

IT'S TIME TO RIDE

MOTORCYCLE CULTURE MAGAZINE 2024

HARLEY-DAVIDSON®



EDITOR'S NOTE

writer 성현규 대리(할리데이비슨 코리아 PR)

마지막 원고를 끝마쳤습니다. 가을이네요. 유독 별이 많습니다. 저는 지금 서해가 보이는 허름한 숙소에 있습니다. 작은 창이 하나 나 있고요. 달 쪽을 보고 있진 않아서 눈을 희미하게 뜨면 별이 몇 점 보입니다. 휴가철이 끝나서 이곳을 찾는 관광객이 썰물처럼 빠져나간 탓에 숙소 전체가 제법 조용한 편입니다. 노트북을 덮고 불을 끈 다음 창가에 의자를 붙이고 별구경을 했습니다.

미국의 천문학자 칼 세이건은 이런 말을 남겼습니다.

“인간이 별을 바라보는 것은, 별의 후손이 자신의 고향을 바라보는 것이다.”

여러분도 별 좋아하시죠? 빅뱅으로 우리가 모두 한 점에서 흩어져 나온 거라면, 정말로 저 별이 우리의 고향이 맞을지도 모르겠네요. 그래서 별을 볼 때마다 그리운 감정이 떠오르나 봅니다.

오래전에 별과 이별한 후손들은 살면서 무수히 많은 종류의 이별도 경험합니다. 미국으로 유학 하러 갔다가 그대로 취직해 버린 친구, 고향에 두고 온 부모님, 첫 직장 생활에서 나에게 무던히 애써줬던 팀원들, 제주도에서 만난 친절한 재즈바 사장님 등등 저만해도 수많은 이별을 경험했죠. 아직 잘살고 있는 거 보면 우리의 빠가 이별을 견딜 정도의 강도로 만들어졌는지도 모르겠습니다.

“만남이 있으면 헤어짐도 있는 법. 중요한 건 당신이 나와 헤어진 것을 계기로 또 누군가와 만난다는 거야” 얼마 전 인스타그램에서 누군가 공유한 문장입니다. 마틸다 선생님의 말이었는데, 일면식도 없는 그분에게 참 소중한 문장이겠다 싶어 공책에 적어두었죠. 그 마음이 참 좋았습니다. 이별이 나쁘지만은 않을지도 모르겠다는 생각이 들었죠.

그러니까 가을에 하고 싶은 말은, 꼭 모든 이별이 실패를 뜻하는 건 아니라는 겁니다. 별의 후손이 별을 보면서 따뜻하고 아스라한 감정을 느끼는 것은 이별이 꼭 나쁜 건 아니라는 걸 본능적으로 알기 때문입니다. 가을은 이별의 계절이라고 그러지요. 온 세상이 나를 둘러싸고 이별하는 느낌일 겁니다. 생기를 잃은 낙엽이 거리에 쌓이고, 사람들은 외투 속으로 몸을 숨길 테니까요. 가을에 지나치게 외롭고 아파하지 맙시다.

그럼, 한번 생각해 보자고요. 우리가 일상으로부터 도망치고 싶어 여행을 갔다 돌아왔을 때. 집을 내려놓은 나의 방에서 비로소 안심하고 좋아하지는 않았나요? 일상과 이별하고 돌아왔을 때 새로운 일상이 우리를 반기지는 않았구요. 우리가 매일 같이 경험하는 이별이 우리에게 아픈 것만 주지는 않았을 것입니다.

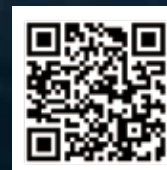
이번 가을에 라이딩을 떠날 땐 두고 오는 것들을 곱씹어보세요. 나를 기다리는 집으로 돌아가도 좋고, 지루한 일상과 영영 이별해도 좋습니다. 하지만 가을 할리데이비슨 모터사이클이 선사하는 근사한 경험은 멋진 이별에서 온다고, 훌가분 라이딩을 해보라고 권하고 싶네요.

당신이 경험하는 모든 이별이 실패가 아니길 바라며. 당신에게 이별이 조금 친절해지길 바라며.

별의 후손들을 위해 이번 호를 펴니다.



HARLEY-DAVIDSON® OF KOREA



홈페이지
www.harley-korea.com

Harley-Davidson® of Korea Magazine
2024 AUTUMN

통권 42호 가을호 | 정기간행물 | 등록번호 : 용인, 바00026 | 신고일 : 2022년 6월 13일
발행인 : 이계웅 | 편집인 : 변주연 | 편집 : 성현규 | 발행일 : 2024년 09월 13일
발행처 : 경기도 용인시 기흥구 신정로 105-12
디자인 | 아트디렉터 최은아_디자인바스켓(주)
인쇄 : 대한프린테크 | 가격 : 10,000원
ISSN 2950-9823

CONTENTS

#AUTUMN

- 02 EDITOR'S NOTE
- 04 CONTENTS
- 06 RIDE RECIPE SEASON 2
: 모터사이클 감성 충전 프로젝트
- 12 HARLEY® NEWS
- 16 MOTORCYCLE CULTURE COLUMN
: 고독이 우리를 구원한다
- 20 HARLEY-DAVIDSON® SHORTS
: WE RACE! HARLEY-DAVIDSON®
- 24 LEGENDARY MOTORCYCLE
: 로우 라이더 ST 이야기
- 30 LEGENDARY MOTORCYCLE
: 도로 위의 활공 HARLEY-DAVIDSON® ROAD GLIDE™
- 36 I AM CUSTOM / PARTS & ACCESSORIES
: 엔진 오일, 가장 중요한 엔진 구성요소
- 40 APPAREL & LICENSING
: AUTUMN BREEZE
- 42 정비실 이야기
: NEVER MISS THE SIGNAL
- 46 #할리했어오늘도
: 오늘도 내일도 '할리'하며
- 48 HARLEY® PEOPLE
: 챔피언의 할리데이비슨, 김인혜 라이더

IT'S TIME TO RIDE는 항상 라이더 여러분과 함께합니다!

IT'S TIME TO RIDE는 독자 여러분의 이야기와 사진을 기다리고 있습니다.
IT'S TIME TO RIDE를 통해 소식을 전하고 싶으신 분께서는 아래 연락처로 연락 부탁드립니다.
담당자: 할리데이비슨 코리아 마케팅팀 성현규 대리 | E-MAIL: chuck@harley-davidson.co.kr

IT'S TIME TO RIDE를 통해 최고의 광고 효과를 누리보세요!

광고 문의: 할리데이비슨 코리아 마케팅팀 성현규 대리
E-MAIL: chuck@harley-davidson.co.kr | TEL: 070-7405-8457

36



엔진 오일, 가장 중요한 엔진 구성요소



로우 라이더 ST 이야기

24

06



프리콜로이드용성무를이서크고



NEVER MISS THE SIGNAL

42



AUTUMN BREEZE

40



#할리했어오늘도

46





모터사이클 감성 충전 프로젝트

writer 성현규 대리(할리데이비슨 코리아 PR)
photograph 최동수(유튜브 BAFLIX)

끝없는 끝으로, 해남 땅끝마을 라이딩

모터사이클 라이딩의 가장 큰 매력 중 하나는 일상으로부터의 해방일 것이다. 미뤄둔 설거지를 해버리는 것처럼 머릿속의 찌꺼기를 비워내는 라이딩. 뜨겁고 습했던 여름의 열기를 씻어내고 싶은 라이더라면, 이번 가을에 해남 땅끝 마을로 떠나보자. 분명 누군가가 당신이 찾던 해방을 땅끝 마을에 숨겨놨을 것이다.



- 라이딩 코스 안내
- 1 할리데이비슨 코리아 광주점
 - 2 설록다원강진 : 전남 강진군 성전면 월남리 1209-1
 - 3 다산초당 : 전남 강진군 도암면 만덕리, 입구에서 300m 도보이동
 - 4 석문공원 : 전남 강진군 도암면 백도로 2084
 - 5 송평해변 : 전남 해남군 화산면 평호리
 - 6 카페여유 : 전남 해남군 송지면 땅끝해안로 1363
 - 7 본동기사식당 : 전남 해남군 송지면 땅끝해안로 1796
 - 8 땅끝모노레일 주차장 : (주차) 전남 해남군 송지면 송호리 1169-2



2 설록다원강진 (전남 강진군 성전면 월남리 1209-1)

민기 힘들 정도로 큰 규모를 자랑하는 설록다원을 따라 라이딩하면 끝없이 펼쳐진 녹차밭의 푸름에 머릿속까지 시원해지는 기분이 든다. 바람에도 녹차향이 녹아있어 풍경 속으로 뛰어든다는 말이 실감난다. 강진을 대표하는 관광지로도 손꼽히고 있으니, 이 순간을 놓치기 싫다면 속도를 낮추고 설록다원 강진을 천천히 음미해 보자.

3 다산초당 (전남 강진군 도암면 만덕리)

다산초당은 다산 정약용이 귀양을 와서 10년간 생활했던 집이다. 유배가 끝날 때까지 이곳에서 학문에만 몰두하며 ‘목민심서’ 등의 저서를 남긴 것으로 알려져 있다. 다산초당을 찬찬히 둘러보다 보면 정약용이 어떻게 학문에만 몰두할 수 있었는지 공감이 된다. 고적하고 푸른 다산초당을 둘러보다 잠시 눈을 감아보자. 문득 내면의 목소리가 또렷하게 들리는 경험을 할 수 있을 것이다.





4 석문공원

(전남 강진군 도암면 백도로 2084)

다산초당에서 송평해변으로 이동하다 보면 입이 떡 벌어지는 풍경과 조우하게 된다. 짧은 구간이지만, 세월이 조각한 기암괴석이 병풍처럼 펼쳐진다. 석문공원에 잠시 정차하여 사진을 남겨보자.

