самодельный *карбюратор из консервной банки*, неудивительно. Второе же детище неуёмной компании, обзаведясь уже более солидным мотором, ВНЕЗАПНО неплохо себя показало на местных гонках, что всегда помогало торговле. Так что в следующем, 1905 году, уже можно было приобрести первый серийный Харлюк, собранный, кстати, всё в том же сарае.

Потихоньку компания росла, пережила Великую депрессию тридцатых, лишившись при этом многих конкурентов, и вскоре борьба развернулась между двумя столпами моторынка США — Harley-Davidson и *Indian*. Противостояние двух компаний (так называемые Indian Wars) завершилось только в 1954 году с закрытием производства Indian. В немалой степени Harley помогли как армейские заказы во время обеих мировых войн, так и тесные отношения с American Motorcyclists Association.

Увы, положение монополиста рынка тяжёлых мотоциклов не спасло H-D от глубокого финансового кризиса. Развитие модельного ряда практически остановилось. В то время, как на европейских мотоциклах уже стало нормой ножное переключение передач, водители «Харлеев» использовали ручной рычаг. Задняя подвеска появилась только в 1958 году на модели Duo Glide. Конструкция мотора не менялась десятилетиями, а возрастающие требования покупателей к мощности удовлетворялись исключительно по-американски, увеличением объёма двигателя. Особо это доставляло тем, что до появления в 1965 году модели Electra Glide мотоциклы заводились исключительно с кикстартера.

Тем не менее, давно перешагнувшие за литр рабочего объёма тяжеловесные «боровы» на дороге отставали от «триумфов» и BSA с мотором в два раза меньшего объёма. Ещё более пошатнул позиции Harley-Davidson начавшийся импорт японских мотоциклов: они были легче, послушнее, быстрее, и что самое важное — не ломались так часто. Попытки Х-Д расширить производство, начав, например, выпуск снегоходов, не увенчались успехом: «Харлеи» теряли популярность, даже управления полиции стали заменять их на Moto Guzzi, а популяризация образа водителя Х-Д как безбашенного угловника, закинувшего лошадиной дозой *ЛСД*, отталкивала



Отцы-основатели

многих людей.



Сам Вилли Джи

Kick and kick and
kick kick kick to start
your bike
Вот так их и
заводили

«Тогда я решил, что он – безнадёжный параноик. Потом купил себе большой мотоцикл и начал ездить на нём вокруг Сан Франциско и Ист Бэй. Мой байк был прилизанным, заводского типа BSA, и не имел никакого сходства с каким либо из «харлеев» outlaws, а мой первый дорожный прикид состоял из рыжевато-коричневой ковбойской куртки, напоследнейшей вещицы, которую мог бы надеть Ангел Ада. Не прошло и трёх недель с момента покупки мотоцикла, как я уже три раза был арестован и заработал достаточно очков, чтобы распроститься с моей калифорнийской водительской лицензией. »

— Хантер Томпсон

Стагнация привела к поглощению Х-Д концерном [AMF](#) в 1969 году, увольнениям и забастовкам на предприятиях. Новые владельцы попытались удержать фирму на плаву, начав выпуск малокубатурных мотоциклов с моторами Aermacchi, но этим лишь ещё более ухудшили престиж торговой марки, особенно среди байкеров.

Лишь в 1981 году компания вновь обрела независимость, выкупив контрольный пакет у AMF. Серьёзная работа по вытягиванию Х-Д из кризиса, начатая внуком одного из основателей компании Вилли Джи Дэвидсоном, включала как пропаганду (в том числе и с подачи Рейгана, призвавшего пиндосов поддержать [отечественного производителя](#) и увеличившего пошлины на импорт), так и совершенствование продукции: мотоциклы получили новый мотор Evolution и ремённые первичную и главную передачи, избавившись от характерных масляных пятен на месте стоянки. Стиль мотоциклов был доработан с учётом требований рынка. Теперь уже японские производители стали копировать стиль «Харлеев», старательно маскируя верхневальные моторы с водяным охлаждением под классический «воздушник». На модели Honda Shadow [A.C.E.](#) была даже изменена конструкция коленвала, чтобы мотор напоминал Х-Д своими повышенными вибрациями.

Канонічний Харли состоит из

- **Двигатель.** Большая V-образная двойка с углом развала в 45 градусов. В силу воздушного охлаждения и отнюдь не идеальной компоновки не только перегревается, но и поджаривает яйца ездока, расположенные как раз у заднего цилиндра. В силу всё той же компоновки, по уровню вибраций сравним с КРАЗом. Исторически страдает масляными протечками, хотя, по утверждению производителя, моторы Evolution почти не ссутся. Да, мотор, который в конце восьмидесятых наконец перестал отмечать место стоянки — это

вам не какая-нибудь подушка безопасности на «Приоре». Зато агрегат неподдельно красив, что кому-то, бесспорно, важнее.

