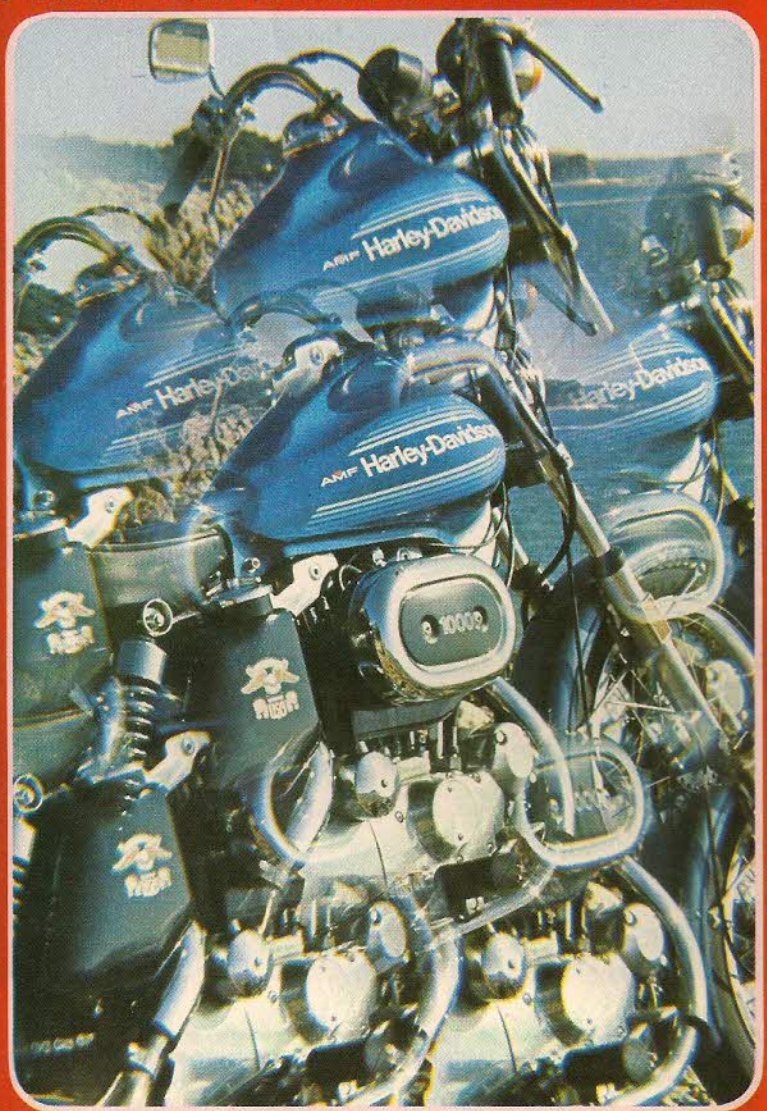
«UNA MOTO QUE ENTRA POR LOS OJOS»

PRUEBA 1000 HARLEY SPORTSTER XLH



Harley Davidson: un mito, una leyenda, una moto. Llegaron a Europa por primera vez en 1917, mientras los americanos acababan de entrar en el primer conflicto mundial. Las Harley Davidson suscitarían admiración y "encanto". Pero la obra del Tío Sam, siempre desafiando al tiempo y a la época apenas marcada por el paso de los años, al contrario, parece que hoy ha encontrado una nueva juventud. La historia es un perpetuo recomenzar.

En una época en que el mercado de las dos ruedas es floreciente, donde aparecen máquinas de lo más elaborado, de lo más sofisticado, etc. uno se pregunta ¿Cómo una Harley Davidson encuentra justificación sobre el plano técnico...? ninguna, un "gordo" twin, desarrolla una potencia que muchos motores de la mitad de su cilindrada reivindican; su arquitectura es primaria, con cuadro tubular siguiendo las mismas tradiciones que antes de la guerra.

Al nivel psicológico, por el contrario, es mucho más evidente, la Harley Davidson arrastra consigo una amplia serie de mitos que son suficientes para darle una "gran" reputación.

Hasta adquiere figura de símbolo en tanto en cuanto ha "estado" en todo tipo de situaciones.

¿Qué le impulsa a uno a comprar una H. Davidson?, es la pregunta que me he hecho. En principio a los ojos del comprador representa más que un simple medio de locomoción. Compramos una Harley Davidson para disfrutar de todas las satisfacciones que una moto nos puede proporcionar, pero también para poseer una parte de su leyenda.