5 송평해변

(전남 강진군 성전면 월남리 1209-1)

송평해변은 3Km에 이르는 길고 근사한 해수욕장이다. 아름다운 해안선으로도 유명해 해남에 방문하는 관광객의 발걸음을 끌고 있다. 송평해변을 따라 해안길이 이어져 있으니 여유롭게 라이딩하며 송평해변의 곡률을 탐미해 볼 것. 중간에 다박포선착장을 경유해 송평해변으로 한 바퀴 돌아보는 것을 추천한다



6 카페여유

(전남 해남군 송지면 땅끝해안로 1363)

땅끝으로 가는 길에 잠시 당 충전하기 좋은 카페가 있다. ‘죽도’로 불리는 섬 바로 앞에 자리 잡은 카페 여유는 라이딩 중 잠시 쉬었다 가기 적당한 곳이다. 창으로 보이는 죽도도 아름답다. 썰물 때면 섬으로 걸어 들어갈 수 있는 길이 열려 보는 재미가 있다.



7 본동기사식당

(전남 해남군 송지면 땅끝해안로 1796)

이번 여정의 끝에 도달하기 전 미식을 즐길 수 있는 식당을 소개한다. 본동기사식당은 기본에 충실한 한식이 준비되어 있다. 김치찌개 1인분을 준비했는데, 다양하고 푸짐한 반찬이 한 상 가득 나온다. 찌개만으로도 밥 한 그릇은 거뜬히 비울 수 있지만, 맛있는 반찬이 많아 이것저것 맛보느라 손이 바쁘다.





8 땅끝마을 스카이워크

(전남 해남군 송지면 송호리 산 43-23, 약 350m 도보 이동)

이제 도착이다. 여기는 대한민국 최남단 ‘땅끝마을’. 땅끝이라는 이름처럼 여기가 한국의 땅끝이라는 말이 실감 나는 풍경이다. 탁 트인 바다와 먼 곳에서 향해 중인 고기잡이배를 보는 기분이 요원하다. 바닥이 투명한 스카이워크를 걸어 땅끝의 바다를 계속 감상해 보자. 마침 해가 지고 있다면 더욱 좋겠다. 스카이워크에서 조금 더 걸어가면 땅끝탑, 전망대 등 다양한 스팟에서 한국의 최남단을 감상할 수 있으니 참고하시길! ☺





끝없는 끝으로, 할리데이비슨 코리아 2024 미국투어

누구나 가슴 속 깊이 꿈꾸는 '순간'이 있습니다. 여러분의 그 '순간'은 언제인가요? 라이더는 꿈꿔왔던 모터사이클로 꼭 가 보고 싶은 여행지가 하나씩 있기 마련인데요. 아메리칸 크루저 장르의 팬이라면 할리데이비슨 모터사이클로 미국의 옛길을 가로지르는 꿈이 바로 그 '순간'이 아닐까 싶습니다. 라이더의 로망 실현 프로젝트, 할리데이비슨 코리아 2024 미국투어를 소개합니다.



이번 할리데이비슨 코리아 2024 미국투어는 14박 17일 일정으로 진행됐습니다. 미국의 마더로드로 불리는 ROUTE 66을 따라 시카고에서 출발해 로스앤젤리스까지 횡단했죠. 총 길이는 약 4,000km에 달합니다. 자연스럽게 다양한 지형과 기후를 극복하는 도전적인 성격을 띠기도 하는데요. 그만큼 볼거리와 즐길 거리도 각양각색으로 존재하는 곳이 ROUTE 66입니다.

1800년대에 미국 사람들과 이민자들은 부를 꿈꾸며 서부로 험난한 여정을 떠났습니다. 자연스럽게 그 길을 따라서 작은 마을과 관광지들이 발전했죠. 이후 1920년대에 그 마을을 잇는 루트66이 생겼습니다. 미국 최초로 개통된 대륙 횡단 고속도로였죠. 이후 인터스테이트 고속도로가 개통되고 잊혔지만, 아메리카나의 진수를 보여주던 루트66을 그리워한 여행자와 음악가, 예술가들이 그 길을 꾸준히 찾으며 다시 명맥을 유지했습니다.



할리데이비슨 코리아 미국투어팀도 루트66에 올랐습니다. 투어엔 할리데이비슨 코리아 임직원과 정비사가 동행해 모터사이클의 컨디션과 코스 등 투어의 전반을 지원했습니다. 끝없이 펼쳐진 루트66을 할리데이비슨 모터사이클로 달리는 기분은 말로 표현하기 힘들 정도였습니다. 크루징의 진정한 맛을 보았죠. 시야에 산 하나 걸리지 않는 끝없는 대평야를 건넌고, 모하비 사막과 그랜드 캐니언 협곡을 주파하기도 했죠. 믿기지 않을 만큼 아름다운 자연 경관을 즐기다 문득, 끝없는 길을 달리는데도 할리데이비슨 모터사이클이 재밌다는 생각이 들었습니다. 특유의 고동감과 무게, 주행감각 등 머신에서 받는 모든 느낌이 루트66에서 경험하는 모든 광경을 흡수하게 도와주었습니다. 지루하지 않았죠.



투어를 하는 동안 우리가 가장 많이 했던 말이 '너무 좋다'였습니다. 미국에서 가장 미국적인 풍경을 만날 수 있었던 시간, 할리데이비슨을 경험하는 가장 원초적인 방법. 루트66을 따라 달리는 미국 횡단은 우리에게 많은 것을 남겼습니다. 할리데이비슨과 함께 해 낸 도전과 성취해낸 로망은 우리의 일상에 새로운 힘이 되어주겠죠?

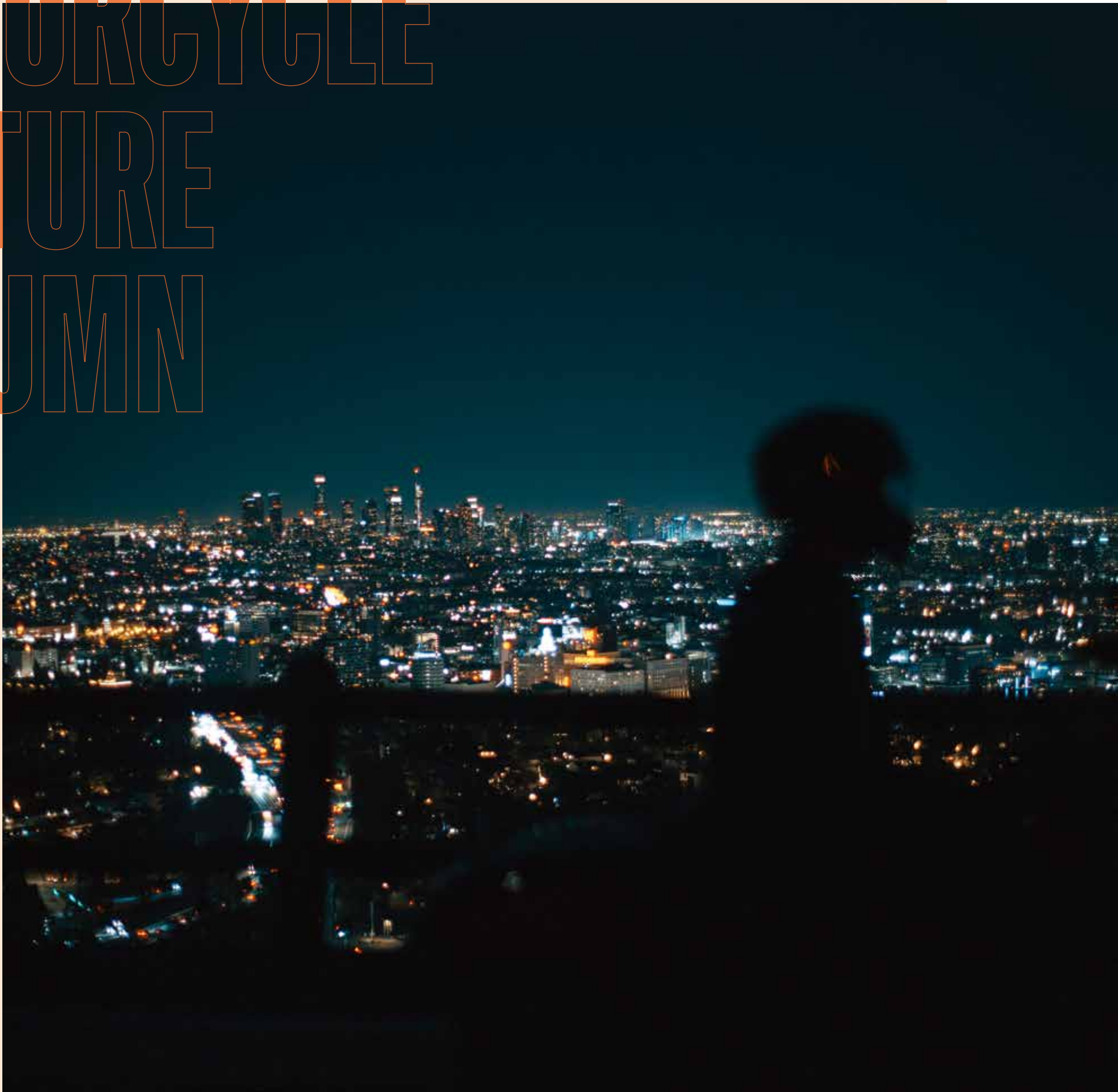
우리 가족을 위한 특별한 여행 할리데이비슨 코리아 2024 패밀리 투어

8월 24일부터 25일까지. 할리데이비슨 라이더와 가족 모두를 위한 '2024 패밀리 투어'가 진행됐습니다. 이번 투어는 충북 증평 벨포레 리조트에서 펼쳐졌는데요. 할리데이비슨 라이더는 가족 앞에서 안전하고 건전한 라이딩 문화를 소개했고, 가족 구성원들은 그런 라이더를 위해 응원의 박수를 보내주었습니다.

이번 투어는 가족 구성원 모두에게 특별한 기억을 선물하기 위해 준비되기도 했습니다. 익스트림 루지, 놀이공원 및 워터파크, 마술 공연 등등 2024 패밀리 투어엔 남녀노소 모두 참여할 수 있는 이벤트가 가득했습니다. 소외되는 사람 없이 모두 즐길 수 있는 자리였습니다.

