

Esta es la "Twin Cam" 1200 de 1920, en ella se reúnen todos los rasgos que hasta hoy han caracterizado las motos de Milwaukee.

Leyenda Viva

Harley Davidson

96 años han pasado desde que en un sótano en la ciudad de Milwaukee, tomara forma la máquina que sería una de las leyendas americanas, la Harley Davidson, una moto que debe su fama al esfuerzo de sus creadores y a la pasión que su bravo rugido desencadena.

La cuna de HD

William S. Harley y Arthur Davidson, llevaban una vida normal en la ciudad de Milwaukee, estado de Wisconsin (USA). El ganado, el maíz y las minas de hierro, eran las tres principales fuentes de ingreso de una ciudad que empezaba a convivir con los primeros automóviles. Con poco más de 20 años, nuestros protagonistas, asistían en sus "Bicis" a la misma universidad y según cuentan, cansados de dar pedal entre el caótico tráfico de comienzos de siglo, se pusieron en la tarea de colocar un motor tipo "De Dion" a lo que era básicamente una bicicleta modificada. Corría el año de 1903 y las primeras motos ya habían sido patentadas en los Estados Unidos, aunque eran precarias y dejaban mucho que desear.

Al proyecto se unió casi por casualidad Walter Davidson, hermano de Arthur, que trabajaba en los ferrocarriles y que contaba con mucha experiencia en el campo de la mecánica. Los primeros intentos para hacer funcionar el motor, los llevaron a fabricar un carburador con una lata de sardinas, que lógicamente no dio resultado. Afortunadamente Ole Evinrude, con más experiencia, les hizo un carburador de verdad para aquel primer motor.

La tía Janet Davidson, fue la encar-

gada de pintar el logotipo en el tanque negro de la primera Harley Davidson, una moto llamada "Fellow" que traduce compañero. Según dicen el motor daba 3 caballos y se necesitaba usar los pies en algunas subidas, la transmisión era por correa de cuero, la lubricación era por goteo y el chasis preparado para soportar la potencia.

Nace la leyenda

Rápidamente vieron la necesidad de tener un taller propio, pues los planes eran fabricar motos en serie, para esto contaron con la ayuda de papá Davidson, que les ayudo a construir un taller de madera de unos 15 metros cuadrados en el jardín de la casa, en cuya puerta pintaron con brocha un letrero que decía Harley Davidson Motor Co, dando inicio oficial a la marca.

En 1903 se fabricaron 3 motores más,

todos de 4 tiempos y 400cc, los cuales se vendieron por separado. Al año siguiente salieron 8 unidades completas del taller, las cuales se denominaron "Silent Fellow Grey", nombre que hacía referencia al color gris y al suave funcionamiento. Dicen que la primera unidad fabricada, logro recorrer cerca de 160.000 km en manos de varios dueños, manteniendo las piezas originales, lo cual da una idea de lo finas que eran estas primeras Harley.

Para 1905 el crecimiento fue vertiginoso, 50 unidades salieron a la calle, también la cilindrada subió hasta los 570cc y 4HP, con esto la moto podía superar los 70km/h, se fabricaron 150 en total, de las cuales la primera fue para la policía de Milwaukee, cliente tradicional de la marca en los 96 años de existencia. Otra innovación de la moto fue la suspensión delan-



La "Silent Grey Fellow" de 1904, la precursora de Harley Davidson.

tera por resorte, una característica que duro hasta ¡1949!

Bill Harley se marchó a estudiar en la universidad y se especializó en motores de combustión interna, esto sería vital a la hora de diseñar los nuevos motores de la marca, pero no sólo esto sirvió a la empresa, también el constante afán por aprender las nuevas técnicas que a diario surgían en el campo metalmeccánico. Gracias a lo aprendido, ya fabricaban sus propios ejes semiterminados, árbol de levas, cojinetes y pistones, algo imposible 4 años atrás. Buscando más potencia, en 1909 Bill Harley, en vez de evolucionar sus motores, unió dos cilindros y creó el mítico bicilíndrico en V a 45° de 61 pulgadas cúbicas, que equivalen a 1000cc. Este motor daba 7 caballos y podía llevar la moto hasta 96km/h, bastante para la época. Además la nueva HD incorporaba el acelerador en el manillar y una suspensión delantera por paralelogramos, precursora de la futura Springer.