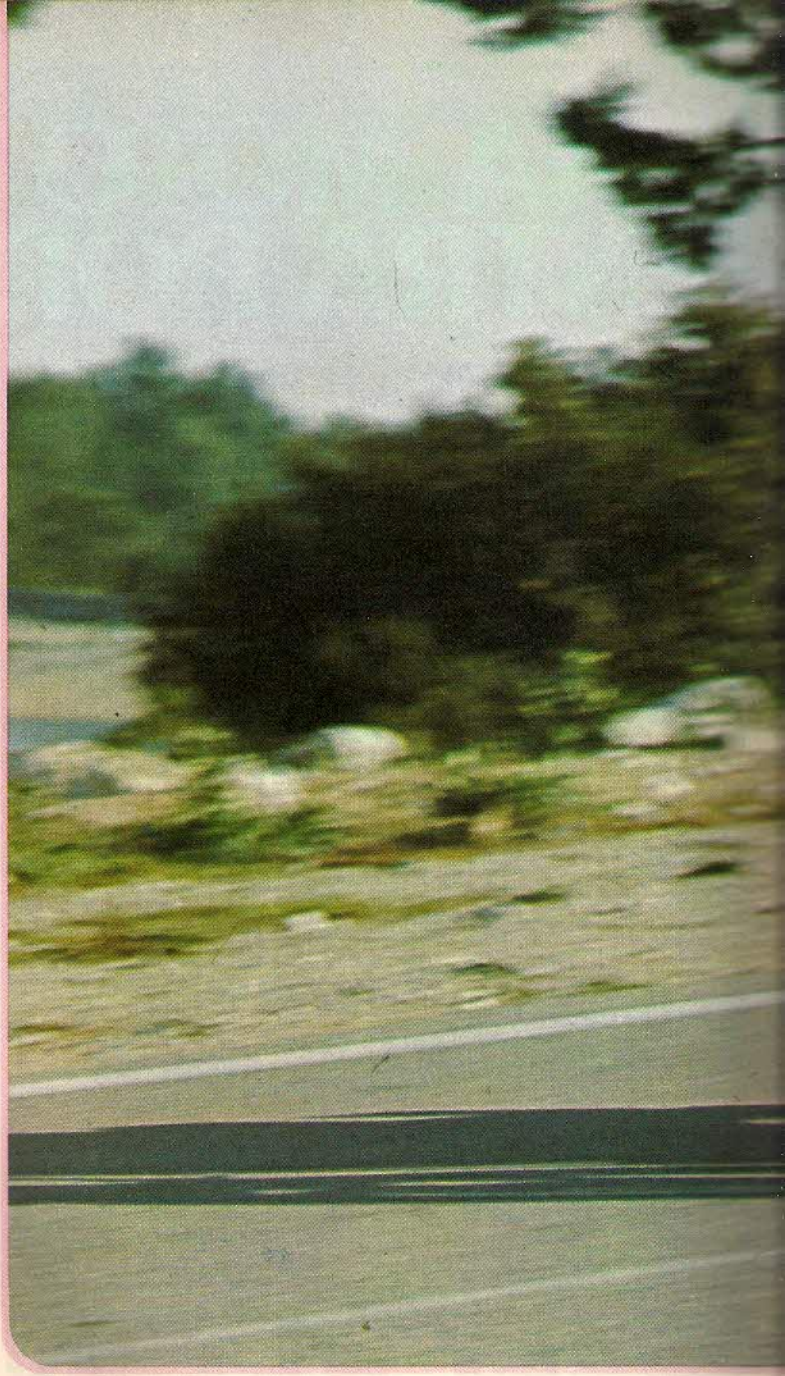
Algunas de las causas por las que su éxito es limitado en muchos países es que en primer lugar nunca ha sido admitida por los verdaderos motards, además que a menudo se ha relacionado con las "bandas de golfos" que se servían y siguen sirviéndose como medio de locomoción en USA.