특히 마지막 날 모토아레나 서킷에서 펼쳐진 할리데이비슨 그룹 라이딩은 모두에게 잊지 못할 멋진 장면으로 기억됐습니다. 할리데이비슨 가족을 위한 패밀리 투어는 앞으로도 계속 될 예정입니다. 모두 내년에 다시 만나요!승





고독이 우리를 구원한다

writer 유주희(서울경제신문 디지털부문 기자)

몇 달째 틈틈이 저출생에 대해 취재 중이다. 타임 투 라이드 지면에서 아마도 최초로 저출생을 언급하는 이유는, 취재 초반에 들은 어느 교수님의 말씀이 잊히지 않아서다. 우리나라 저출생의 원인을 묻자, 그는 기다렸다는 듯 “폭력적이고 경쟁적인 한국의 사회 구조 때문”이라고 답했다. 새로운 이야기는 아니다. 하지만 경제적으로도 사회적으로도 우리 사회의 기득권층이라고 할 수 있는 50대 중년 남성 교수가 ‘폭력적’이라는 단어로 한국 사회를 정의한다는 사실이 놀라웠다. 그리고 취재가 계속될수록 이러한 진단이 머릿속에서 굳어졌다. 저출생의 원인 중 하나로 꼽을 수 있는 사교육 분야에서는 극한의 경쟁이 벌어지고 있었다. 매월 700만원 이상을 자녀 사교육비에 투자하는 A씨는 첫째 자녀가 서울대 문과대에 합격했지만, 의대 진학을 위해 재수 중이라고 했다. 아이는 대치동에서 하숙(학원에 다니러 온 타지역 아이들을 위해 아침밥과 빨래, 청소 서비스가 제공되는 원룸촌이 있다)하며 유명한 재수 학원에 다닌다. 의대가 아닌 이상 아무리 서울대를 졸업해도 ‘50대면 퇴사를 고민해야 하는 대기업 월급쟁이’가 되기 때문에, 어떻게든 의대에 보내려 한다는 것이다. 그렇게 아침부터 밤까지 열심히 공부하는 아이들은 햇빛과 운동 부족으로 하얗고 키가 작다고 했다.



대학 진학과 취업에 성공한 후에는 드디어 행복해지는 걸까. 대부분의 한국인들을 보면 그렇지 못한 것 같다. 인터넷과 스마트폰이 없었던 시절에 비해 일이 너무 많아졌고, 스트레스도 늘어나다 보니 놀고 쉬는 것조차 강박적이고 경쟁적이다. 유명한 식당이나 카페에서는 다른 이들보다 먼저 줄을 서거나 스마트폰으로 대기를 걸어야 한다. 여행조차도 북적이는 도로나 공항, 관광지에서 끊임없이 눈치 게임에 시달리기 십상이다. 제주도로 이주해 살고 있는 한 지인은 종종 서울에 올 때마다 “서울 사람들은 화나 보인다”고 한다. 부정할 수 없는 평가다. 스스로도 기본적으로 화가 나 있다는 사실을 알아서다.

그런 의미에서 더욱, 모터사이클이 있어 다행이라고 생각한다. 처음에는 그저 재미있어서 시작했지만 이제는 스마트폰과 노트북에서 떨어져 있게 해 주는 취미로서도 좋다. 음악을 들으며, 시시각각 바뀌는 풍경을 바라보며 달리면 머릿속의 잡다한 계획들과 불안도 조금씩 씻겨나간다. 오랜만에 누구의 시선도 신경 쓰지 않는 내 자신과 마주한다.

나홀로 투어를 특히 권한다. 모터사이클에 입문하고 수년 동안 그룹 투어에 빠져 지냈지만 코로나19를 기점으로 솔로 투어의 즐거움을 배웠다. 그룹 투어에 비해 적적하긴 해도 스스로를 대면하는 새로움이 있다. 갖가지 말과 계획과 처리할 일들이 별때같이 낯가에 울리는 삶에서 잠시 벗어날 수 있다. 도로를 스치는 산과 강을 마치 처음 발견한 사람처럼 경탄한 끝에 굳이 인적도 차도 드문 곳에 모터사이클을 멈춘다. 얼마간 적막을 향유하고 나면 낯가에 울리던 소리가 점차 잦아든다.

백미는 어두워진 후다. 경복 문경에 잡아둔 숙소로 향하는 길이었다. 숙소는 생각보다 외지고 멀어서 결국 해가 떨어졌다. 마지막 30분 정도는 가로등도 없는 길. 반대편 차선을 스치는 차도 드물었다. 모터사이클 엔진 소리와 헤드라이트 불빛만 남은 밤의 도로는 고독을 위해 준비된 무대와도 같았다. 짧지만 진한 고독이다. 날벌레가 채킷 안쪽 어디까지 파고들 수 있는지 인상적인 경험도 더해지긴 했지만, 세상에서 가장 먼 곳에 똑 떨어진 그 밤의 기분을 두고두고 곱씹곤 한다.

고독은 시야를 밝힌다. 엉키고 설킨 문제마저도 홀로 있을 때는 훨씬 명쾌하게 보일 수 있다. 사회의 논리를 벗어나 내 자신에게 진정 중요한 가치가 무엇인지 선명하게 눈에 뜨이는 것이다. 그 결과 아끼는 사람들에게 좀 더 다정해질 힘을, 그리고 내 삶의 가치와 목적에 충실해질 힘을 재차 얻곤 한다. 주위를 돌아보니 나뿐만이 아니었다. 가장 치열하게 살면서도 주말에는 고독을 찾아 떠나는 이들이 적지 않았다. 꼭 모터사이클이 아니더라도 외진 야영장에서의 나홀로 차박, 낚시, 주말 농장까지 다양한 방식이었다. 그 재미에 산다고 들었다. 다만 이들 대부분은 이제 슬슬 은퇴 후를 준비 중이기도

했다. 갑자기 남아둘게 될 시간에 대비 태세를 갖추는 셈이다.

젊은층에게도 좀 더 고독을 권하면 어떨까. 영어유치원에서 출발해 상위권 대학과 그럴듯한 직장까지, 인생 초반부터 장구한 경쟁에 시달린 끝에 결혼과 육아를 고민할 여유가 바짝 말라버린 이들에게 이제라도 숨통을 트여 줘야 하지 않을까.

저출생 자체를 극복하기 위해서는 아니다. 그보다는 저출생의 근본적인 원인, 아마도 ‘폭력적이고 경쟁적인 사회’로부터 조금이라도 평온을 구하고자 하는 젊은 세대들의 회복을 위해서다. 그렇게 되면 서울의 지하철에도, 대형 마트에도, 회사에도 화난 얼굴들이 조금은 줄어들 것이다. 우리가 좀 더 고독한 가운데 평화를 찾을 수 있기를, 그럼으로써 우리의 고독한 라이딩이 더 안온해지길 희망한다. 승



WE RACE! HARLEY-DAVIDSON®

writer 성현규 대리(할리데이비슨 코리아 PR)



1903년에 창립한 할리데이비슨이 10여 년 만에 세계적인 모터사이클 브랜드가 될 수 있었던 이유. 단순히 디자인과 특유의 감성 덕분만은 아닙니다. 결정적인 그 이유, 궁금하지 않으신가요?



더트 트랙



드래그 레이스

할리데이비슨이 레이싱

결정적으로 할리데이비슨이 유명해진 이유는 레이싱 대회 덕분입니다. 세상에, 스포츠 장르 모터사이클만을 위한 무대인 줄 알았는데 할리데이비슨이라니!
사실, ‘레이스’ 하면 서킷만 떠올리기 쉬운데, 모터스포츠 세계엔 다양한 레이싱 대회가 존재합니다. 길게는 24시간 동안 쉬지 않고 모터사이클을 몰아붙이는 ‘내구 레이스’, 직선 400m 거리를 빠르게 주파하는 ‘드래그 레이스’, 비포장 된 흙길을 달리는 ‘더트 트랙 레이스’ 등 다양한 방식의 대회가 있죠. 자동차와 모터사이클 브랜드는 다양한 대회에 참전해 자사 제품의 우수성을 다양한 방식으로 알리고 있습니다.

창업주? 레이서! 월터 데이비슨

할리데이비슨 창업주 중 한 명인 월터 데이비슨(Walter Davidson)은 레이싱에 진심이었습니다. 그의 진심은 그를 1908년 미국 모터사이클 연맹(FEM : Federal of American Motocyclist)이 개최한 뉴욕 엔듀로 레이스 대회의 우승자로 만들었죠. 1900년대 초반엔 흙과 돌로 이뤄진 비포장길 이 많았기 때문에 엔듀로 대회 우승은 모터사이클 브랜드의 제품성을 증명하는 가장 좋은 방법이었는데요. 이 유명한 대회에서 신생 회사인 ‘할리데이비슨’의 우승은 대중들에게 각인됐고, 이는 곧 장 판매량으로 직결됐습니다.



월터 데이비슨



레이스 레전드

이후로 할리데이비슨은 각종 레이싱 대회를 휩쓸었습니다. 전설적인 선수도 등장하는데요. Smokey라는 별명으로 불렸던 조 페트랄리(Joe Petrali)라는 레이서는 할리데이비슨 모터사이클을 타고 미국 모터사이클 협회(AMA: American Motorcyclist Association)가 주최하는 대회에서 무려 10년 동안 무려 49번의 우승을 차지했습니다. 그뿐만 아니라 지금도 명성을 떨치고 있는 NHRA(National Hot Rod Association) Championship에서도 7년 동안 5번의 우승을 차지하기도 했죠. 그는 1992년 미국 모터스포츠 명예의 전당에 올랐습니다.



조 페트랄리



XR-750

XR-750도 빼놓을 수 없습니다. 모터사이클 역사상 가장 성공적인 레이싱 모터사이클 중 하나로 손꼽히는 XR-750은 37번의 AMA 내셔널 챔피언십에 참전해 29번의 우승을 가져갔습니다. 그 어떤 경주용 자동차나 모터사이클도 이렇게 오랜 기간 동안 많은 레이스에서 우승한 적은 없죠.

할리데이비슨 의류의 시작도

할리데이비슨 의류도 100년이 넘는 역사가 있습니다. 그런데 그 시작도 레이스였습니다. 할리데이비슨 모터사이클이 대회에서 우수한 성적을 얻으면서 대중들은 레이서가 입은 할리데이비슨 의류를 입고 싶어 했고, 할리데이비슨은 저지 등의 의류를 대중들에게도 판매해 그들과 레이싱 DNA를 함께 나눴죠.



