



La llegada de la V-Rod marcó un salto tecnológico impresionante en Harley Davidson, con su motor Revolution Twin Cam inyectado y refrigerado por agua.

100 Años de una Leyenda

Texto: Lina M. Posada Agradecimiento especial: Mauricio Piedrahita Roa - Harley Davidson Colombia

Ver el calendario y darte cuenta que acabas de cumplir cien años puede ser trágico para algunos, puede incluso significar que está cerca tu fin o simplemente como a Robin Williams en su papel del Hombre Centenario, experimentar la tristeza que te da la soledad de una vida eterna, a la que el actor en su papel protagonista renunció, para tener la posibilidad de vivir el final de cualquier mortal. Pero para mi esto ha sido simplemente un año más de vida y si bien es cierto que mis progenitores ya no están conmigo para celebrar este nuevo cumpleaños, no puedo decir que me siento sola, pues en la actualidad comparto mi estilo de vida y mis más gratos momentos con más de 700 mil miembros del HOG (Harley Owners Grup) y otros tantos no oficiales, que al igual que ellos disfrutan mi afición por la velocidad y la sensación de libertad que te brinda el viento al golpear tu cara con cada kilómetro que recorres en mi compañía. Ser una chica llamada Harley Davidson no es

nada fácil, y menos con tantos años a cuestas, todos siempre han esperado algo novedoso de mi, pero quiero compartir contigo cómo ha sido mi historia luego de un siglo de vida.

Todo comenzó en 1901, gracias al deseo de mis progenitores de no tener que pedalear más, pero es el año 1903 la fecha clave en la historia de los medios de transporte: en efecto, fue en ese año cuando Henry Ford lanzó al mercado su modelo A, al tiempo que los hermanos Wright lograban su famoso despegue. Para ese entonces un joven de veintiún años, llamado William S. Harley y su amigo de la infancia, Arthur Davidson, tomaron la resolución de concretar sus proyectos que, hasta aquel instante, sólo parecían un pasatiempo. En compañía de un dibujante industrial de origen alemán, Emil Kruger, que había conocido las primeras motocicletas construidas en Europa, y que trabajaba en la Barth Manufacturing Company de Milwaukee, donde Harley ejercía como dibujante, y Davidson como modelista. Dedicaron

las tertulias y los fines de semana para investigar y experimentar en el sótano de un taller, donde combinaron los conocimientos de dicho expatriado con la experiencia que William había adquirido en la fabricación de bicicletas, a la sabiduría profesional del Arthur.

El proyecto de los tres emprendedores pese a que sus medios financieros eran limitados y sus herramientas rudimentarias, avanzaba dentro de lo posible, aunque carecían de las habilidades técnicas de un verdadero mecánico. Pero todo estaba dado para que yo de una u otra forma pudiera recorrer mis primeros metros y justo por los días en que el trabajo requería de un experto, el hermano de Arthur Davidson, Walter, que poseía tales conocimientos, debía trasladarse a Milwaukee para asistir a una boda. Los dos amigos le escribieron proponiéndole que condujera la nueva creación a su llegada. Pero en la carta omitieron precisar que antes de poder dar una vuelta, tendría que colaborar en su fabricación. Al llegar, Walter vio la máquina aún sin montar, de manera que el retraso con el que iba a efectuar aquella salida cambió probablemente el curso de su existencia. Como buen mecánico apreció los márgenes de tolerancia



Ahora GMĐ está en la nueva imagen de las *KMX/2003* de Kawasaki
Tel.: 284 84 24 Med.

Forro sillín para DT 125/175, Mountainbike, RX 115 y Puff de manubrio.