Tiene una mala reputación, la pobre; y ni siendo suya la culpa. Encarna la farsa, y esto tampoco agrada a todos. La segunda razón es la económica, vendedores poco escrupulosos, no sólo han vendido la moto, sino una parte del sueño y leyenda, convirtiéndose además en un sueño caro. si tomamos como referencia el precio de catálogo podremos apreciar que esta circunstancia ocurría con mayor generalidad años atrás. En la actualidad Harley Davidson gracias a una sana política comercial ha procurado eliminar la parte de ensueño y concentrarse en el producto, lo que viene a ser la moto. La Sportster vale menos de 20.000 Fr y se puede comparar a cualquiera del resto del mercado. Apareciendo así como una moto como las otras, perdiendo en parte el mito, y situándose súbitamente a un mayor nivel de accesibilidad, sin peligro que llegue a sufrir, pues una Harley Davidson, a pesar de los límites de velocidad, y las condiciones de circulación general no será jamás la moto de "Sr. Todo el Mundo", pero al contrario una máquina reservada para los que saben apreciar.

Una Harley Davidson, como un buen cocido, se debe degustar, por lo que se le debe dar una utilización particular. Desde mi punto de vista, su mejor y primera utilización no consiste en trasladarse al trabajo cada día. Para apreciarla, hace falta tener el espíritu libre y estar disponible. Es necesario sentirse bien en ella, la persona poseedora, que la cuide o no, que sea consciente o no, se convierte en otra en cuanto se monta encima dispuesto a circular. Se convierte como por encantamiento fuerte, potente, célebre, sin duda contrariamente como hubiera ocurrido, pasando totalmente desapercibido con su pequeño utilitario. "En Harley Davidson me paseo con mis Ray-Ban, y por qué no, hago el fardón".

El aspecto exhibicionista juega un papel importante. Sin evidencia alguna, no se compra una Harley Davidson para rodar en solitario en lugares desérticos. Al contrario, se busca la compañía de otros, de otros u otras que tendrán un comentario de admiración cuando negligentemente aparques frente al café que está de moda, a la hora del aperitivo como por casualidad. La fascinación que produce esta moto es enorme. Su estética particular con un aire de anticuada posee un encanto particular. El gran motor, con sus cárters pulidos, las numerosas piezas cromadas, el depósito estilizado y su asiento de lo más tradicional "banana seat", configu-

Esta Harley que hoy traemos a nuestras páginas es en verdad una actual alegoría del pasado.
Harley que evoluciona con el tiempo, no renuncia ni un solo instante a la dolera de su tradición.
La Sportster 1000 adaptada indudablemente a nuestro hoy, rezuma aromas de "teddy Boy" o hyppy de California por sus cuatro costados.



ran la moto definitivamente americana por excelencia que ha evolucionado con el transcurrir de los años, pero que ha sabido conservar todo su atractivo.

La Harley Davidson no deja indiferente, que guste o no, de todas maneras es una bella máquina, que por mi parte he tenido enseguida ganas de manejar. Pasando a su prueba, la primera apreciación es su gran confort, respecto a las suspensiones sobran comentarios, De todas formas el asiento no incita a largos trayectos, resultando prácticamente imposible llevar a alguien detrás por lo limitado de la plaza; hasta el punto que no existe lugar para la caja de herramientas, ¡Quizá será porque Harley Davidson nunca tiene averías! La Harley Davidson es una máquina pequeña por sus dimensiones al mismo tiempo que enormemente pesada. Si los prospectos de propaganda anuncian púdicamente 185 km, en cualquier balanza acusa los 235 kg, 50 kg en más o en menos, son bastante.