- **Ходовая.** Немалое количество фунтов стали с телескопической вилкой или [каноничным спрингером](#) спереди и маятником с двумя амортизаторами либо пафосным [софтейлом](#) сзади (то есть задняя подвеска старательно имитирует её полное отсутствие, ибо красиво и [труь](#)). Естественно, требовать от этого сооружения лёгкости управления весьма опрометчиво. Кроме того, попаболь поцреотичным владельцам доставляет не только физически, но и морально, ибо на Настоящий Американский Мотоцикл™ сейчас невозбранно устанавливаются детали [Showa, Nissin и им подобные](#).
- **Пафос.** Каждый болтик крепления патрона лампочки стоп-сигнала несёт на себе клеймо H-D. Всё, что можно покрыть хромом — хромировано, за исключением опять-таки пафосно матово-чёрных версий. Инженеры компании каждый год исхитряются протащить своё детище через ловушки экологов, сохранив при этом каноничный храп мотора (который на высоких оборотах, к слову, превращается в на редкость отвратительный звук). При этом стоит заметить, что в стандарте эти вундервафли идут не особо блестящими. Тонкий маркетинговый ход компании — хочешь ездить на «правильном» мотоцикле — почаще заходи в наш магазин... Там тебя ждёт хромпакет за ..цать баксов. Ну и ещё куча свистелок и перделок, за которые ты заплатишь ещё полторы цены мотоцикла.
- **Поцреотизм.** Каждый [реднек](#), покупающий разбитый пэнхед у соседа за двести баксов или стоматолог, пришедший в салон за Electra Glide, покупает Подлинно Американский Мотоцикл™, пропитанный историей Пиндостана и традициями Пиндостана в седьмом поколении, овеванный запахом бычьего дерьма на [Route 66](#), собранный мозолистыми руками настоящих белых американцев (про всех ниггеров Джо и китайцев, работающих в Милуоки, конечно же, умолчим).
- **Реклама.** Компания позиционирует свою продукцию как обязательный атрибут [внутренне свободного](#) человека (который будет ездить по выходным с соседями-маклерами вокруг района), [плюющего на устои общества](#) (но тем не менее имеющего круглую сумму на новый Харли). В дополнение к мотоциклам H-D выпускает более 9000 различных товаров со своим логотипом, вплоть до кофе и [презервативов](#).
- **Афтермаркет.** Несмотря на Ё-шность Харли, [любую](#) его запчасть можно заменить неоригинальной и, как правило, лучшей, чем заводская по одному из множества толстых каталогов, например [S&S](#). Это может быть как новый сапун (что весьма желательно на моторах Evo), так и новый двигатель в сборе. Вполне обычная картина для США — когда свежкупленный мотоцикл тут же закатывается в мастерскую, где родной мотор меняется на многоинчевый S&S или [RevTech](#), коробка — на [Baker](#) и так далее. Фактически, клон Харли можно полностью собрать из афтермаркетовых запчастей, на [чемпионатах по кастомайзингу](#) даже выделена отдельная категория Custom Chrome Cycles (мотоциклы, собранные из деталей по каталогам [Custom Chrome](#)) (*спойлер*: CC - главный спонсор этих мероприятий).
- **Чудовищная система заводских наименований.** Как известно, каждая модель Харли обозначается аббревиатурой в лучших традициях соцреализма, например FLHTCUTG Tri Glide Classic или FLHTCUI Ultra Classic Electra Glide. Известна точка зрения, что [длина названия модели](#) пропорциональна массе мотоцикла. Некоторые пояснения можно получить [здесь](#), ближе к середине страницы.
- **Бета-тестинг.** Абсолютно все Харлеи в начале выпуска имели, имеют и будут иметь проблемы. Примеров — [громасьё](#). Хвалёные «Эво» поначалу просто кишели неполадками, которые в конце концов удалось свести к уже упоминавшемуся сапуну и иногда отказывавшему датчику Холла в зажигании. На ранних «ТвинКамах 88» нещадно разлетались распределвалы. «Твинкамы 96» поначалу здорово перегревались. Да что там двигатели, пресловутые «Baker» только потому и влезли в бизнес, что штатные пятиступки, стыковавшиеся с «Эво», летели как фанера над Парижем, в отличие от пятиступок поздних Shovelhead. И даже спустя 25 лет, когда в коробку добавили ещё одну, 1, адын ступень, пришлось быстренько менять шестерни. И так решительно во всём, тем более что все эти моцыки таки [были проданы](#). Недостатки, конечно, довольно оперативно исправляют, но... Так что, анон, не вздумай покупать [любой](#) продукт с маркой Х-Д первого, а то и второго года выпуска. Себе дешевле выйдет.
- **Ремонтопригодность.** Конструкция классических харлюков (включая «Спортстеры») имеет ряд философских отличий от прочих современных мотоциклов, за исключением разве что [нашего](#).
 - Компоновка узлов позволяет снимать клапанный механизм, сцепление, да хоть бы и свечи с аккумулятором, не снимая двигатель, бензобак и невесть что еще. Большинство рисомолок на такие финты ушами могут разве что хлопать глазами.