Importación de repuestos
Servicio Técnico
Calle 40 # 48-52 PBX 2325300
Fax: 2326745 - Medellín
e-mail: info@digemotos.com
www.digemotos.com

DIGEMOTOS

ZEUS

H E L M E T S

✓ *Fabricados bajo la certificación ISO 9002*

✓ *Homologados por: DOT, ECE 2205, AS, JIS, Icontec 4533*

Interior en Coolmax transpirable, antialérgico, removible y lavable

Sistema ZEUS "no sweat" patentado en: USA, Alemania, Italia

Coraza en PC de alta resistencia al impacto

Apertura con una sola mano y nuevo sistema de ventilación

Cierre rápido, Visor antirrayas

Excelente precio



DE VENTA EN: Bogotá: Bermotos: 6155023 - Moto Xtreme: 6150536
RAC Center: 2130682 - Cali: Servihonda: 5584838 - Pereira: Genuimotos: 3341394
Manizales: Bike House: 8811301 - Medellín: Estopa Motos: 2320099
Lleras Bike: 2684497 - Minicycle: 2324062
Información y despachos a todo el país: Dos Ruedas Cll. 36 # 45 - 32
Tel: 2621068 Medellín - E. mail: dosruedas@geo.net.co - www.zeushelmets.com



muy estrechos del motor tipo De Di6n y en vista del contagioso entusiasmo de sus compa1eros, decidi6 quedarse en Milwaukee.

Pero como la idea de ellos tenia futuro otro de los hermanos Davidson, William, dej6 su trabajo con el ferrocarril, para sumarse al proyecto y aportar al grupo lo mejor de sus capacidades y experiencia, pero claro, no puedo negar que gracias a la ayuda del dibujante y delineante alem1n se superaron muchos obst1culos que surgieron en el camino de mi creaci6n.

Con la colaboraci6n de un amigo que les permiti6

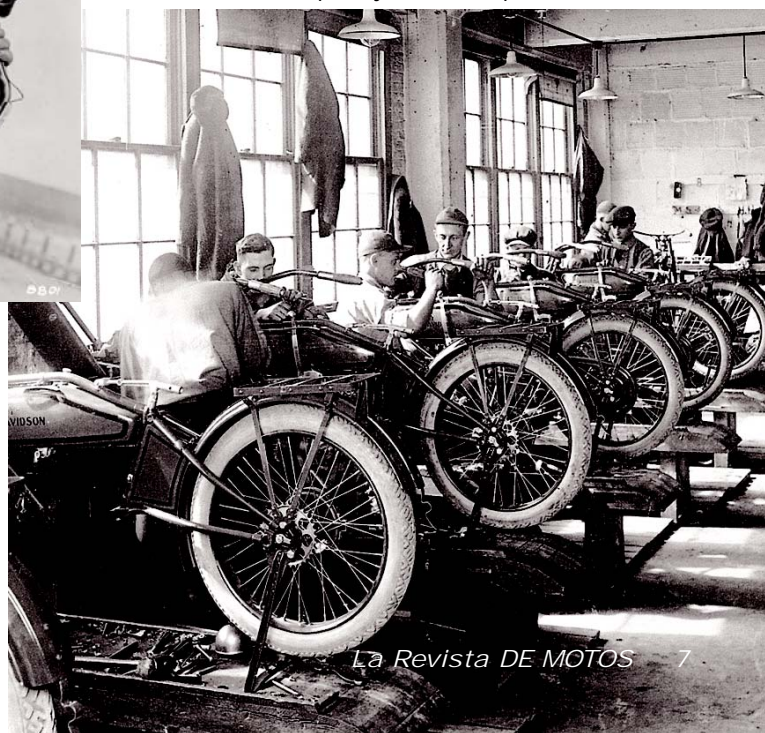
usar su taller, equipado con un torno, se dedicaron a fabricar por su propia cuenta algunas de las piezas, a partir de materiales ya existentes y gracias al ingenio del que todos ellos daban muestras. Se dice que el primer carburador con que me dotaron fue construido a partir de una lata de conserva de tomates, quiz1s eso me da un toque de sabor muy especial. Mi primer motor estaba dotado de una transmisi6n por correa de cuero y desarrollaba una potencia de tres caballos, lo que obligaba a quien me conducia a recurrir a sus piernas en las pendientes, para ayudarme a subir, igual yo era muy joven para cargar con todo el "peso" de la

Los triunfos logrados en las pistas le dieron a la Harley el prestigio que necesitaba.