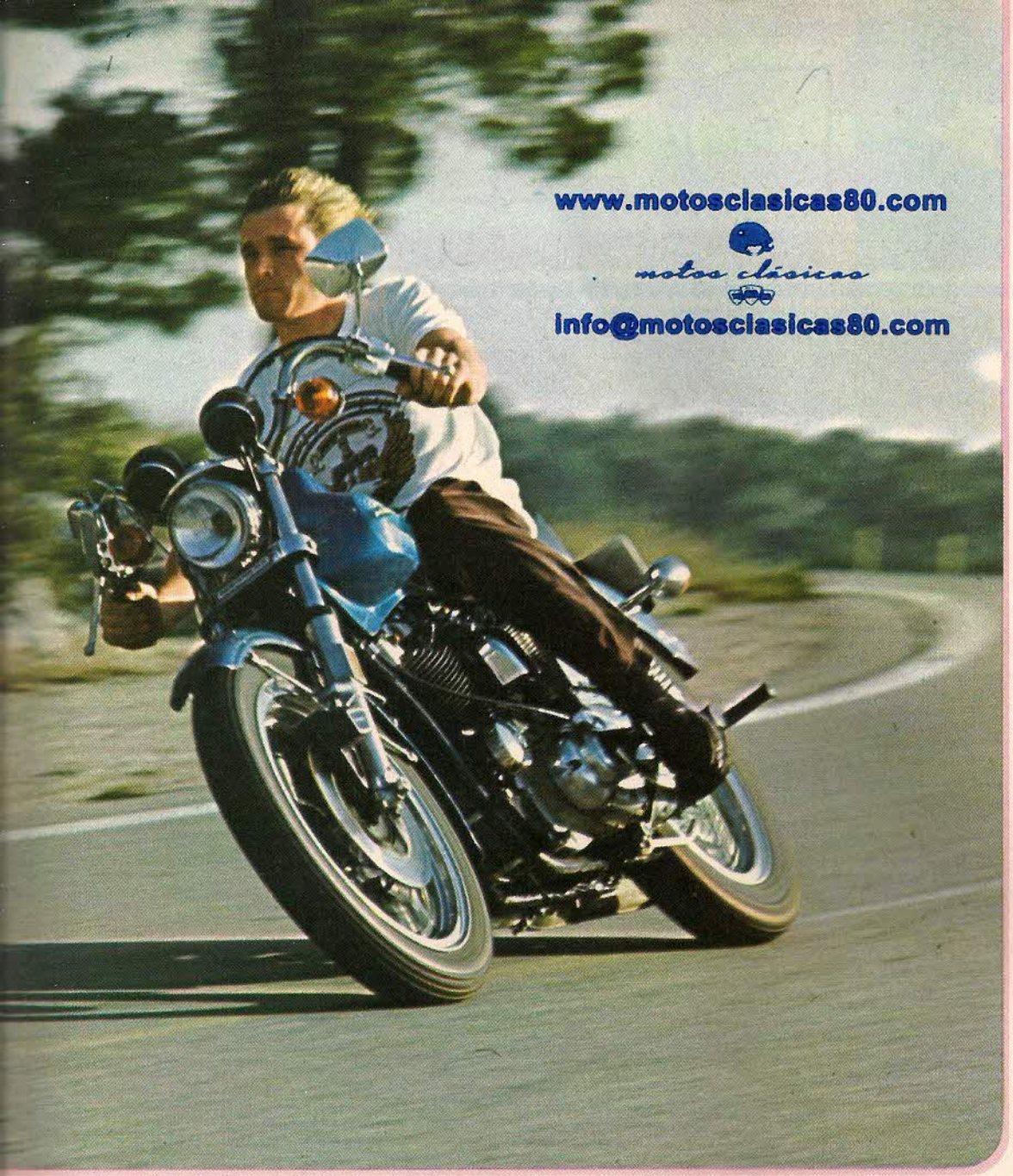
Manipular el vehículo parado reclama una especial atención, es necesario hacer cuidado en no desequilibrarse pues sino, sostenerla y colocarla de nuevo en la verticalidad resulta muy duro. ¡Es material fundido, amigo! El bloque motor monolítico está sujetado a una parte del cuadro donde algunos de los tubos están llenos; no es pues sorprendente que a pesar de su reducido equipamiento, nuestra Harley Davidson resulte tan pesada. Un centro de gravedad muy bajo, atenúa un poco este efecto, pero no por eso podemos fiarnos. la gasolina, como es clásico, se abre gracias a un grifo de fabricación japonesa. Se establece contacto por la llave, situada en la parte izquierda del motor, justo debajo de una "cosa" pendiente y cromada, hago referencia al claxon; una bocina que estaría muy bien situada en un T.I.R. (camión de transporte europeo).

Para el arranque, si el motor está frío, tirar del starter que se encuentra junto al contacto. Pulsar el botón de arranque y al instante el twin en V está en marcha. No abusar del uso del starter pues el motor tiene tendencia a ahogarse. Aun en frío, el motor aguanta muy bien el ralentí, más debe tenerse como precaución importante dejarlo calentar bien antes de arrancar, sino, te arriesgas a hacer sufrir el motor y tu bolsillo con prontas reparaciones. Hay ganas de salir ya, pero hace falta no impacientarse todo llega para el que sabe esperar. La posición sentados como os la imagináis, el gran manillar con los puños dirigidos hacia abajo autoriza una conducción muy relajada y estando montado sobre goma, aisla de toda vibración resultando extraordianario.