121년 넘게 이어온 할리데이비슨의 도전 정신. 그 정신엔 레이스에 진심인 할리데이비슨의 역사가 함께 녹아 있습니다. 다양한 레이싱에 도전해 끝끝내 레전드로 남은 할리데이비슨 모터사이클을 타고 있는 여러분도 저마다의 도전에서 승리한 경험이 있으리라 믿습니다.승

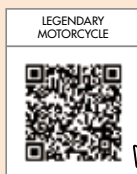
LEGENDARY MOTORCYCLE

로우 라이더 ST 이야기

로우 라이더 ST의 첫 등장은 놀라움 그 자체였다. 할리데이비슨은 코로나 팬데믹 이후 온라인 론칭으로 신차를 선보이고 있다. ‘월드 프리미어’가 전 세계에 동시 송출되는 시기는 매년 1월 말. 로우 라이더 ST가 첫 공개된 때는 한국 시간으로 2022년 1월 27일 새벽 1시였다. 나는 당시 잠자리에 누워 월드 프리미어 이벤트를 시청했다.

writer 김남구(바이커즈랩 기자)

photographer 한명륜(바이커즈랩 기자)



영상으로 살펴보기





117 엔진. 트래블을 늘린 리어 서스펜션. 덩달아 높아진 무게중심. 향상된 동적 성능. 간결한 사이드 케이스. 하지만 무엇보다 인상적인 부분은 역시 디자인, 그중 화룡점정은 프론트 페어링이었다. 로우 라이더 ST의 프론트 페어링 디자인은 1977년에 첫 출시됐던 FXRT를 오마주했다. 개발 비하인드 스토리가 재밌다. 로우 라이더 ST의 제품 기획자는 할리데이비슨 라이더를 유심히 관찰했다. 라이더들은 자신의 모델에 클럽 스타일 페어링을 유행처럼 장착했다. 트렌트를 파악한 개발진은 FXRT의 유산을 계승하는 모델로 로우 라이더 ST를 제시한 것이다.



역대급 화려한 데뷔

2022 월드 프리미어의 슬로건은 ‘Further. Faster.’ 그중에서도 스포츠를 화두로 던졌다. 미국 현지에서 진행되는 ‘킹 오브 배거스 (King of Baggers)’ 레이싱을 집중 조명했고, 곧이어 이 레이싱의 궤를 잇는 모델로 로드 글라이드 ST와 스트리트 글라이드 ST를 소개했다. 그다음이 로우 라이더 ST의 차례였다.

다만 좀 의아한 부분이 있었다. 이미 로우 라이더는 2018년에 다이나(DYNA)에서 소프트테일(SOFTAIL) 패밀리로 편입되면서 한차례 리모델링됐었다. 2020년에는 공격적인 스타일을 가미한 로우 라이더 S도 출시했다. 따라서 채 2년 밖에 지나지 않은 시점에 로우 라이더를 재차 리부팅하기에는 그 틈이 너무 짧았다. 왜 또 로우 라이더인가. 의구심을 품고 영상을 시청하는 와중에 갑자기 로우 라이더 ST가 모습을 드러냈다. 그때 느꼈던 전율을 아직도 생생히 기억하고 있다. 새벽 1시에 잠이 확 깨는 기분이었다.

로우 라이더 ST는 기존 로우 라이더S에서 한 단계 더 진화했다. 강력한 밀워키에이트



덕분에 로우 라이더 ST는 유산을 계승하는 한편 현대적인 감각을 입은 모습으로 탄생했다. 프론트 페어링은 로드 글라이드의 샤크노즈 페어링과 스트리트 글라이드의 배트 페어링을 조금씩 닮은 모습이다. 사이즈가 마치 맞고 콤팩트하다. 부피와 면적이 줄어들어 차량의 전반적인 인상까지 가볍고 샤프한 느낌을 준다. 헤드라이트 양옆과 위, 총 세 곳의 에어 벤트를 마련했다. 페어링 위로는 약 15cm 길이의 윈드 스크린이 부착된다. 순정 액세서리로 높낮이를 달리한 제품도 출시되고 있다.

기능적인 면도 훌륭하다. 로우 라이더 ST의 페어링은 핸들바가 아닌, 프레임에 고정된다. 로드 글라이드와 같은 설계 구조다. 따라서 프론트 페어링의 무게가 핸들링에 영향을 주지 않는다. 로우 라이더 ST의 경쾌함은 여기서 비롯된다. 또한 방풍성과 통기성을 적절히 조율했다. 달려보면 주행풍을 적당히 막아주면서도 일정 부분은 라이더의 상체로 흘러 들어온다. 덕분에 더운 날씨에 시승을 진행했음에도 덜 지쳤다. 또한 옵션 사항으로 프리미엄 Rockford Fosgate® 오디오 시스템을 설치할 수 있다. 이 오디오 시스템은 스마트폰과 연동해 손쉽게 제어할 수 있다. 또한 방수 성능을 갖추고 있기에 비를 맞아도 끄떡 없다.



가장 화끈한 배거 크루저

파워 트레인은 밀워키에이트 117 엔진. CVO™를 제하면 가장 강력한 엔진이다. 또한 로우 라이더 ST에는 헤비 브리더 에어 필터가 기본으로 장착된다. 이 지점에서 생각해 봐야 할 부분은 로우 라이더 ST의 무게다. 로우 라이더 ST의 건조 중량은 315kg이다. 같은 엔진을 장착한 로드 글라이드의 무게는 364kg이다. 약 50kg 정도 가벼운 수치다. 이에 더해 로우 라이더 ST의 사이드 케이스는 손쉽게 탈거할 수 있다. 사이드 케이스의 무게는 양쪽 합해 약 10kg이다. 사이드 케이스까지 탈거하면 건조 중량은 300kg 남짓으로 줄어든다. 즉 로우 라이더 ST는 현재 출시되고 있는 배거 중 가장 가볍고 가장 강력한 모델이다.

이는 스로틀 그립을 감아보면 바로 체감할 수 있다. 출발부터 시속 80km 부근에 도달할 때까지 느껴지는 초반 토크와 가속 성능이 월등히 우수하다. 프런트가 들쭉들쭉할 정도다. 117 엔진은 114엔진에 비해 배기량이 cc 단위로 49cc 정도 높다. 미묘한 차이

만 로우 라이더 ST의 가벼운 무게, 간소화된 전면부 덕분에 몸으로 느껴지는 체감 출력은 차이는 예상보다 크다. 핸들바에는 4인치 높이의 라이저가 장착돼 있어 적당히 스포티하고 적당히 편안한 자세가 완성된다. 여유로운 크루징과 공격적인 스포츠 라이딩이 모두 가능한 포지션이다.

차량의 특성이나 성격 등을 곱씹어 보면 로우 라이더 ST는 범용성이 높은 차량임을 알 수 있다. 프런트 페어링과 윈드 스크린은 근교 주행과 장거리 라이딩에 모두 잘 어울리게 세팅됐다. 사이드 케이스는 1박 이상의 장거리 투어를 떠날 때 요긴하게 쓰일 것이다. 멀지 않은 곳으로 당일치기 라이딩을 떠난다면 탈거하면 된다. 케이스는 공구 없이 빠르게 탈부착할 수 있기 때문에 편의성이 높다. 로우 라이더 ST는 기본으로 솔로 시트가 장착돼 있고 텐덤 풋스텝도 장착돼 있지 않기 때문에 1인 승차에 최적화돼 있다. 이는 장점이자 단점으로도 볼 수 있다. 텐덤 라이딩을 위해 시트와 스텝을 추가해야 것은 아쉬울 수 있다. 반대로 깔끔한 구성 덕에 젊고 활기찬 이미지를 가져간 것이 장점이라는 생각이다.



할리데이비슨의 유산 그리고 미래

최근 몇 년 사이, 할리데이비슨은 새로운 챕터를 준비하기에 바빴다. 레볼루션 맥스 엔진을 탑재한 팬 아메리카, 스포스터 S, 나잇스터 등이 들숨 날숨 쉬듯 출시됐다. 할리데이비슨의 수평화는 높아져가는 환경 규제에 대응하기 위한 필연적인 과제였다. 또한 이미 가동 중인 프로젝트였기에 라인업을 늘리는 것은 정해진 수순이었다. 다만 한편으로 아쉬움 있었던 것도 사실인데, 크루저, 투어러 라인업의 신차 출시가 줄었다는 점이다. 그 시점에 등장한 모델이 스포츠 투어링(ST) 트림의 로드 글라이드 ST, 스트리트 글라이드 ST, 로우 라이더 ST였다. 그리고 그중에서도 고객의 니즈 파악으로 탄생한 클럽 스타일 커스텀 크루저의 탄생이 무엇보다 반가웠다. 결국 할리데이비슨이 지속 성장하기 위해서는 할리데이비슨 라이더가 무엇을 원하는지 잘 알아야 한다. 로우 라이더 ST는 그 수요를 파악하는 단계에서 비롯됐다. 따라서 로우 라이더 ST는 탄생 그 자체만으로 충분히 유의미한 성과이며, 제품에 대한 설득력도 충분하다. 할리데이비슨만의 유산 그리고 앞으로 취해야 할 스탠스가 이 모터사이클에 깃들여 있다. 승



도로 위의 활공

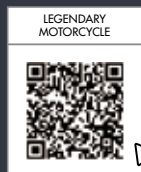
HARLEY-DAVIDSON® ROAD GLIDE™

2023 VS 2024

독특한 스타일로 시선을 빼앗는 로드 글라이드는 할리데이비슨의 새롭고 역동적인 이미지를 구축한다. 로드 글라이드의 신형과 구형을 함께 타보면서 그 변화의 크기를 체감할 수 있었다.