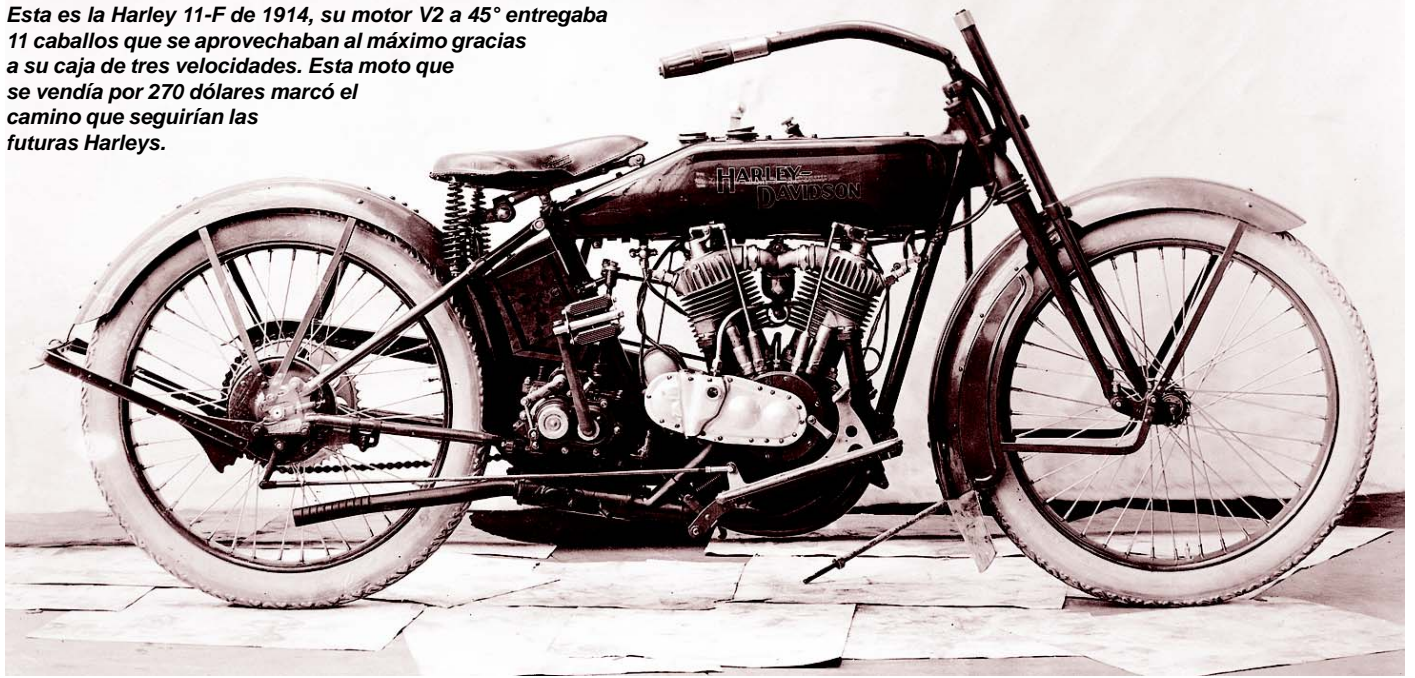
responsabilidad. Dados los ensayos comprobaron que el cuadro de bicicleta era demasiado fr1gil. La puesta en marcha del proyecto de Harley y Davidson requeria, pues, muchas m1s pruebas y mucho m1s trabajo en la mesa de dibujo. En el siguiente motor, el tama1o del volante se habia duplicado, y Ole Evinrude habia puesto un carburador satisfactorio y un cuadro sencillo construido para sustituir el de bicicleta, lo que permitia aumentar la potencia. Ahora, Bill Harley y los hermanos Davidson ya estaban dispuestos a realizar su proyecto. El calendario marcaba 1903.