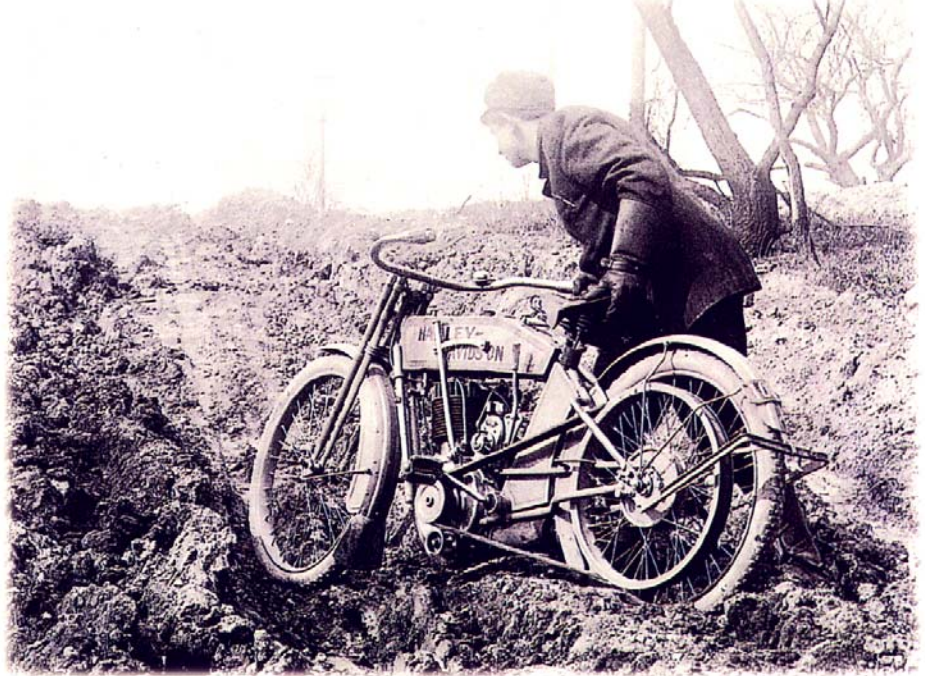
De la mano de las motos, llegaron las primeras carreras y seducido por la gran publicidad que se le daba a las máquinas ganadoras, Walter Davidson se decidió a tomar parte en una prueba de resistencia que duraba dos días y llevaba a los participantes desde Nueva York, hasta Long Island, recorriendo un circuito de 350 km. Listos para salir se encontraban cerca de 200 pilotos con máquinas de 20 fabricantes, uno de ellos era Walter en su Harley Davidson sin modificar. Los huecos, el polvo, las piedras y las gallinas, se encargaron de dejar tirados a más de la mitad el primer día. Durante la noche, la Harley seguía avanzando a buen ritmo y sólo acompañada por el inimitable sonido de su motor.

Walter ganó con autoridad al día siguiente y eso le permitió obtener una buena publicidad en las revistas especializadas y en la prensa, lo cual facilitó la venta en los diferentes concesionarios y comenzó a dar forma a la imagen triunfadora de la moto.

Más progresos

En 1912 Bill Harley presentó el primer embrague para una motocicleta, y un año más tarde se añadió una transmisión de 3 velocidades y luego un pedal para poner el motor en marcha. Ese mismo año diseñaron un sillín con resortes y aplicaron al motor un sistema de válvulas en cabeza que sería utilizado hasta 1929.

En Harley Davidson entendieron la importancia de las carreras y así comenzaron una serie de victorias, como el Trofeo Nacional de la hora, conseguido por Leslie "Red" Parkhurst, el Récord Mundial de la hora en Dirt-trak, logrado por Floyd Clymer a una media de



Las carreteras de la época, servían para poner a prueba la resistencia de las máquinas y sus pilotos.

Walter Davidson, posa orgulloso al lado de la Harley con la que ganó la carrera de Nueva York a Long Island.



132km/h en una moto que equipaba un motor V twin de 8 válvulas, con doble salida de escape en cada cilindro. Además consiguieron otros 25 triunfos en diferentes competiciones a lo largo y ancho del país, lo cual aportó fama y valiosos conocimientos que servirían a las máquinas de calle.

Otra novedad de la marca se da en 1916 cuando se publica la revista "The Entusiast", primera revista especializada en motos, que surge con la intención de dar a conocer a todo el mundo la información de Harley Davidson, sus nuevos modelos, sus innovaciones y todo lo relacionado con las máquinas de casa.

I Guerra Mundial

Finalmente Estados Unidos termino involucrado en la gran guerra y Harley supo aprovechar esto al máximo. Indian su

CUSTOM EVOLUTION

Una completa gama de accesorios para motos

TIPO HARLEY

Pipetas, Cámaras y Mofles en General

Crr. 51 # 37- 42 Tel: 2321182
2323454 MEDELLÍN



competidor principal, volcó toda su producción al ejército, en tanto HD aunque abastecía las necesidades de la guerra, logro seguir vendiendo sus máquinas en el mercado local, sin embargo las primeras Harley militares no pasaron la frontera, pues se usaron para combatir a Pancho Villa, durante la revolución mexicana.