writer 양현용 (월간모터바이크 편집장)

photographer 월간모터바이크 편집부



영상으로 살펴보기



로드 글라이드의 역사

할리데이비슨 ‘로드 글라이드’의 역사는 1979년에 선보인 ‘FLT 투어 글라이드’로부터 시작된다. 1338cc 80큐빅인치 쇼블 헤드 엔진은 최초로 러버마운트를 이용해 장착하고 커버가 씌워진 체인드라이브를 적용했다. 당시의 기준에도 시대를 앞선, 혁신적인 장비의 장거리 투어링 모델이었다. 특히 방풍성능을 극대화하기 위한 대형 페어링을 장착했는데 그 크기와 무게 때문에 기존의 일렉트라 글라이드와 달리 핸들이 아닌 프레임에 페어링을 장착했다. 이는 당시 함께 개발 중이던 노바 투어링의 영향을 받은 것이다. 헤드라이트도 충분한 광량 제공을 위해 두 개가 장착되고 위쪽이 살짝 앞으로 돌출된, 그 모습이 상어의 코를 닮았다고 해서 사크노즈 페어링이라고 부르는 로드 글라이드의 얼굴이 처음으로 탄생했다. 로드 글라이드의 가장 큰 캐릭터가 이때 정립된 것이다. 한편 로드 글라이드라는 이름은 1998년 FLTR 로드 글라이드에서 처음으로 사용된다. 그리고 2013년, 할리데이비슨 110주년을 맞이해 투어링 패밀리를 대대적으로 업데이트한 ‘프로젝트 러시모어’가 공개되었다. 일렉트라 글라이드 계열과 로드 킹에 우선 적용되었고 이듬해인 2015년에 이 변화들을 고스란히 적용한 신형 로드 글라이드가 출시한다. 이후 2017년, 밀워키

에이트 엔진 107로 업데이트되었고 2019년에는 114로 배기량이 변경되었다. 그리고 2024년, 로드 글라이드 역사상 가장 급진적인 변화의 신형모델을 선보였다.

23 VS 24

신형 로드 글라이드의 디자인은 1980년대 이후 40년 넘게 멈춰있던 시계바늘을 한 번에 감아버린 느낌이다. 디자인의 기본적인 요소들은 2023 CVO™ 로드 글라이드에서 미리 엿보았기에 낯설지 않다. 헤드라이트 둘레의 미래적인 디테일 때문에 기존 모델과 완전히 달라졌다고 생각했는데 막상 신·구 모델을 나란히 두고 보니 의외로 공통점이 많이 느껴진다. 특히 로드 글라이드 고유의 비례와 독특한 실루엣을 그대로 재현하고 있어 설명 없이도 두 모델이 하나의 시리즈라는 것이 확연하다. 사크노즈 페어링은 형태를 다듬고 중앙에 반짝이는 LED 헤드라이트를 배치해 새롭고 공격적인 인상을 만들어낸다. 형제 모델인 스트리트 글라이드도 함께 신형으로 진화했지만, 로드 글라이드 쪽이 좀 더 과감한 변화가 이루어졌다. 상어의 이빨을 떠올리게 하는 헤드라이트와 격자모양의 테일램프는 특징적인 실루엣에 현대적인 감각을 더한다. 순정 시트의 변화도 빼놓을 수 없다. 운전석 시트는 편안하

LEGENDARY MOTORCYCLE



밀워키에이트 117

신형으로의 진화에서 생김새보다도 더 큰 차이점은 엔진이라 할 수 있다. 배기량은 114큐빅인치(1,868cc)에서 117 큐빅인치(1,923cc)로 확대되었다. 52cc차이지만 체감되는 성능차이는 그 이상이다. 기존의 밀워키에이트 117과는 다른 엔진이다. 수랭방식의 실린더 헤드를 더하고 오일쿨러 자리에는 라디에이터가 자리 잡았다. 스로틀 바디도 55mm에서 58mm로 커졌고 압축비도 10.2:1에서 10.3:1로 높였다. 더 커진 에어클리너박스과 흡기라인의 개선으로 흡기효율도 높였다. 그 결과 최고출력은 3마력 높아진 105마력, 최대 토크는 5Nm높아진 176Nm가 되었다. 아쉽게도 121엔진에서 미리 선보였던 가변밸브VVT는 적용되지 않았다.

주행감각은 환상적이다. 엔진의 고동감과는 별개로 바퀴가 구르는 느낌이 매끄럽다. 크루징 중에는 마치 솜사탕을 연료로 달리는 것처럼 폭신폭신한 느낌이다. 우아하게 가속하고 스르륵 기울여가며 와인딩 로드를 달리면 도로 위를 살짝 떠서 활공하는 기분이 든다. 저회전부터 토크가 엄청나서 거대한 차체 무게를 가볍게 이겨버린다. 더욱 경쾌하게 달리려고 할 때는 엔진의 회전수

면서도 엉덩이 뒤쪽을 탄탄히 받쳐주기 때문에 강력한 가속에도 안정적으로 하체를 고정시켜 준다. 시트 뒷자리가 깎아지듯 내려가던 기존 시트와 달리, 뒷자리도 제대로 된 쿠션을 갖추고 평평한 디자인으로 2인 승차가 훨씬 편해졌다. 다만 스타일면에서는 시트 뒤편이 펜더 라인에 스며드는 기존의 실루엣이 더 매력적으로 느껴진다. 이 바이크를 혼자서 즐기느냐, 둘이서 즐기느냐에 따라 장점이 될 수도 단점이 될 수도 있는 변화다.

공기역학의 측면에서 보면 압도적인 진화를 이루었다. 차체의 진동이나 와류로 인한 소음, 좌우 흔들림 등이 크게 사라졌다. 이는 고속 주행 시 큰 차이를 만든다. 페어링 크기와 쉴드의 높이는 구형이 더 크지만, 방풍 성능은 신형이 훨씬 안정적이고 장시간 주행 시 피로도 차이가 난다. 덕분에 체감 속도도 차이가 꽤나는데 번갈아 가면서 비슷한 느낌으로 달리면 신형 속도계의 숫자가 10km/h이상 더 높았다.



1979 FLT 투어 글라이드



LEGENDARY MOTORCYCLE



가 매끄럽게 상승하기 때문에 회전한계까지 부담 없이 쭉 상승한다. 이때는 그르렁 거리며 노면을 박차고 나가는 아메리칸 머슬의 매력을 제대로 느낄 수 있다. 개선된 서스펜션은 부드럽게 크루징 할 때는 노면의 자잘한 요철을 잘 지워주지만 주행 시의 하중이동과 큰 충격에는 꽤 단단하게 버티는, 절묘한 세팅이다. 이전의 밀워키에이트 114까지는 높은 기어를 유지하며 저속 주행 시나 언덕 등, 힘이 부족한 상황에서 스로틀을 과도하게 열면 엔진에서 딱딱 거리는 불쾌한 노킹음이 들렸다. 하지만 신형에서는 이 현상이 싹 사라졌다. 덕분에 할리데이비슨의 매력으로 꼽히는 저회전 크루징이 훨씬 편해졌다. 아이들링 수준으로 툭툭거리며 달리다가도 스로틀만 열어주면 부드럽게 가속한다. 사실 이러한 변화는 2023 CVO™ 로드 글라이드에 적용된 밀워키에이트 121 엔진에서 처음으로 느꼈던 점이다. 당시에는 더 큰 배기량과 새롭게 추가된 VVT 기술 덕분에이라 예상했지만 이번 테스트를 통해 117엔진에도 동일한 개선점이 적용되었음을 확인했다. 이를 통해 단순한 성능뿐만 아니라 엔진 자체의 완성도가 높아졌음을 느낄 수 있었다.

확실한 색깔의 주행모드

여기에 새롭게 추가된 주행모드는 엔진의 성격을 자유자재로 바꿔준다. 스포츠, 로드, 레인, 커스텀, 4가지 주행모드가 지원된다. 대부분의 라이더는 여러 가지 주행 모드 중 자신에게 맞는 모드

한 가지만 계속 쓰기 마련이다. 하지만 로드 글라이드는 각 모드별 차이가 확실해 활용도가 훨씬 높았다. 모드에 따라 출력을 비롯해 트랙션 컨트롤 개입량과 엔진 브레이크, 코너링ABS 개입 정도까지 달라지므로 바이크의 성격이 더욱 확실하게 바뀐다. 스포츠 모드에서는 2리터에 육박하는 배기량과 차체의 무게가 믿겨지지 않을 만큼 민첩하게 반응하고 엔진브레이크가 적극적으로 개입해 훨씬 다이내믹한 주행성능을 보여준다, 레인모드는 스로틀에 대한 반응이 한없이 부드러워지고 엔진브레이크도 약해서 바이크의 움직임이 느긋하고 우아해진다. 젖은 노면에서 유용할 뿐 아니라 뒷사람을 배려한 탠덤 라이딩이나 스트레스 없는 부드러운 주행을 즐기고 싶을 때 유용했다. 로드 모드는 스로틀 전개와 엔진의 출력의 상승이 일정한 느낌이라 밸런스가 좋았다. 테스트 중에는 세 가지 모드를 고르게 사용했다. 세부 설정까지 입맛에 따라 설정할 수 있는 커스텀 모드도 마련되어 있다는 점도 좋다.

핸들바 포지션은 더 높아지며 완전한 세미에이프행어 핸들바가 되었다. 적당히 건방진 자세를 연출하면서도 특유의 편안함을 잃지 않는다. 핸들바가 높아진 만큼 차체를 더 가볍게 다룰 수 있고 이는 로드 글라이드 특유의 경쾌한 핸들링, 그리고 더 가벼워진 차량중량과 어우러져 확실한 시너지를 이룬다. 이 큰 덩치가 이렇게 날렵하게 움직일 수 있다는 게 신기할 정도의 민첩한 움직

임이다. 기존 모델에 비해 리어 서스펜션 작동 폭이 커졌고 개선된 서스펜션으로 회전 중 차체가 덜 주저앉기 때문에 기울임 한계도 높아졌다. 꽤 깊은 코너링에서 이전의 감각으로 기울었을 때 발판이 노면을 긁지 않는다. 코너를 더 깊게 찢어주면 그제서야 ‘그으윽’ 소리를 내며 한계를 어필한다. 하지만 여전히 차체는 안정적이고 그립력도 충분히 남아있어 불안함은 없다. 여기에 전자장비의 도움이 차체를 안정화하는 능력 자체가 높아졌다. 차체의 기울임에 대응하는 ABS와 트랙션컨트롤, 그리고 미끄러운 노면에서 과도한 엔진브레이크로 인해 균형을 잃는 것을 방지하는 코너링 드래그토크 슬립 컨트롤 시스템도 적용된다.