Dado lo limitado del espacio y como no se puede contar con lo



100 años de Harley

Esta es la Harley 11-F de 1914, su motor V2 a 45° entregaba 11 caballos que se aprovechaban al máximo gracias a su caja de tres velocidades. Esta moto que se vendía por 270 dólares marcó el camino que seguirían las futuras Harleys.



ajeno de por vida, el padre de los Davidson, ebanista de profesión, ayudó en la construcción de un taller de quince metros cuadrados al fondo del jardín de la familia Davidson. En el instante en que pintaron en la puerta "Harley-Da-

vidson Motor Co." Nació una leyenda, mi leyenda. Como fue Bill Harley quien me concibió por vez primera, los hermanos Davidson acordaron que el nombre de aquel figurase en primer lugar. Durante el año 1903, la Harley-Davidson

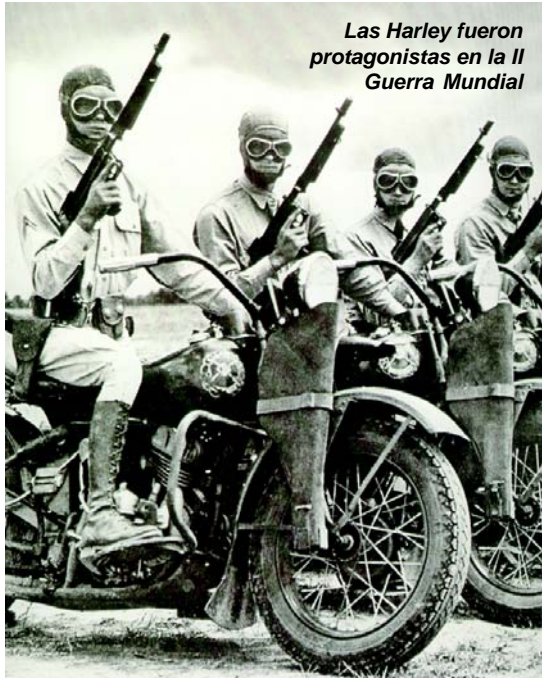
Motor Co., produjo tres motores monocilíndricos de cuatro tiempos, de 400 cc, de una potencia de 3 caballos, todos vendidos antes de quedar terminados. A las primeras Harley-Davidson las denominaron "Silent Grey Fellow", como referencia a su color standard (el gris) y al silencio de su funcionamiento, pues todas éramos máquinas concebidas para ser realmente las compañeras de ruta de nuestros pilotos.

En 1904, el tamaño de nuestro taller original se dobló, y ocho Harley más salieron por sus puertas. Un año más tarde, volvieron a doblar la superficie; en ese mismo año de 1905, la empresa contrató un empleado que fue de gran ayuda para mis progenitores. Las primeras oficinas se edificaron en Milwaukee, en 1905, año en que la producción alcanzó ya las cincuenta uni-

dades. El aumento de la demanda era tal que tuvimos que contratar cinco empleados más. En aquella época, Bill Harley, Arthur, Walter y William Davidson habían abandonado ya sus empleos para consagrar todo su tiempo y sus fuerzas a la nueva empresa. Esta se convirtió en sociedad mer-

cantil en 1907, con Walter Davidson como presidente, Bill Harley como ingeniero jefe y director comercial, y William Davidson como jefe de explotación.

Para ese entonces yo ya contaba con 570 cc y desarrollaba 4 caballos. La familia iba en aumento; en efecto, la empresa fabricaba ya 150 motocicletas. Además se introdujeron algunas novedades como la horquilla de resorte, característica revolucionaria que se adoptó en todos los modelos de la marca hasta 1949. Los motoristas apreciaban las Harley monocilíndricas de 1908, que alcanzaba una velocidad máxima de 70 km/h, pero Bill Harley (que había obtenido un diploma de ingeniero en la Universidad de Winsconsin), intentaba aumentarme la potencia. En lugar de modificar la concepción del monocilíndrico que había asegurado el gran éxito de la "Silent Grey Fellow", decidió aumen-