Para poner la primera velocidad, no hay que dudar en dar un buen golpe con el pie sobre el selector. Suena, pero entra... El embrague resulta denso pero no duro siendo al mismo tiempo resistente y progresivo, llegándose a olvidar de él. En mecánica también el silencio demuestra salud de órganos. Desde los primeros metros, queda uno asombrado por el par motor. Una Harley, es un gran mono multiplicado por dos. Es posible rodar en 4.ª a 2000 r.p.m. y acelrar sin que el motor pique. las aceleraciones son progresivas y sorprendentes. Es el tipo de motor que asombra siempre por sus prestaciones en tanto estamos acostumbrados a verlos rodar al ralentí. No resulta necesario apurar la máquina para sacarle sus máximos regímenes, así como no creo los grandes twin (bicilíndricos) lo aprecien mucho. Hacia las 7000 r.p.m. manifiesta su descontento vibrando y dejando oir ruidos inquietantes. Por mi parte me he contentado siempre con la 5000 r.p.m. régimen más que suficiente en utilización normal.

La caja de cambios con 4 relaciones es suficiente para las características del motor, por la gran elasticidad del motor resulta difícil recomendar a qué vueltas es preciso cambiar. Los ruidos mecánicos son reducidos, y el ruido de distribución y válvulas es discreto pues para su buen funcionamiento —Dixit Honnorat Senior— el juego debe ser casi nulo. El tubo de escape está muy logrado. Los dos tubos de escape aparejados sobre el lado derecho del motor ofrecen una sonoridad perfecta en relación al estilo de la máquina. Los americanos son en efecto los maestros en este dominio, este ruido ronco y sofrenado es hechizante aun estando al ralentí. en la 1000 c.c., una rotación del puño de gas, de una suavidad ejemplar, es suficiente para situarse a más de 160 km/h. pero Harley Davidson no está hecha para esto, pues no olvidemos que en USA la velocidad está rigurosamente controlada: 50 km/h en ciudad, y 110 en autopista. Los manillares grandes se vuelven pronto agotadores a grandes velocidades. Las posibilidades de este motor son insospechadas al nivel de aceleraciones, un golpe de gas en cualquier marcha, y sales como una bala.

No se debe comparar una Sportster con una Electra Glide. Si esta última tiene velocidades de dinosaurio, la Sportster se caracteriza más por sus posibilidades de aceleración y arranque en manos expertas. Su manejabilidad es excelente, pues el centro de gravedad está situado muy bajo. La moto bascula sin dificultad ya sea por su forma o por su peso. Con los neumáticos de origen su comportamiento en carretera no es extraordinario, pero con Michelín PZ 2, como nos ha demostrado Guilles Husson se puede permitir todo tipo de fantasías. No sólo levantarse sobre la rueda trasera, sino arrastrar los bajos sobre el asfalto. De todas formas es muy posible divertirse en curvas rápidas, la moto no deriva ni un milímetro y esto a pesar de sus 235 kg y su cuadro. Las suspensiones están muy bien estudiadas y se compensan perfectamente. Siendo la horquilla delantera una Showa de origen nipón. En dúo, los amortiguadores traseros se muestran un poco blandos, sobre todo



cuando el piso no está en muy buen estado. En cuanto al frenado, confiado a un solo disco para delante y tambor simple leva para atrás, resulta satisfactorio, lo que viene a decir ni bueno ni malo. Es suficiente a las exigencias que se le reclaman, pero precisemos que aquí también un equipo de neumáticos de mejor calidad ayudaría mucho. a pesar de su cilindrada Harley Davidson es una moto sobria. Una cilindrada grande poco solicitada jamás experimenta un consumo alto, quedando probado esto por el ejemplo siguiente: con la Sportster, el consumo por hora resultaría más realista, pero pocos serán los que harán grandes trayectos, a no ser que tengan una alma de "rider".