제동력도 우수하다. 고속에서 빠른 급제동 시 전후 총 3개의 디스크 브레이크가 연동되어 최대 제동력을 발휘하며 전자장비는 차체를 최대한 안정시킨다. ABS개입이 지나치게 힘을 빼는 것 없이 정교하게 작동하는 것에서 기술의 발전을 느낄 수 있었다.

최신 전자장비의 업데이트도 빠질 수 없다. 기존의 계기반은 상단에 인포테인먼트를 배치하고 핸들바에 속도계와 회전계를 배치한다. 각종 게이지가 계기반 주변에 배치되어 조금은 복잡해보이는, 하지만 그 점이 오히려 매력적인 구성이었다. 하지만 이제

큼직한 TFT계기반이 모든 기능을 통합한다. 구성이 심플해진 것은 물론 주행 중 시야 바로 아래 위치해 주행하며 화면 전체를 한 눈에 체크할 수 있다. 무선 애플카플레이를 지원해 애플뮤직 등에서의 음악 재생은 물론 카카오톡과 T맵 등 선호하는 내비게이션을 계기반에서 바로 사용할 수 있다는 것도 큰 장점이다. 계기반은 터치입력 역시 지원하는데 핸들바로부터 거리가 멀어서 직접 터치하기에는 다소 불편하다. 하지만 새로운 스위치박스는 모든 기능을 조작하기 편리하게 구성되어 주행 중 핸들 바에서 손을 뗄 일이 없었다.

정상진화

신형 로드 글라이드는 스타일면에서 기존의 로드 글라이드의 매력과는 결이 달라졌다. 그만큼 외형에 있어서는 사람에 따라 매력적으로 다가 올수도, 아쉬울 수도 있다. 하지만 처음에는 조금 낯선 디자인도 어느새 눈에 익어 훨씬 근사해 보인다. 그리고 주행성능에 대한 평가만큼은 이견이 있을 수 없을 만큼 큰 폭의 발전이 이루어졌다. 로드 글라이드가 가지고 있던 장점은 더 키우고 단점은 줄였다. 이제 로드 글라이드는 120년의 역사가 다듬은 할리데이비슨의 새로운 얼굴이다. 승



엔진 오일, 가장 중요한 엔진 구성요소



엔진의 성능을 유지하는 데 가장 필요한 요소는 바로 엔진 오일이다. 대충 아무거나 들어있기만 하면 된다는 생각만큼 위험한 발상은 없다. 들어있는 양도 중요하지만, 어떤 엔진 오일을 들어 있느냐에 따라 엔진의 성능과 수명 그리고 라이딩의 즐거움까지 좌우된다. 엔진 오일, 단순한 윤활유가 아니다. *writer 최홍준(모터사이클 저널리스트)*

모터사이클의 성격을 만들어내는 가장 핵심적인 요소는 바로 엔진일 것이다. 어떤 형식의 엔진을 가지고 있느냐는 모터사이클의 성격과 용도 그리고 많은 것을 대변한다. 할리데이비슨 모터사이클은 V트윈 엔진을 가지고 있기 때문에 특유의 고동감과 진동 그리고 디자인을 완성시킬 수 있었다. 큰 보어와 긴 스트로크를 가지고 있기 때문에 다른 엔진과는 차별화된 엔진 필링과 특유의 고동을 즐길 수 있다. 엔진은 모터사이클의 핵심이자 가장 큰 특징이다.

이런 엔진을 구성하는 요소는 어느 하나 불필요한 것이 없다. 피스톤이나 커넥팅 로드, 밸브와 캠 샤프트, 각 구동 요소에 들어가는 베어링들 그리고 오일펌프처럼 순환을 담당하는 요소 등 엔진은 최소한의 것들로 최대한의 성능을 얻기 위해서 다듬고 또 다듬어졌다. 구조적인 것들은 더 이상 개량이 어려울 만큼 진화되어 있기 때문에 최근에는 재질을 강화하고 변경해 성능을 높이고 내부 효율을 추구한다.

엔진은 폭발적인 힘을 내는 만큼 엔진 내부의 온도는 상상 이상으로 높게 올라간다. 공랭 엔진들은 주행풍에 의한 냉각과 오일 순환에 의한 냉각에 의지할 수밖에 없다. 최근에 나오고 있는 수랭 엔진은 이 냉각 효율을 높이기 위한 선택이다. 나날이 강화되는 환경 규제에 대응하기 위한 방편이기도 하다.

엔진 내부는 크게 나누어 혼합기를 압축하고 폭발시켜 왕복 운동을 하는 피스톤과 로드, 이 왕복 운동을 회전운동으로 변화시키는 크랭크 로드, 혼합기를 넣어주고 배출하는 밸브, 그리고 엔진 오일로 구성된다. (할리데이비슨은 트랜스미션이 별체식이기 때문에 보통 엔진이라고 함은 미션을 제외한 부분을 지칭한다.)엔진을 구성하고 있는 요소 중 어느 하나 불필요한 것은 없다. 또한 어느 하나 덜 소중한 것은 없다. 그러나 그 기능에 비해 간과되고 있는 것이 하나 있다면 바로 엔진 오일이다. 엔진 오일은 엔진 자체를 구성하는 요소는 아닐지라도 절대 없어서는 안 되는 품목이다.

넓게 생각하면 적당히 타고 교체하는, 주기적으로 교체만 해주면 되는 것, 내부에 들어있지만 하면 되는 것이라고도 할 수 있지만 엔진 오일은 엔진의 윤활은 물론 냉각을 담당하며 양이 부족하거나 수명이 다한 오일을 계속 사용한다면 치명적인 일이 발생한다. 엔진 오일이 부족하다면 윤활과 냉각에 큰 문제가 생겨 과열로 인한 엔진 손상이 올 수도 있다. 또한 수명을 다한 오일도 마찬가지다. 점도가 없어지거나 과도하게 오염이 된 엔진 오일은 엔진 내부에서 원활하게 순환하지 않으며 유막을 유지하지 못하게 된다. 바로 큰 이상이 생기지 않지만, 엔진은 차츰 피로가 누적되며 본래의 성능을 발휘하지 못하게 된다.



윤활

엔진 내부는 폭발력에 의해 1000도 이상의 고온으로 올라간다. 이렇게 높은 온도로 움직이고 있는 엔진 안에서 금속끼리 맞대어 있다면 순식간에 서로 녹아서 붙어버린다. 작동 부위에는 베어링 이 있다지만 이 역시 열기에 의해 눌러붙어 버린다. 그런 일이 생 기지 않도록 윤활을 해주는 것이 엔진 오일이다.

내부에서 너무 빨리 돌아다녀도 안 되고 너무 느려도 안 된다. 이 것은 엔진 오일의 점도라는 것이 결정한다. 수명이 다한 오일이라 는 것은 끈끈한 정도, 즉 점도를 잃어 물처럼 흘러내리는 것이다. 이는 내벽에 유막을 형성하지 못하기 때문에 윤활 작용을 하지 못 한다. 내부 표면에 남아있지 못하고 빨리 흘러 내려서 공백이 생 긴다. 그렇다고 너무 점도 높은 오일 사용한다면 내부 저항을 크 게 일으키고 필요한 곳까지 골고루 흘러 들어가지 않기 때문에 같 은 문제가 생긴다.



최고급 합성유로 분류되는 SE SYN3 엔진 오일

베이스 오일 등급

그룹 I, II (광유)	그룹 III (고급 합성유)	II + III 또는 PAO (혼합 합성유)	그룹 IV PAO (최고급 합성유)
첨가제	첨가제	첨가제	첨가제
광유	합성유	min. 10% 부분 PAO 광유	PAO

할리데이비슨 제품 그룹

혼합 합성유(그룹 III) 속한 오일은? Harley-Davidson® 정품 HD 360 오일입니다.	PAO 합성유(그룹 IV) 속한 오일은? Harley-Davidson® 정품 SE SYN3 엔진오일입니다.

브랜드마다 권장하는 엔진 오일의 점도가 있으며 이는 여름이나 겨울에 따라 조금씩 달라질 수도 있다. 외부 온도에 따라 초기 시 동 시에 영향을 주기 때문이다. 엔진 오일의 수명은 이 점도가 바 꺾는 시점이며 오일의 성능은 얼마나 골고루 잘 퍼지고 또 오래 유막을 형성하는지에 따라 결정된다.

냉각

엔진 오일은 엔진 내부의 냉각도 담당한다. 엔진의 이곳저곳을 흘러 다니며 열기를 퍼트려 냉각에도 일조하고 있다. 냉각 효과 를 높이기 위해 오일쿨러를 장착하는 경우도 있지만, 기본적으로 엔진 오일은 엔진 내부를 골고루 돌아다니며 윤활과 더불어 냉각 이라는 아주 중요한 일을 담당한다. 엔진이 과열되면 엔진 오일의 수명에도 영향을 줄 수 있고, 기온 차이에 의해 생기는 수분도 영 향을 끼칠 수 있다. 때문에 계절이 바뀔 때, 특히 추운 겨울에서 봄으로 넘어갈 때면 엔진 오일을 교환해 주는 것도 좋은 엔진 컨 디션을 위한 일이기도 하다.

모터사이클도 열관리가 중요하다. 한여름 기온이 40도 가까이 올라가는 대한민국에서 엔진 오일은 모터사이클의 건강을 위해 서 빼놓지 말아야 할 아주 중요한 요소이다. 만약 엔진 경고등이 들어올 정도로 엔진이 과열되었다면 다음 주행을 위해서라도 엔 진 오일을 교환해 주는 것이 좋다.

할리데이비슨 순정 오일

엔진 오일은 베이스 기유에 첨가물을 넣어 만들어진다. 어떤 베 이스 기유를 사용했는지가 흔히 이야기하는 광유/합성유의 구분 점이다. 베이스 기유나 첨가물에 대해서는 화학 전공자들이나 이 해할 수 있는 부분이니 여기서는 다루지 않지만, 간단하게 설명하 자면 기본이 되는 베이스 기유에 점도나 윤활, 냉각 등을 보조해 주는 첨가물을 넣는 것이다. 재밌는 것은 같은 베이스 기유를 사 용하고 비슷한 첨가물을 넣어도 어떤 브랜드는 광유라고 표기하 기도 하고 어떤 곳은 합성유라고도 표시한다. 이는 베이스 기유의 유형에 따라 결정된다. 물론, 무조건적인 합성유 사용보다는 자 신의 용도에 맞는 엔진 오일을 사용하는 것이 좋다.