RUTA 40

Distribuidor Exclusivo para Colombia

AVON TYRES

TOURATECH Deutschland
Touring Rallye Racing Equipment

AXO

SHOEI

Carrera 43A No. 25A - 34 - El Poblado - Teléfono: (4) 3815552 - Fax: (4) 2322347 - Medellín Colombia - ruta40@geo.net.co



- ▶ Repuestos, llantas y accesorios
- ▶ Rectificada y encamizada 2 y 4T
- ▶ Cambio de biela y compensada
- ▶ Acodalada de rines
- ▶ Enderezada de suspensiones



Jonny Perez #10
Team Estopa Motos
Copa Monarca
TOP BOY

Cll. 38 # 51-34 Tel: 3815493 Telefax: 2325924 Medellín **Abrimos domingos y festivos**

tar la potencia recurriendo a dos cilindros. El concepto de V-Twin de 45 grados surgido de esta decisión se convertiría en el símbolo de las nuevas generaciones de Harleys.

Aunque realmente la finalidad con que fui creada era la de ser un vehículo utilitario, fue inevitable el auge de un deporte que se practicara sobre una motocicleta, debido a la forma que poseíamos. Desde los primeros años, los aficionados a la adrenalina comprobaron las posibilidades de las motos en pruebas de velocidad, resistencia, fiabilidad, y en toda clase de carreras. Pero sólo pude participar oficialmente en una competencia hasta 1908, a pesar de que algunas de mis hermanas estuvieron inscritas en competiciones para aficionados.

En 1912, Bill Harley me presentó ante el mundo de las dos ruedas con el primer embrague para motocicleta, lo que realmente significó un éxito comercial para la firma. Igualmente pude ofrecerles un sillín con amortiguadores unido a un tubo que se hacía uno con el cuadro, a quienes buscaran pasar largas horas sobre mi lomo, así como la combinación de válvulas de admisión en cabeza / válvulas de escape laterales, que serían empleadas hasta 1929. Para esta época ya no nos conformábamos con vivir en los Estados Unidos, así que la compañía decidió que la familia debía superar las fronteras y envió algunas de las nuestras a Inglaterra y Europa. Para 1912 se producían más de 12 mil unidades al año. En 1913, la primogénita de la familia, ya había cambiado de dueño varias veces, y había recorrido 160.000 km, siempre con las piezas de origen. En 1914 fue añadido un sistema que me permitía arrancar mediante el uso de un pedal, y en 1915 una transmisión (de tres marchas) y un embrague giratorio. A partir

de 1916, nuestros padres publicaron The Enthusiast, primera revista de motos digna de este nombre, con el fin de asegurar la información a nuestros pilotos en el mundo entero, casi todos los artículos estaban relacionados con la participación de mis hermanas en el mundo militar. Para cuando se desató la Primera Guerra Mundial, la Indian Motorcycle Company, nuestra principal competidora, vendió toda su producción al ejército, de modo que las Indian estuvieron ausentes del mercado durante los cuatro años de guerra. La Harley-Davidson vendió igualmente una parte de su producción a las fuerzas armadas, pero gracias a las buenas relaciones que William Harley tenía con el Pentágono, logra-

mos mantenernos al alcance de nuestros consumidores civiles.

Al final del conflicto, la Indian había perdido todo su empuje en el mercado, mientras que nosotros éramos la empresa dominante en el sector motociclistico. El verde Kaki fue nuevamente sustituido por el gris, que constituía la firma de la empresa, pero el ejército nos había exigido bicilíndricas en V, la Harley-Davidson abandonó los modelos monocilíndricos en 1918, con excepción de un modelo comercial. Este motor estaba disponible en versión F (magneto) o J (eléctrico). Uno de los nuevos modelos más audaces de la familia Harley-Davidson fue la "Sport Twin" (modelo W), animada por un bici-