'50 Panhead



'77 Shovelhead (FLH)



'09 Twin Cam (Tri Glide)

- Относительно несложное устройство агрегатов и обилие **инструкций** позволяет осуществлять обслуживание **самостоятельно**.
- Также в наличии горы запчастей (см. пункт «Афтермаркет») для любой модели, хоть бы и для какого-нибудь **Knucklehead**. По причине такого изобилия они относительно дешевы.
- В итоге имеем мотоцикл, который можно спокойно покупать подержанным (так как восстановить его будет несложно) и содержать его годами, не меняя как перчатки и постепенно допиливая под свои личные нужды, и не переплачивать ни дилерам, ни сервисным центрам. Разумеется, столь вопиющий **фатальный недостаток** не укрылся от хищного взора маркетологов X-3, и они предприняли соответствующие меры, о чем см. следующий пункт.
- **Эффективный менеджмент**. Всё тот же Эво, после того, как его довели до ума, оказался винрарнейшим мотором: сохраняя ремонтпригодность предков (чугунные гильзы, которые можно растачивать раз за разом под ремонтные поршни, разборный коленвал, в котором элементарно можно было менять изношенные шатунные подшипники или сам палец кривошипа, и так далее), он при этом не ссался маслом, не радовал владельца рандомными поломками в стиле незабвенного «Урала», и, фактически, стал эталоном двигателя подобной концепции. Сменивший же его твинкам позволил вновь стабилизировать спрос на запчасти:
 - Разборный коленвал заменили прессованным, как на том самом «Урале». Загремело — выбрасывай, или ищи умельцев с 400-тонным прессом. Предыдущие 100 лет же колено спокойно перебиралось хоть в собственном гараже. Конечно, на гоночные моторы ставят именно такие коленвалы, так как они лучше выдерживают **гоночные нагрузки**, но какое до этого дело простым людям?
 - Простой и надёжный привод одного распредвала сменили на два с кучей звёздочек, цепей и натяжителей (якобы чтобы разнести цилиндры и увеличить объём) при том, что и более объёмистые в-твины от тех же S&S обходятся одним распредвалом. Теперь будьте любезны регулярно разбирать полмотора и менять всю эту тряхомудию каждые 40-50 тысяч, не забывая и про подшипники распредвалов, иначе они умрут аккурат **между** заменами цепей ГРМ. (Или, как всегда, купите у **S&S** кит шестерёнчатого привода и забудьте про эти сраные цепи вообще).
 - Этот пиздец оказался настолько пиздецовым, что мотор всё-таки переработали... И одновременно заменили левый роликовый подшипник коленвала, способный пережить пару капиталок, на **гораздо менее надёжный**. А заодно и снизили требования к точности изготовления самого коленвала до такой степени, что проняло бы холодным потом и сборщиков Ирбитского Мотоциклетного.
 - Стоковая система впрыска топлива Delphi генерирует слишком бедную топливную смесь (что замечалось также за стоковыми карбюраторами) якобы для уменьшения вредных выбросов, причем изменять настройки на технически оправданные в Америке **запрещено законодательно**, хотя при помощи афтермаркета это вполне возможно. На моторесурс движка такая езда влияет... **ну ты понел как**.
 - Разумеется, насиловать один и тот же труп — немаркетологично, и с 2017 года на рынок выведен новый двигатель Milwaukee 8, по конструкции напоминающий нечто среднее между Evolution и Shovelhead. Фанаты марки дрожат от предвкушения, знатоки — от ужаса перед очередными «нововведениями». **Так и вышло**... Впрочем, хотя бы от двух распредвалов они отказались, и то ладно. Так что про «нам это понадобилось для увеличения объема» теперь можно считать признанным самими же пиздежом, ЧТД.

Неканоничные и еретические Харли

- В первую очередь — семейство Sportster (*рус. Шпротстер, Шпрот, пинд. Sporty, Gayster, Shortster*) — впрочем, за использование последних двух погонял и им подобных **вне интернетов** в присутствии владельца можно неиллюзорно отправиться к дантисту и/или костоправу. Строго говоря, эта линейка с более чем полувековой историей давно стала классикой X-Д, однако **некоторые любители** показать насколько они «труЪ» и «в теме» до сих пор форсят почёрпнутые из интернетов **щютки** про якобы нетрадиционную сексуальную ориентацию Спортиводов. «Спортивность» этих мотоциклов, появившихся ажно в 1957 как ответ на **британское вторжение** лёгких и мощных (по сравнению с бигтвинами) Триумфов и прочих Нортонов, заключается в чуть более лёгкой ходовой и взбодрённом моторе меньшей кубатуры, сблокированном с трансмиссией в одном агрегате, в отличие от Big Twins. Меметичен двумя вещами. Первая — маленький, но до ужаса стильный «арахисный» бензобак (также называемымся Sporty), ставший традиционным для **бобберов**, и при агрессивной езде запросто могущий высохнуть меньше чем за сотню миль. Вторая — тот факт, что до недавнего времени Спорти даже в стоке успешно драли задницы бигтвинам (*Blowing Away Big Twins Since 1957*), но по мере того, как последних всё больше накачивали стероидами, ситуация примерно выровнялась. Но даже сейчас Спорти остаётся одним из самых востребованных харлюков и пользуется устойчивым спросом у городских райдеров и любителей тюнинга (благо стоковую ходовую, выпуск и сиденье лучше выбросить на помойку при первой же возможности). Наконец, можно