할리데이비슨 순정 오일 중에서 광유, 혹은 일반유로 안내하고 있 는 HD 360(P/N : 62600023)은 오일 전문 브랜드에서 100% 합 성유로 판매되는 제품처럼 그룹3 베이스 기유를 사용한다. 할리 데이비슨의 순정 합성유인 SYN3(P/N 62600021)는 60~70%의 PAO를 주성분으로 하고 있다. 이는 오일 전문 브랜드의 프리미 엄 합성유에 사용되는 3기유보다 높은 4기유로 더 높은 성능을 가지고 있다고도 할 수 있다.

브랜드마다, 제품마다 성분이 다르지만 할리데이비슨의 순정 엔 진 오일은 비슷한 가격대의 오일 전문 브랜드의 오일에 비해서 더

높은 등급의 첨가물과 베이스 기유를 사용하기 때문에 순정 오일 도 전문 브랜드 못지않은 고성능 엔진 오일이라고 할 수 있다.

엔진 오일 전문 브랜드의 오일이 더 전문성이 있는 것은 사실이 다. 그러나 모터사이클 브랜드의 순정 오일은 엔진 개발과 함께 이루어지기 때문에 더 세분화된 특성을 이해하고 만들어진다. 할 리데이비슨의 모터사이클은 대배기량에 무거운 크랭크를 가지 고 있다. V트윈 엔진의 특성을 이해하고 장점을 높이고 단점을 보 완하도록 함께 개발되기 때문에 이상적인 엔진 오일이라 함은 순 정 오일이라고 말할 수 있다.

엔진의 본래 성능을 전부 활용할 수 있도록 해주며 그 성능을 유 지할 수 있게 해주는 내구성도 무시할 수 없는 부분이다. 엔진 내 부를 보호하며 특유의 성능을 내도록 하려면 엔진과 잘 맞는 엔 진 오일의 사용이 중요하다. 엔진 오일은 교체해 해줘야 하는 소 모품이지만 엔진의 중요한 구성 요소 중 하나이다. 잘 고른 엔진 오일이 그날의 라이딩을 좌우할 수 있다. 가격과 성능, 내구성과 엔진 필링 등 할리데이비슨 순정 오일은 가장 잘 만들어진 엔진 파츠 중 하나라고 할 수 있다.☺



AUTUMN LIFE

AUTUMN

writer 성현규 대리(할리데이비슨 코리아 PR)
 photographer 이진화(이지도르)
 model 이승민 사원(기흥그룹 경영기획본부 총무팀)

01 남성 넘버원 캐주얼 재킷

- 1969년 할리데이비슨의 AMA 그랜드 내셔널 챔피언십 시즌 타이틀을 기념하는 #1 로고
- 견고한 코튼 플레인 원단으로 제작
- 액션 백, 허리 벨트, 넉넉한 포켓
- 만다린 스냅 탭 칼라



02 남성 벤틀러 부츠 BROWN

- 클래식한 멋의 6인치 부츠
- 프리미엄 외관을 위해 광택 처리된 풀그레인 가죽으로 제작
- 아웃솔: 웰트 공법으로 제작된 아웃솔
- YKK® 잠금식 안쪽 지퍼



03 남성 H-D 테이퍼드 청바지 BALCK DENIM

- 테이퍼드 핏
- 신축성을 더한 스판덱스와, 내구성 있는 면 데님 소재로 제작
- 새롭게 단장한 데님 진 라인의 제품

BREEZE

가을엔 목소리보단 스타일로 말한다.

01 남성 서울 코리아 반팔티셔츠 WHITE

- 오직 대한민국에서만 구입할 수 있는 할리데이비슨 코리아 커스텀 티셔츠
- 전면 할리데이비슨 레터링
- 후면 할리데이비슨 시그니처 바앤실드 로고



02 남성 패러다임 트리플 벤트 2.0 레더재킷

- 최신 트리플 벤트 시스템 2.0 탑재. 거드랑이 공기 흐름 개선, 접이식 전면 지퍼 확장 부분을 통한 페어링이 있는 모터사이클에서도 공기 흐름 대폭 개선
- 자석 부착 기능이 있는 확장 메쉬 플래킷, 안정적으로 고정되는 플립백 기능, 듀얼 스냅 허리 탭
- 액션 백 디자인과 프리커브드 디자인, 가동성을 극대화한 슬리브가 라이딩 포지션에 최적화

AUTUMN GEAR



03 남성 브레이크 라이트 부츠

- 물리적 가공을 최소화한 고급 풀그레인 가죽
- YKK® 지퍼
- Goodyear® 웰트 제화법을 통한 내구성 확보
- 하드웨어 앰블럼

장거리 투어가 떠나고 싶어지는 계절. 가을이 찾아왔다. 여름에 쟁여둔 코스로 투어를 떠나기 위해 삼삼오오 집결지로 모이는 가운데, 낯선 표시등의 점등에 당황하는 라이더도 종종 생긴다는 소식. 뜨거운 여름에 모터사이클을 타지 않고 봉인했던 라이더나 입문자라면 오늘 소개할 콘텐츠를 눈여겨보자.

NEVER MISS THE SIGNAL

writer 성현규 대리(할리데이비슨 코리아 PR)

01 노란색의 엔진 점검등

할리데이비슨 모터사이클은 시동 전(점화 상태), 경고 시스템 점검을 위해 계기반의 모든 등에 불이 들어옵니다. 이후 시동을 걸면 경고등이 사라져야 하는데요. 사라지지 않을 경우 해당 경고등과 관련된 문제가 있다는 뜻입니다. 엔진 점검등은 엔진 및 센서 문제로 발생하는 경우가 대부분입니다. 당장 주행이 불가능하진 않지만, 최대한 빨리 점검을 받아주세요.

02 빨간색의 오일 경고등

엔진오일은 엔진 내 마찰을 줄여 엔진을 보호하고 냉각도 담당하는 등 주요 부품에서 중요한 역할을 수행합니다. 따라서 이 빨간색 오일 경고등이 발생하면 즉시 주행을 멈추고 차량을 서비스팀으로 보내주세요. 엔진 오일 교체 시기를 놓치지 않는다면 엔진 부품의 손상으로 이어질 수 있는 신호인 오일 경고등 발생을 예방할 수 있습니다.

03 빨간색의 배터리 경고등

이 경고등 점등 시 배터리 혹은 충전 관련 부품 등에 이상을 의심해 볼 수 있습니다. 배터리가 과충전 혹은 저충전 됐거나 교체 시기가 도래했을 수 있고, 레귤레이터나 스테이터 등의 부품에 이상이 있을 수 있죠. 배터리 경고등이 점등되면 주행 중이라고 하더라도 시동이 꺼지거나 다시 시동을 걸 때 안 걸릴 수 있으니 반드시 주행을 멈추고 서비스팀으로 입고해 주세요.



04기타 표시등

TPMS(Tire Pressure Monitoring System) 경고등
타이어 공기압 혹은 TPMS 센서의 고장을 의심해 볼 수 있습니다. 매 뉴얼에 명시된 수치만큼 공기압을 보충해 보세요. (일부 차량에 한함)

ABS 표시등
시동 후 시속 5km/h가 넘으면 꺼지는 등입니다. 만약 주행해도 깜빡 이거나 꺼지지 않으면 ABS 브레이크 시스템이 제한될 수 있습니다. 반드시 운행에 주의하고 서비스팀에 전화해 조치를 받아주세요.

보조/안개등 표시등
보조등/안개등 표시등은 해당 라이트를 작동시킬 때 작동 중이란 걸 라이더에게 알려주는 역할을 합니다. (일부 차량에 한함)

표시등의 색상에 따른 구분
표시등도 색깔에 따른 경중의 구분을 쉽게 하기 위해 만들어졌습니다. 신호등과 같이 빨강, 노랑, 초록으로 아래 사진과 같은 의미가 있으며, 색깔의 의미를 미리 잘 파악하셔서 항상 즐겁고 안전한 투어 하시길 바랍니다.

위험

즉시 점검

경고

확인 요망

작동중

상태 표시



가장 중요한 것은 예방입니다. 소모품 교체 시기가 오래 됐거나 오래 방치한 모터사이클이 있다면 투어 전에 할리데이비슨 코리아 서비스팀으로 방문해주세요. 할리데이비슨 코리아 서비스팀은 정확한 매뉴얼에 따른 점검을 진행하고 현재 모터사이클의 상태를 알려드립니다. 신차 출고 시 첫 12개월 간 무상으로 제공되는 H.O.G.™ 어시스트 프로그램도 놓치지 마세요. 연중무휴 24시간 긴급 출동 서비스가 준비되어 있습니다. ☺

#할리했어오늘도

할리하고 있는 여러분의 사진을 인스타그램에 #할리했어오늘도 해시태그와 함께 업로드해주세요. T2R 편집부가 선정한 라이더분들께 스타벅스 커피 교환권을 보내드립니다.

writer 윤영지 대리(할리데이비스 코리아 마케팅팀)

- 하고 싶은 건 꼭해야하는 할리데이비스 라이더

@oh__oh_oh 염현오



#브레이크아웃

#아이언883

#자영업



Q 할리데이비스 라이더가 된 계기는? 평생 살면서 꼭 타보고싶은 모델이 브레이크아웃이라서 입문하게 되었습니다!

Q 할리데이비스 라이더가 되고 나서 달라진 점은? 많은 사람들의 관심과 집중을 받게 되어 재미있었고, 다양한 직종과 다양한 연령대의 많은 라이더들을 알게 되었습니다.

Q 가을 시즌 할리데이비스와 함께 하고 싶은 것은? 저는 커스텀에 관심이 많아요. 그래서 가을에 새롭게 시즌이 시작되면 더 많은 커스텀 모터사이클을 볼 수 있는 기회가 생기면 좋을 것 같습니다. 언제 어떻게 보게 되어도 신기하고 저마다 매력이 넘치더라고요!