Una celebración en grande

La celebración del centenario de Harley comenzó en julio del 2002 con el Open Road Tour, una caravana que recorrió los Estados Unidos, festejando en las principales ciudades para culminar en Milwaukee, la cuna de las Harley Davidson, el pasado mes de agosto donde fue la verdadera fiesta en grande que comenzó el día 28 y que se prolongó hasta el 31, incluyendo conciertos, una caravana de más de 10.000 motos, eventos de todo tipo y por supuesto el lanzamiento de toda la línea 2004. Pero la fiesta se extendió a ciudades como Sydney, Tokio, Barcelona, Hamburgo y por supuesto Colombia, que también le celebró el cumpleaños a las Harley con una gran fiesta en Bogotá que duró tres días y que reunió a miles de "harlistas" en diferentes actividades que deleitaron a propietarios y aficionados a estas máquinas centenarias.

La reunión incluyó desde caravanas, pruebas de habilidades, la rifa de una Sporster 883, hasta la elección de la

Chica Harley 2003. En fin fue un puente inolvidable tanto para los dueños de las motos, como para los espectadores desprevenidos que disfrutaron del paso de las caravanas y de las participantes al concurso 2003.

Más de 10.000
motos desfilaron
por Milwaukee



100 años de Harley

límpido de 600 cc, con una potencia de 6 a 8 caballos y caracterizada por una transmisión en cadena. Pero la evolución fue constante y cada vez salíamos al mercado con novedades como cuando en 1919 nos dotaron con un sistema eléctrico producido por la Harley-Davidson, con lo que nos ganamos la envidia de la industria automovilística de la época.

Ya para 1930, nace nuestro verdadero motor «Flathead», conocido como modelo V74 o «BIG TWINS» se caracterizaba porque tanto las válvulas de admisión como las de salida de gases, se encontraban ya no en la cabeza del cilindro

sino a los lados del mismo. En consecuencia, la cabeza del cilindro ya no presentaba a la vista ninguna pieza móvil y por eso pronto se ganó el apodo de «Flatheads», aunque lo cierto es que no eran unas cabezas totalmente planas y sin ninguna pieza mecánica, puesto que tenían colocadas las bujías y un buen número de aletas de enfriamiento.

En 1936 apareció el motor «Knucklehead» llamado así porque la cubierta o tapa de los balancines en la cabeza del cilindro se parecía a

los nudillos de un puño, se puede decir que este fue el primer motor Harley que funcionaba con un sistema de lubricación a base de carter para recircular el aceite. El tanque del aceite estaba colocado debajo de nuestro asiento.

Pero a pesar de lo avanzado de este motor, nosotras seguíamos siendo las características Harley's con el cuadro rígido, sin suspensión trasera y la delantera era del tipo de resorte, francamente se puede decir que éramos unas chicas un tanto rudimentarias, a pesar de poseer un corazón que latía tan bien.

A partir del ataque japonés llega la segunda guerra mundial y con ella nos reclutamos nuevamente en las filas para servir a nuestro ejército de los Estados Unidos, por ello nuestra casa dirigió sus líneas de producción a la maquinaria de guerra. En otras palabras dejamos el traje gris para regresar al verde, que dicho por algunos nos venía muy bien.

Ya en 1948 el motor "Panhead" aparece y obtiene su nombre pues las tapas de los balancines parecían unas cacerolas invertidas hacia abajo, pero lo mejor era que las cabezas de nuestros cilindros ya eran en aluminio, además los elevadores hidráulicos y la gran bomba de aceite nos facilitaban la lubricación. Pero nuestras mejoras no pararon allí, pues este motor lo llevábamos soportado en un cuadro rígido con una tijera de amortiguador de resortes y nos bautizaron con el nombre de Springer Pans, hoy somos unas verdaderas piezas de colección entre nuestros fanáticos. Posteriormente llegaron a la familia las Hydra-Glide, que tenían amortiguador telescópico pero conservando los detalles de luces traseras de las primeras "Panheads", es por ello que puedo decirles que ellas fueron las chicas de la transición entre nosotras las clásicas Harley y las Modernas.