вспомнить, что Спорти являются гордыми носителями самого олдфажного и [тру](#)бного движка в нынешней харлеевской линейке — Evolution родом из 80-х, чем можно невозбранно троллировать любителей [больших блестящих](#) бигтвинов, которые уже докатились до жидкостного охлаждения и не сегодня-завтра получают DOHC.



Сферический Спорти из Пала Мер и Весов, с классическим баком-«арахисом»

Сферический Спорти из Палаты Мер и Весов, с классическим баком-«арахисом»



Sportster 1200, юбилейная версия

Sportster 1200, юбилейная версия



VRSC V-Rod

VRSC V-Rod



«Harley Davidson XL883 sportster? manly bike? just wondering if the bike is manly enough for a guy? first time buyer, new rider. my aunt said if i ride it people will think i'm gay... is that true? »

— C Yahoo Answers

Однако же, это не мешает Спорти иметь свою армию поклонников: как-никак, при практически равной по сравнению с биг-твинами мощности машинка весит на добрый центнер легче (ещё на [полцентнера](#) меньше, как правило, весит ездок), за счёт чего шустрее едет, адекватнее тормозит и веселее идёт за рулём в поворотах (*Blowing Away Big Twins Since 1957*, и никак иначе), а в весьма скромный бюджет (анону обошлось примерно в сто килорублей) его можно пришпорить до ста весьма бодреньких коников на заднем колесе и добиться эластичности в 1,99 секунды с 80 до 120 км/ч.

- Во-вторых — серия VRSC (**V-Twin Racing Street Custom**, о как!). Создана в 2001 году как раз под столетие компании с целью доказать, что Харли ещё торт и обновление модельного ряда не обязательно должно состоять из «революционной смены окраски переднего крыла на новый

революционный цвет». Мотор Revolution, разработанный совместно с инженерами Porsche, вызвал в своё время разрыв шаблона у харлифагов: во-первых, он был **жидкостного** охлаждения, впервые для серийного X-D; во-вторых, он был **верхневальным** с двумя валами в каждой головке, в то время как фирменной чертой Харли давно успел стать **нижневальный** механизм газораспределения. Даже угол развала цилиндров был не привычным 45°, а все 60. Это массивное сооружение объёмом 69 кубических дюймов выдавало 115 лошадиных сил, что было значительно выше классических моторов X-D. Модели придавалась особая значимость: для её производства был построен новый завод, в своё время заснятый каналом Discovery. Впоследствии V-Rod (прозванный в этой стране за несколько специфичный дизайн V-Родом) «раздулся» до 1250 кубиков и оброс линейкой разновидностей, вплоть до дрегстера Screamin' Eagle Destroyer. Тем не менее, **ценителями марки** презирается хотя бы за то, что бензин у него заливается под седло, как у какого-нибудь презренного **джапа**.