Q 주변에서 나를 보고 자주 하는 말은? 하고 싶은 것은 꼭 해야하는 사람.

Q 나에게 있어 할리란? 인생 2막을 열어준 고마운 친구라고 하고 싶네요! 오랫동안 함께 안전하게 라이딩 할 수 있었으면 좋겠습니다!

Q 나에게 있어 할리란? 최고의 장난감 이라고 생각합니다! 할리데이비스 모터사이클에 입문한지 얼마 안됐지만 타면서 일상에서 느끼고있는 스트레스를 해소하게 되고 달리는 동안은 그걸 다 잊게 되더라고요. 그리고 고민하던 것을 부담없이 생각할 수 있는 시간을 주기도 하고, 여러사람들과 달리면서 행복을 느끼게 해주는 최고의 장난감이라고 생각합니다.

오늘도 내일도 ‘할리’하며 살기 바쁜 세상입니다. 인스타그램에 할리한 흔적들을 남겨주세요.

Q 할리데이비스 라이더가 된 계기는? 사실 저는 할리데이비스 로우라이더가 제 첫 모터사이클이고, 면허를 취득한 지 거의 세 달차 된 바린이입니다. 하하. 오랜만에 연락한 친구를 만났는데, 친구가 그때 할리데이비스를 타고 왔었어요. 그날 탠덤을 처음 해 봤는데 너무 재미있어서 면허를 따야겠다고 생각했죠. 그러다 로우라이더를 보고 한눈에 반해 그냥 무작정 먼저 사버렸어요 하하. 그 후 면허를 딴 다음 아무것도 모르는 상태에서 지금처럼 탈 수 있기까지 친구들이 정말 많이 도와줬습니다. 최근엔 친구들이랑 속초와 양양으로 바리를 다녀왔는데 너무 행복하더라고요.

Q 할리데이비스 라이더가 되고 나서 달라진

점은? 저는 패션모델과 그래픽디자이너 두 가지 직업을 가지고 있어요. 최근 번아웃이 와서 내가 왜 이렇게 일을 하는지, 스트레스를 풀만한 즐거움이 아무것도 없는 것 같다는 생각이 들어 지쳐있었는데요. 처음엔 ‘내가 탈 수 있을까’ 걱정도 많이 했지만 할리데이비스 탈 때 너무 즐겁고 빨리 일정을 마치고 모터사이클을 타고 싶다는 생각이 들어 일도 다시 집중할 수 있게 된 것 같아요. 그래서 예전의 활기찬 에너지와 열정을 되찾은 기분이라 하루하루가 행복합니다!

Q 가을 시즌 할리데이비스와 함께 하고 싶은 것은? 앞서 말했던 것처럼 최근 속초와 양양으로 바리를 떠났는데 너무 재미있었어요. 이번엔 제 버킷리스트인 부산까지 한번 내려

가 보고 싶어요!

Q 주변에서 나를 보고 자주 하는 말은? 요즘은 “오 너 이제 잘 탄다?!” 인것 같아요ㅋㅋ

Q 나에게 있어 할리란? 인생 2막을 열어준 고마운 친구라고 하고 싶네요! 오랫동안 함께 안전하게 라이딩 할 수 있었으면 좋겠습니다!

Q 나에게 있어 할리란? 새로운 인연을 만들어주는 친구? 오랜만에 만나 처음 할리데이비스를 알려준 친구가 지금 자주 만나는 친구가 된 것처럼 모터사이클을 타는 친구들을 알게 되고 도로에서 모르는 라이더분들과 인사를 하는 것 등등 뭔가 새로운 인연들을 할리데이비스가 만들어주는 느낌이에요. 저랑 친구 하실 분! ☺

- 나의 활력 충전 친구

#로우라이더

#패션모델

#그래픽디자이너



@jooyeonny 이주연



챔피언의 할리데이비슨



interviewee 김인혜 (APEX 트렉&라이딩스쿨)
interviewer 성현규 데리

Q T2R 독자들에게 간단한 자기소개를 부탁드립니다.

A 안녕하세요. 유튜버 라이더 엘리 겸. 팀 가와사키 에이펙스 소속 선수 겸, 에이펙스 보조 강사 김인혜 입니다.

Q 현재 소유하고 계신 모터사이클 소개를 부탁드립니다.

A 17살부터 모터사이클을 운행했습니다. 3년 정도 125cc 모터사이클은 운용하다가 고등학교 3학년때 250cc, 그리고 20살 때부터 쪽 리터급 모터사이클을 탔어요. 현재는 가와사키 zx10r과 할리데이비슨 로우 라이더 S를 소유하고 있습니다.

Q 모터사이클 선수로 활동 중인데 할리데이비슨을 구매하신 게 인상 깊었습니다. 할리데이비슨에 입문한 계기가 있을까요?

A 원래 할리데이비슨 생각을 해본 적은 없었습니다. 다른 세계라고 생각했죠. 그러다 최근 같이 투어를 나간 일행이 권해서 한 번 타봤습니다. 그때 타본 로우 라이더 s는 제 편견을 뛰어넘었어요. 풍부한 토크와 민첩한 핸들링을 기반으로 와인딩 시에도 가볍게 움직여줘서 놀랐습니다. 그 뒤로 로우라이더 s를 타고 남해까지 투어를 가며 1,000km 이상을 타봤습니다. 와인딩, 뺑뚱린 길 모두 주행했어요. 그때 '할리 재밌다'는 확신이 들어 구매하게 됐죠.



Q 모터사이클을 타게 된 계기가 있을까요?

A 소설책에서 남자 주인공이 모터사이클을 타는 그림을 보고 멋있다 라고 생각해 관심을 갖기 시작 했습니다. 만16세가 되자마자 원동기 면허를 따고 시간이 지나 리터급까지 타게 됐죠. 한참 와인딩에 빠져있던 시기에 와인딩으로 인한 소음으로 피해를 보는 주민들이 있다는 뉴스를 봤습니다. 서킷으로 가야겠다는 생각이 들었고, 트랙데이를 가본 이후엔 끝장을 보고 싶은 욕심에 선수까지 하게 됐답니다.

Q 2022년 KP300과 KP400에서 클래스 1위를 달성했습니다. 앞으로의 목표가 더 있을까요?

A 우정 선생님을 만나고 실력이 확 늘었습니다. 우정 선생님의 지도와 훈련이 뒷받침이 되어 KP300과 KP400에서 우승할 수 있었죠. 하지만 이제 시작이라고 느낍니다. 아직도 배울 게 많이 남았습니다. 리터급에서의 경쟁은 400cc급보다 신경 써야 할 부분이 더 많습니다. 연습하면서 시간을 줄일 수 있는 구간이 많이 느껴지기 때문에 열심히 훈련해서 내년에 리터급 경쟁에서 좋은 성적을 얻겠다는 목표가 있습니다. 대회에서 쌓는 좋은 성적을 바탕으로 APEX 수강생들에게 더 좋은 강의를 하고 싶다는 욕심도 있고요. 물론, 로우 라이더 S를 재밌고 안전하게 타는 모습도 계속 보여드리고 싶습니다.

Q APEX 라이딩 스쿨 소개를 해주세요.

A 에이펙스 교육철학은 두바퀴는 다 같다 입니다. 출력이나 핸들링 등 특성의 차이가 있을 뿐, 결국 같은 결과를 만들어 낼 수 있습니다. 섬세한 컨트롤에 미숙하면 핸들과 차체의 무게를 고스란히 라이더가 받게 되죠.

에이펙스에서의 강의는 모터사이클을 수족처럼 다룰 수 있는 테크닉과 훈련이 중심이 됩니다. 당연히 운동을 해야 더 다루기가 쉽죠. 크루즈 장르를 타시는 분들에게도 두바퀴는 다르지 않다는 것을 알려드리고 싶어요. 당연하게도 모든 탈것은 속도를 제어할 줄 알아야 안전하게 탈 수 있어요. 스포츠 모터사이클과 특성이 다르지만, 핵심적인 제어 방법을 이해하면 어떤 모터사이클이든 잘 다룰 수 있습니다.

Q 트랙에서 즐기는 레이싱과 일상에서 즐기는 모터사이클의 매력이 다를 것 같습니다.

A 일상에서 타는 모터사이클은 여유를 즐기는 자유로운 라이딩이 매력이죠. 반면 서킷에서는 나 자신과 바이크를 한계까지 시험해 얻은 것을 바탕으로 재밌게 달리는 곳이라고 생각합니다. 다만 일상 생활에서의 여유로운 라이딩도 결국 돌발 상황에 대처하는 순간이 생기고, 그 순간은 레이싱보다 더 가혹하기 마련입니다. 그래서 결국 ‘능숙한 제어가 바탕이 돼야 즐겁다’는 것은 도로나 트랙이나 마찬가지로 생각합니다. ♡

인터뷰를 했던 8월은 유난히 더운 날이었다. 하지만 꼭 안전 장비를 챙기는 그녀의 모습에서 APEX 강사로서의 책임감과 챔피언의 겸손, 자존심이 느껴졌다. 이제 할리데이비슨 모터사이클도 입문한 그녀에게 응원과 박수를. 챔피언의 할리데이비슨 라이프는 또 어떤 느낌일까?



HD현대오일뱅크가 만든 고급휘발유



카젠

고급을 넘어 **고성능**으로

KAZEN

HD현대오일뱅크
앱 설치하고
다양한 혜택 누리세요



99%는 강한 물음표를 던질
1%에겐 가져야만 하는

모든것을 이기는 단 하나

BE THE ONE

GMC | SIERRA



EXTREME



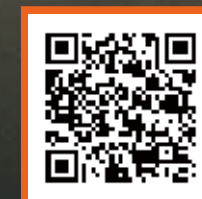
당신의 건강·라이프 스타일 파트너, 엑스트림!



2024 GRAND AMERICAN TOURINGS ARE READY



전국 할리데이비슨 코리아 지점에
2024 로드 글라이드와 스트리트 글라이드가 준비됐습니다.
지금 가까운 지점에서 시승해보세요.



시승 지점 확인하기

Harley-Davidson® of Korea