En 1958 se acuña el término de vestidas, es decir las que gracias al buen gusto de nuestros dueños portábamos maletas laterales, parabrisas y demás accesorios que simplemente buscaban darnos una apariencia más personalizada de acuerdo con el gusto de cada quien. Igualmente en este año surgió un nuevo aditamento para comodidad de muchos y me refiero al cuadro de suspensión trasera aportando con ello un nuevo nombre a nuestra gran lista la "Duo-Glide".



Harley Davidson se ha convertido en un icono de la cultura americana, un símbolo de libertad y rebeldía.

Harley en cifras hoy

- Después de 100 años de actividades y estar a punto de cerrar en varias oportunidades, la Harley Davidson puede, como muy pocas, asegurar que sus ventas y ganancias se encuentran en alza.
- En el 2002 se fabricaron 263 mil unidades y los cálculos para este año dan cuenta de un aumento de 10% con respecto al anterior, es decir, unos 290 mil máquinas.
- En términos financieros, Harley ganó 264 millones de dólares en el 2002 y está en camino de superar con creces esos números, obteniendo un beneficio de 388 millones en el primer semestre del 2003.

- Harley vende el doble de motos tipo "cruiser" que cualquier otro fabricante en Estados Unidos.
- El típico comprador de una Harley es un hombre mayor de 40 años, con una gran cuenta bancaria disponible para este tipo de gustos. Pero el envejecimiento de estos compradores puede representar un problema para la empresa, pues hasta el momento los jóvenes no se han sumado al club de propietarios de tan legendarios vehículos.
- Las nuevas Harley-Davidson cuestan entre 8.000 y 25.000 dólares (bastante más que otras marcas) y hasta 150.000 dólares en el caso de modelos antiguos o exclusivos.



Servicio Especializado HARLEY DAVIDSON - BMW - HONDA - YAMAHA

Av. 33 No. 66b-134 Tel: 2654512 Telefax: 2359544 Medellín





Motos & accesorios



Cra. 40 # 10-25 Medellín - Colombia
Telefax (574)-2684497
www.llerasbike.vze.com

Pero como el cambio es constante en 1966 surge un nuevo motor denominado "Shovelhead", fabricado durante cuatro años con generador y posteriormente mejorado con un alternador. Para esta época componentes como el tablero de instrumentos y las luces fueron rediseñadas para dar un toque novedoso.

El motor «Shovelhead» equipó a la moto mas reconocida de mis herederas Harley, desde su introducción en 1965 a la fecha: la Electra Glide, identificada como un icono norteamericano e inmortalizada en la película Electra Glide in Blue. Igualmente, este motor dio vida a la motocicleta diseñada por Willie G. en 1971, identificada como FX Super Glide y que se ubicó entre las grandes Big Twins y las Sportsters.

Pero todo no fue dicha pues a finales de los 60's algunos de nuestros "fieles amigos" descubrieron en las creaciones orientales, ventajas competitivas que dejaron a la familia en bancarota, pero la vida nos sonrió de nuevo y caso contrario para mi estirpe, el para algunos fatídico 13, fue el número de la salvación, puesto que esa fue la cantidad de ejecutivos que sin pensarlo dos veces salvaron a la compañía de la quiebra total. Durante esta crisis hibernamos en las bodegas esperando pacientemente la hora de comenzar a sumar kilómetros.