- В третьих — ныне покойное подразделение гениального энтузиаста-самоучки Эрика Бьюэлла. За десять лет это подразделение HD разработало и наладило выпуск нескольких весьма странных моделей в стиле стритфайтер и эндуро, докатившись даже до спортбайка (впрочем, уже с другим двигателем). Первый, уже ставший каноничным, Firebolt — это стритфайтер с двигателем спортстера, форсированный до 103 лошадей (oh shit), маслобаком в маятнике и бензобаком в раме, подвесками от Showa и страшной цепкости передним тормозом. Мотоцикл получился неоднозначным. Ломовой момент мотора позволял не утруждать наездника лишней работой с лапкой КПП, а небольшой вес и вылет вилки не возбранял бешеный слалом в потоке машин. От плохого бензина сильно форсированный двигатель воздушного охлаждения начинал детонировать, и через некоторое время или выстреливал свечкой в анальное отверстие наезднику, или заклинивал ЦПГ. Ездить приходилось быстро, иначе был неиллюзорный шанс пригореть к мотоциклу филейными частями. На холостом ходу мотоцикл вибрировал так, что вращался на боковой подножке вокруг своей оси. Но, несмотря на все эти минусы, мотоцикл разошёлся по миру приличным тиражом и снискал популярность у стантрайдеров и девушек. И ещё это, бесспорно, красивый мотоцикл, который к тому же рычит, как Харли и едет почти как спорт.
- В четвёртых — недавно поступившая в продажу entry-level серия Street, оснащаемая моторами неканоничным метрическим объёмом 500 и 750 кубов, неканоничным жидкостным охлаждением, неканоничными 4-клапанскими головками, неканоничным развалом в 60 градусов, и, что самое ужасное, неканоничным местом сборки (Индия). гордо именуется производителем не иначе, как muscle-bike, но **мы-то с вами знаем...**
- Значительно менее известен проект 1976 года Harley-Davidson Nova. Задуманный как ответ потоку более совершенных японских мотоциклов, он имел небывалое для «Харлея» число цилиндров — 4. В целом мотор V4 водяного охлаждения был похож на двигатель Honda Magna; однако, в угоду стилю разработчики совершили несколько весьма странных поступков: например, радиатор разместили под сиденьем, а вытянутый бензобак частично огибал его по бокам. Об ощущениях ездока, сидящего прямо над этим, похоже, не задумались. К счастью яиц американцев, проект потерпел закономерную неудачу: угрожав в него пятнадцать миллионов долларов (что по нынешним меркам составляет около сорока), сменившееся руководство AMF предпочло не связываться с рискованной затеей.
- Ещё меньше известен **скутер** Harley-Davidson Torque, выпущенный в 1961 году на растущей волне популярности этого класса техники. Он оснащался 165-кубовым одноцилиндровым двухтактным двигателем, способным разгонять его до 65 км/ч, вариатором, простой вилкой и маленькими барабанными тормозами. В качестве аксессуаров предлагались коляска, ветровое стекло и спинка для пассажира. Продавался скутер плохо, так что производство свернули уже в 1965 году и больше к этой теме не возвращались.
- Во времена AMF хозяева концерна ничуть не стремились лепить марку H-D на все, что движется. Так появились (и, к счастью, вымерли) снегоход Harley-Davidson, машинки для гольфа Harley-Davidson, и на этом фоне пресловутые мопеды Aermacchi выглядят еще не самым большим пиздецом.
- В уже далёком 2014-м году компания решила заявить, что фраза "технический прогресс" также присутствует в лексиконе её руководителей, и выставила электрический концепт "LiveWire", что переводится как "фазовый провод сети переменного тока" или со сленга "Живчик". Раздав нескольким дилерам сие чудо на тесты, собрав необходимые данные и внося необходимые изменения, в 2019-м мотоцикл начал таки продаваться в США за баснословные 29999 американских рублей. До российских дилеров пока что не докатилось, но ждём. Кроме Живчика, компания показала электромопед и электровелосипед, и озвучило планы производства этих моделей на 2020 год.

Харли и **Reverse engineering**

Наиболее известным примером **использования чужого опыта** является созданная во время Второй мировой модель ХА (Experimental Army). Поскольку обычный сорокапятидюймовый «харлеевский» мотор и в обычных условиях был склонен к перегреву, а цепная главная передача быстро изнашивалась при езде по грязи и песку, было принято решение использовать уже отлично успевший себя зарекомендовать оппозитный нижнеклапанник BMW — его компоновка обеспечивала не только более ровную работу мотора, но и лучший обдув цилиндров, а карданный вал был на порядок надёжнее и проще в обслуживании.

Однако, в отличие от советских конструкторов, ХА не был

практически полной копией BMW; так, например, ходовая часть использовалась стандартная для «Харлеев» тех времён. Интересно, что органы управления на руле были поменяны местами: ручка газа слева позволяла водителю стрелять на ходу; также часть поздних ХА получили телескопическую вилку вместо спрингера. Но, несмотря на значительное превосходство над WLA, оппозитных «Харли» было выпущено всего около 1000 — WLA был дешевле, а основную роль в армии всё равно играли автомобили.

Также после войны (с 1948 года) выпускалась и теперь уже практически полная копия DKW RT125 — прообраза не только наших М1 «Москва», но и Yamaha YA-1, BSA Vantham и многих других. Этот лёгкий двухтактный мотоцикл получил громкое название Hummer, впоследствии получивший модификации Pacer и Scat. Во времена AMF марку Х-Д носили и уже упоминавшиеся «итало-американцы» Rapido и Shortster.

Харли и эта страна

Реклама Н-Д (в тогдашней транскрипции Харлей-Давидсонъ, откуда и пошло произношение «Харлей») была ещё в дореволюционных газетах. Тем не менее, массово они появились только по [ленд-лизу](#), когда Рузвельт посылал Союзу армейские WLA и Indian. Здесь, в соответствии с местной спецификой, к мотоциклам цеплялась коляска от М-72 (она же немецкая W.Krad B1), прилагавшийся к мотоциклу [томми-ган](#) с двумя магазинами заменялся на расовый ППШ, и сооружение отправлялось в бой. Однако же, в армии «валуй» не котировался — из-за низкого просвета он легко увязал в грязи, мотор перегревался и досаждал механикам переусложнённой конструкцией, цепь быстро вытягивалась, а ножное выключение сцепления вкупе с ручным переключением скоростей, хоть и было вполне распространённым в то время, удобнее от этого не становилось. Тяжёлая «галоша» от М-72 часто деформировала менее жесткую на кручение раму WLA. Поэтому наивысшим благом советского солдата было урвать не новенький «валуй», а побитый временем трофейный монстр типа R75 или KS750.