En el frente europeo, todas las fabricas habían volcado su producción a la guerra, pero hacían falta más motos, con lo cual tuvieron que acudir a HD, al terminar el conflicto, Harley Davidson había ganado casi por completo el mercado americano, gracias a que no había tenido prácticamente ningún competidor en varios años. Pero además sin quererlo había logrado mucha fama con sus máquinas del otro lado del Atlántico.

Luego de la guerra hubo un aumento de las ventas, aunque no duraría demasiado y Harley tuvo que reducir el tamaño de su planta que ya ocupaba 50.000 m². A pesar de esto no decayó el empeño en la marca, fabricaron una nueva bicilíndrica de 1200cc conocida como "Twin Cam", una moto que marcó el inicio de toda una leyenda en aquellos años locos.

Durante los 20's se comenzaron a implantar las bombas de lubricación, se construyo el primer chasis de acero forjado y se colocó el primer depósito con forma de gota de agua, tradicional de la marca, otro gran avance se dio en 1928 cuando fueron los primeros en colocar un freno delantero, aunque los motociclistas de la época lo recibieron algo escépticos, lo que sí les agrado fue la aparición de un filtro de aire acoplado al carburador.

Sorteando la crisis

En 1929 Wall Street se fue a pique, esto dio pie a un grave crisis mundial, de la que ningún sector industrial se salvo, incluida, claro esta, la marca de Milwaukee. Las ventas de motos cayeron por los suelos ya que los pocos ingresos no permitían esos lujos, aunque Harley supo mantener sus contratos con la policía y el ejército, al

igual que las exportaciones. Lo que si no cayo fue el afán por seguir innovando, ese mismo año presentaron dos nuevos motores, el VL de 1200cc con válvulas laterales y un monocilíndrico de 500cc que propulsaba la llamada moto C, que completaba el catálogo. A pesar de esto las monocilíndricas decayeron a tal punto que en 1934 dejaron de fabricarse y HD se concentró en las poderosas "Bi" que eran muy atractivas para los clientes que podían adquirirlas.

Buscando opciones para aumentar las ventas se creo el Seri Car de 3 ruedas para la policía y pequeños negocios, también se comenzaron a pintar las motos en diferentes combinaciones de colores, dejando de lado el gris característico hasta entonces. Pero los clientes querían más potencia y Joe Petrali, ingeniero canadiense, introdujo algunos cambios al motor bicilíndrico, denominado VLH de 1300cc, primer motor de serie con válvulas en culata. Su tapa de balancines que semejava nudillos le dio el apodo de "Knucklehead" o cabeza de nudillos.

El "Knuckl" conseguía duplicar la potencia del JH de 1928 y se montó en un chasis de doble cuna con horquillas y ruedas más resistentes y acompañado de otro de los logros de la marca: el primer sistema de circulación de aceite para la lubricación.

Los años 30 fueron marcados por grandes contrastes, por un lado la clase media, trataba de vivir lo mejor que podía con unos ingresos escasos, lo que contrastaba con la clase alta, que al ritmo de Hollywood llevaba una vida marcada por la moda, el cine, las lujosas mansiones y ¿por qué no? las impresionantes motos Harley, que en más de una ocasión fueron protagonistas en las producciones de cine, dando

mayor prestigio y fama a la marca.

Nuevamente retumbaron los cañones en Europa, y los aliados pidieron máquinas a Indian y Harley, de ahí salió la WLA, una versión muy resistente de la 45 DLD, con la A de Army, ejército en inglés, de la cual se fabricaron 90.000 y en Europa fueron bautizadas como "Libertador". A cada unidad se le fabricó gran cantidad de piezas de repuesto, tanto que aún hoy se consiguen piezas en su empaque original militar.

Otra moto para la guerra fue la XA, copia de una BMW "Guerra", de la cual se fabricaron 100' unidades y cuyo destino era el desierto.

William A. Davidson murió en 1937, Walter su hermano falleció el 7 de marzo de 1942, con 66 años y Bill Harley un año más tarde, su desaparición supuso una dura etapa para la compañía que con tanto empeño crearon. El último de los fundadores Arthur Davidson quién por coincidencia termino mezclado en el proyecto, murió el 30 de diciembre del 50, en un accidente de tránsito, a partir de entonces Harley Davidson fue manejada por una nueva generación que supo mantener la tradición de la empresa, pero esto lo veremos en futuras ediciones.

Texto: *Juan C. Posada.*

Fotos: *Internet.*

Lista para el combate vemos arriba una WLA, llamada también Libertador. Abajo el motor "Knucklehead", llamado así por el parecido con los nudillos de la mano.