Sólo hasta 1984 regresamos en forma al mercado y en esta oportunidad llegamos con todo y eso incluía el "Evolution" también conocido como "Blockhead" o "EVO", con 1340 cc., cilindros de aleación y un mejor sistema de enfriamiento gracias a las aspas del cilindro y la cabeza. A su vez las válvulas fueron rediseñadas con el fin de mejorar el flujo de entrada y salida, se mejoraron las cámaras de combustión para la

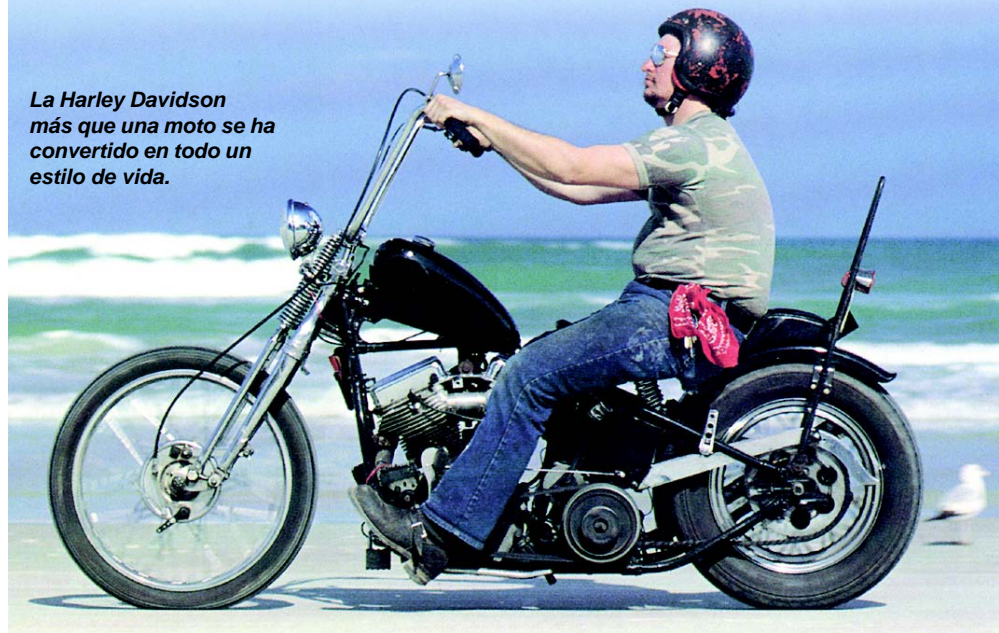
emisión de gases de acuerdo con la Ley, así como para permitir el uso de gasolina sin plomo. Se optimizaron los estándares de consumo de aceite y de frecuencia de mantenimiento. Algunas de las Evolution de mitad de los noventa contaron con el sistema de inyección directa. Gracias a la visión futurista, pero conservadora, de algunos miembros de la familia se incorporaron a nuestro estilo particular los motores "Twin Cam" multivalvulares, inyectados y con gestión electrónica, que nos dotaron con un corazón más potente, confiable, suave, silencioso y eficiente. Ahora mis descendientes poseían 115 caballos de potencia, es decir, 112 más que los que contaba al momento de nacer.

Bueno, en 1999 el "Twin Cam 88" es de 1450 cc, lo que me proporciona un mayor torque.

Como buena chica, no se de qué se trata todo esto, pero si puedo decir que son muchos los que desean tener el placer de disfrutarlo sobre mi lomo, en otras palabras algo bueno debo tener para seguir vigente.

Hoy 100 años después de recorrer mis primeras millas me redescubro en adelantos tecnológicos, pero me identifico plenamente con mi sello propio, la cultura Harley y la firma genética que ha caracterizado a todas mis descendientes, quienes aún hoy conservan esa apariencia clásica que sigue cautivando a los amantes de tan centenaria joven.

La Harley Davidson más que una moto se ha convertido en todo un estilo de vida.



Minicycle
Racing Team
IMPORTAMOS TODA CLASE DE MOTOS, ACCESORIOS Y REPUESTOS PARA MOTO
Despachos a todo el país
Recibimos motos en consignación
Tel: 2324062 - 2320946 Cr. 45 # 36 -9 San Diego Medellín - e-mail: minicycle@hotmail.com

MOTOCLINICA
25 años a la vanguardia del motociclismo
Todo en Llantas y Baterías
Repuestos en general
Cll. 38 N° 52-47 Tels. 2322400 - 2328804 Telefax: 2323415 - Medellín E-mail: motoclínica@epm.net.co