После войны оставшиеся в живых «валуи» нужно было куда-то пристроить. Мало пригодные к армейским и сельским будням, мотоциклы были переданы московской милиции. Странно, но факт: в то время увидеть или приобрести Harley, Indian или BMW было проще, чем советский М-72.

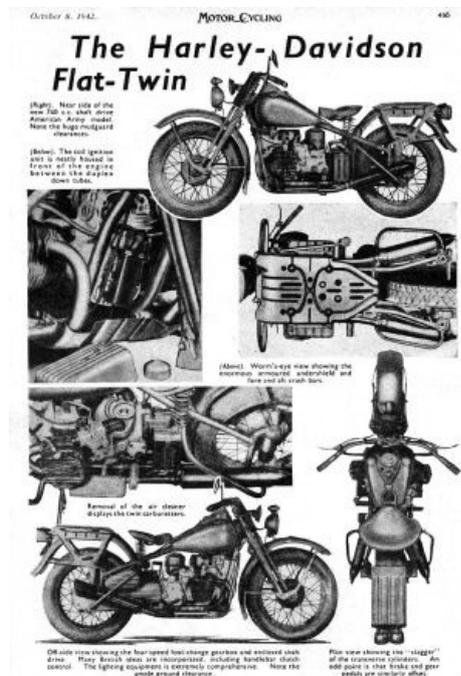
Также стоит отметить древний этастранный миф о сабже, тянущийся ещё с войны. Суть его в том, что настоящие фамилии создателей — Харламов и Давыдов, и [на самом деле](#) они-де были русскими эмигрантами, а посему Н-Д — [исконно русский](#) мотоцикл. Некоторые поцынты до сих пор верят в это на полном серьёзе и являются прекрасной пищей для троллей.

Харлидрочерство и Х-Д головного мозга

Харлидрочерство — явление, широко распространённое среди [личинок](#) человека, в основном — владельцев расовых мотоциклов «Урал» и «Днепр» (ибо стоят дешево и самые большие из совкоциклов). В лёгких стадиях обычно проходит с покупкой первого японского чопперида (что, однако, способствует развитию других заболеваний вроде харлеефобии) или, упаси [Б-же](#), — спорта; часть же вообще садится за руль «Жигулей» и на мотоциклы забывает. Однако среди наиболее нищербродных представителей вида укрепляется и тяжело поражает моск, в основном — на почве банального недоёба. Ведь общеизвестно, что владелец Харли автоматически получает удостоверение альфа-самца ([краткий видеокурс](#)), а его [пинус](#) увеличивается как минимум в два раза.

IRL харлидрочер имеет следующие признаки:

- **Классическое говнарство.** Дичайше котирует группу «Ария», в 50% таскает футболку с её логотипом (в остальных случаях — с логотипом Х-Д). В качестве верхней одежды традиционна турецкая, корейская или китайская косуха, усугублённая



Harley-Davidson ХА



Харли на фоне георгиевского кавалера



WLA в Советской армии



Типичная поделка харлидрочера

следами падений со своего джоча после принятия портвейна или жигуля. В качестве прочих защитных средств практикуются джинсы и гады.

- **Тунингаторство.** Гордо считающий себя кастомайзером поцызэнт одним прекрасным утром берёт в руки болгарку и начинает кромсать ни в чём не повинный «Урал» с целью придания ему «чёрпирного» вида. В силу кривых рук и отсутствия вкуса в 99% случаев получается устройство, способное пугать детей до пятого класса включительно, если, конечно, оно будет способно передвигаться. В силу **понятного отношения** сотрудников ГАИ к этому творчеству люто, бешено их **ненавидит**.



Типичный пост

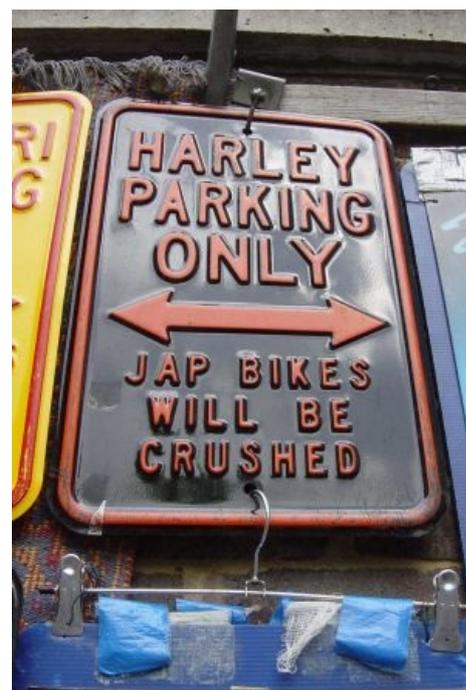
В интернетах болезнь расцветает и имеет следующие клинические симптомы:

- **Ник.** Берётся из какого-нибудь фильма про **байкеров**, либо содержит слова «байкер» или «Харлей». Очень желательна подпись типа «Ride to live, live to ride» или что-то в стиле «Урал и Харлей навек!»
- В техразделах форума традиционно задаётся вопрос из серии «**как воткнуть колесо от „Волги“ в жопу**», ибо поцызэнт строит **чёрпир**.
- Также легко вычисляется по вопросам типа «**подскажите, что это за модель Харлея** (фото прилагается)», «**как организовать свой байк-клуб** (ибо в нормальный поцызэнта никто не позовёт)». В темах, связанных с ГАИ начинает метать слюну, выражая всю глубину своей **попаболы**.
- В большинстве случаев больной **на словах ненавидит японский мотопром**, утверждая, что джапы — это мотоциклы **без души**. **Душой**, естественно, обладают Харли и «Уралы» (иначе как бы он мог осквернить себя ездой на совкоцикле?).
- В темах типа «Поздравляйте, купил <подставить модель Х-Д>» неприкрыто исходит слюнями и палится, даже если скрыл предыдущие симптомы.

В большинстве случаев на форумах эти персонажи живут недолго, ибо быстро вычисляются троллями и с хрустом поедаются. Тем не менее, особо фимозные особи даже не замечают того, что их едят.

Другая разновидность **болезни** поражает некоторых людей, таки купивших Харлей. Основной совпадающий признак — отношение к японским чоппероидам (прочие модели и вовсе игнорируются). Больной, потрясая пафосом состоявшегося Харлеевода, склонен к сентенциям типа «на <подставить модель японоцикла> половина облицовки пластиковая, а на Харли **всё железное**», «Х-Д — мотоциклы для мужиков с яйцами» и так далее. В срач мгновенно включаются **владельцы рисочопиров, активность и ненависть** каждого из которых напрямую зависит от того, насколько объём его рисомолки **меньше** объёма пафосного харлеевского бензиноутилизатора.

Наиболее доставляющие формы заболевания традиционно процветают за пределами этой страны. Так, на мероприятиях НОГ регулярно проводятся развлечения в стиле «обоссы ненавистного джапа».



...ну и ниггерам тоже

« Хотел я ещё позырить на то, как на таких тусовках сжигают какуюнибудь японскую помойку, но этого не было. Вместо этого, недалеко от главной сцены стоял какой-то 800ый VFR, а рядом тумба с которой можно было посцать на него, но это чо-то не так зрелищно как сжечь :) к концу второго дня он уже валялся на боку и ни у кого не вызывал интереса. Потом его, наверно помыли и продали в Россию) »

— DMC

О том, что все Ё-клубы типа Outlaws фактически являются клубами одной марки, и говорить не стоит.

В масскультуре

В принципе, в любом пиндосском фильме про этих ваших байкеров мотоциклов, полностью или частично состоящих из Х-Д, более 9000. Однако, некоторые умудрились выделиться из общей массы и стать предметами фапа лиц, описанных в предыдущем разделе:

- **Чоппер Капитана Америка** из фильма «Беспечный ездох». Хотя от серийного Х-Д там только мотор и трансмиссия (причём, for teh lulz, они были извлечены из полицейского Duo Glide), до сих пор многократно копируется, а само название стало нарицательным.
- **Мотоцикл героя Микки Рурка** из фильма «Харлей-Дэвидсон и Ковбой Мальборо». ИРЛ — реально принадлежащий актёру мотоцикл. Примечательно, что от серийного Харли FXR там только рама, и то переваренная, а мотор заменён на S&S-овский; однако, по настоянию собственно Х-Д, для съёмок в фильме (в частности, сцены, где его **Харлей встает на заднее колесо**) использовался аппарат с родным харлеевским мотором, ибо нефиг. Также неоднократно клонировался, в том числе и в России.
- Каноничный образ **Терминатора** из второй части неотделим от чёрного Х-Д Fat Boy, добытого методом **отжатия** у хозяина-однопроцентника. При этом сам Шварценшницель по жизни мотоциклами особо не увлекался, а вот оппонирующий ему Роберт Патрик aka Т-1000 очень даже не дурак погонять в свое удовольствие, и даже является президентом одного из старейших мотоклубов в мире Boozefighters MC, при этом в фильме ездит на ментовском Kawasaki KZ1000.

Будь мужиком, купи Харли!

Brigitte Bardot - Harley Davidson
Бриджит и Харли

Harley Davidson- "Now More Than
Ever" Commercial

Мечта любого реднека
Best Harley Sound

Каноничный звук Харли

Generation P. Russia awaken! (Press

CC for English subtitles)

Пелевин срывает покровы

Honest Harley Davidson Commercial

Обратите внимание на название
салона

Born To Harley-Davidson Commercial

Колыбельная от Харли

Chris Rea - Working On It

Собери Харли из спичек и желудей

Live by it



Годное,
одобренное масло



Ну не голой ж
бабе ходить



И чтоб светло
было



Zippo,
естественно, в
теме



Кофе Harley-
Davidson. Нет,
правда



Также брэнд
ценим
говнарями...



...благодаря,
например, Валере



ОН SHI~



[Far far](#)



[Ненавязчивая реклама](#)



[Stop dreaming](#)



[Одобрено Педобиром](#)



[Они повсюду](#)



[Немного БДСМа](#)



[Готишно](#)



[Да, и так тоже](#)



[Пахни Хорлеем, будь мужыком!](#)

См. также

- [История в движущихся картинках.](#)
- [Моог картинок.](#)
- [Сайт Н-D.](#)
- [НОГ этой страны.](#)
- [НОГ какого-то замкадыша.](#)
- [ХД. Обсуждения](#) — эпический РФВС-тред Чопперфорума. Читать ВСЁ.



Транспорт

[Автобусники](#) [Метрофанаты](#) [Транспортные фанаты](#) [Транспортные фанаты/Интернет](#) [3605 Au](#) [Au/Конференция](#) [Auto.ru](#) [Chery](#) [Daewoo Lanos](#) [Daewoo Matiz](#) [De Havilland Comet](#) [Harley-Davidson](#) [Hummer](#) [Hyosung](#) [Lada Kalina](#) [M4](#) [Marussia](#) [Multi-Track](#) [Drifting](#) [Renault Logan](#) [Ru auto](#) [Subaru](#) [Top Gear](#) [Tr](#) [Tucker](#) [VIP-атрибуты](#) [Ё-мобиль](#) [Авиасиммер](#) [Автобус](#) [Автобус 410](#) [Автобус ЛАЗ](#) [АвтоВАЗ](#) [Автожур](#) [Автомобилист](#) [Автомобильные номера](#) [Автосервис](#) [Автосрачи](#) [Автостоп](#) [Автошкола](#) [Андрей Рыбакин](#) [Ара-тюнинг](#) [Байкер](#) [БелАЗ](#) [Биокатализатор топлива](#) [Болашенко](#) [Бросить лом в унитаз поезда](#) [Бумер](#) [Ведро компрессии](#) [Велосипедист](#) [Взрывы в метро](#) [ВЛ85](#) [Волга](#) [Газель](#) [Газенваген](#) [Гелендваген](#) [ГИБДД](#) [Грузовик «Урал»](#) [Дальнобойщики](#) [Дачник](#) [День жестянщика](#) [Детская железная дорога](#) [Дороги России](#) [Железнодорожные маньяки](#) [Железнодорожный симмер](#) [Женщина за рулем](#) [Живой щит](#) [Запорожец](#) [Зарубежный автопром](#) [Зацепинг](#) [Как в дорогах иномарках](#) [КамАЗ](#) [Коктейль Лужкова](#) [Кола Бельды](#) [Колхида](#) [Колхозник](#) [Конструктор](#) [Кравчучка](#) [КрАЗ](#) [Красинец](#) [Красномордый](#) [Кукурузник](#) [МАЗ](#) [Маршрутка](#) [Метод Кочки](#) [Метро](#) [Метро на МКАД](#) [Метро-2](#) [Метро/В этой стране](#) [Метробабки](#) [МКАД](#) [Мое место парковки](#) [Монорельс](#) [Монорельсовый кот](#) [Москвич](#)



Born in the USA

11 сентября AlexSword Alt-Right American Dad! Avanturist Beavis and Butt-head
Black Lives Matter Blackface Chris-chan Don Hertzfeldt Duck and Cover HAARP
Harley-Davidson KFC King of the Hill Korn Levelord Limp Bizkit Linkin Park M-16
Marilyn Manson Megadeth Metallica Mr. Hands NASCAR Nine Inch Nails Playboy
Ray William Johnson SJW Skrillex Slayer SOPA South Park System of a Down The Boondocks
Transmetropolitan Weird Al Yankovic X-files Zippo ZOG A Better Amercia with Mitt Айн Рэнд
Альберт Гор Аляска Американские интернеты Американский пирог Амеро Бадд Дуайер
Барак Обама Барби Бобби Котик Борис Вальехо Бостонский теракт Брачный аферизм
Рей Брэдбери Брюс Уиллис Вайомингский инцидент Веганы Вьетнамская война
Гарри Гаррисон Гетто Лавкрафт Голливуд Городские легенды Городские легенды/Список
Госдеп Гражданская война в США Грифины Дарья Демократия Джей и Молчаливый Боб
Джеймс Рэнди Джим Моррисон Джон Кеннеди Джордж Буш Джордж Карлин
Джордж Флойд Дикий Запад Дональд Трамп Дэвид Линч Дядя Сэм Зодиак Зона 51
Идиократия Иранский вопрос Карлос Кастанеда Кен Кизи Киану Ривз Стивен Кинг
Кока-кола Колорадский жук Комиксы Коммуны Крис Хэнсен Крылатая демократия
Ку-клукс-клан Куколд Джеймс Кэмерон Лавей Лас-Вегас