Si un pasajero toma asiento en la parte de sillín reservada, podrá pronto comprobar que por razones de estética este es tan reducido que apenas le quedan algunos centímetros cuadrados, lo que lo pondrá rápidamente en una postura incómoda. Subir en una Harley reclama algunos sacrificios. Resulta difícil comparar una Harley Davidson a una máquina tradicional, se escapa de las reglas habituales. Sin duda permite desplazarse en condiciones muy aceptables y desde luego muy económicas. Una Harley, además de su apetito pequeño (poco consumo) se caracteriza por su robustez a condición de no exijirle demasiado y mantenerla mínimamente cuidada, así como también permite el auténtico placer de circular y no siendo la motivación única del comprador, distinguirse de los otros.

Por J. C. Bargetzi

1000 Sportster Harley.

Análisis completo: el motor de la 1000 Sportster acapara las principales características técnicas caras a los productores Harley Davidson. Se trata de un bicilíndrico en V a 45 grados con cigüeñal montado sobre rodamientos y bielas sobre muñequilla única. El ciclo de funcionamiento es muy particular. Si tomamos el cilindro delantero como base de referencia, el tiempo "explosión" sobre el cilindro trasero corresponde a 315 grados de rotación (360 grados – 45 grados de decalaje en V) mientras que el tiempo de explosión del cilindro delantero se efectúa por un ángulo de rotación de 405 grados, siendo el ciclo total de 720 grados.

La distribución con válvulas en cabeza mandadas por varillas. Los cuatro árboles de levas separados están movidos por una cascada de piñones.

Encendido clásico batería-bobina con un solo ruptor, y bobina de doble salida. Con este dispositivo, hay una chispa perdida, pero esto no tiene ninguna importancia. Se produce en tiempo de escape.

Las Sportster han utilizado varios carburadores, todos ellos de presión: Tillotson y Bendix en los modelos anteriores a 1975, Mikuni y Heihin en las últimas versiones.

La transmisión primaria está dirigida por una robusta cadena Triplex, la caja de cambios de cuatro velocidades está mandada por un selector "musculado". Sobre las versiones 1977 el sistema de selección está modificado y el selector vuelve a sus medidas normales.

Nada de particular en lo concertiente al cuadro, excepto una horquilla japonesa Showa idéntica exteriormente a la de la Kawa 900.

Respecto al reglaje y entretenimiento, el motor Harley no presenta ningún problema. De todas formas es bastante puntilloso sobre la elección de las bujías. para una utilización exclusivamente urbana se contenta con bujías de índice térmico Bosch 190, para una utilización mixta ciudad-carretera, es preferible montar 225, y para una utilización intensiva principalmente grandes tramos de autopista es preferible montar Bosch con índice térmico 240, sino te juegas un agujero del "catorce" en los pistones.

Dos vueltas con la mano son suficientes para el reglaje del avance y del juego de válvulas: concretamente el avance, el manual de Harley Davidson preconiza el empleo de una lámpara stroboscópica y el control a través del cárter. Desafortunadamente este control no es fácil por el aceite que también aparece a ver lo que ocurre.

La distancia entre el contacto del ruptor debe ser de 0,4 mm.

El galgaje de la distribución se efectúa con un juego de galgas de 2 mm sobre los basculantes.

Para el reglaje de válvulas, es necesario poner estas últimas en báscula y reglar de tal manera que se obtenga un juego axial nulo. La tija simplemente debe girar con paso para el engrase. Harley Davidson Francia recomienda aceites Motul para el engrase. Century 2100 para condiciones climatológicas normales, ESM 50/60 para fuertes calores.

Para la transmisión es suficiente aceite 20W50 o bien SAE 30 monogrado; no se deben utilizar líquidos hidráulicos para las transmisiones.

FICHA TECNICA

MOTOR:
Tipo de motor: Bicilíndrico en V a 45 grados.
Ciclo: Cuatro tiempos.
Refrigeración: por aire:
Diámetro: 81 mm.
Carrera: 96,8 mm.
Cilindrada: 997,5 c.c.
Potencia: 61 CV.
Régimen: 6200 r.p.m.
Par máximo: 7,18 kgm.
Régimen de par máximo: 3800 r.p.m.
Encendido: Batería-bobina.
Relación de compresión: 9:1.
Dinamo: 12 V, 150 W.
Batería: 12 V, 32 Amperios.
Lubrificación: Bajo presión, tipo cárter en seco.
Carburadores: Kei Hin, paso de 32 mm.
Arranque eléctrico.
Transmisión:
Tipo: Bloque motor, embrague multidisco en baño de aceite. Caja de cambios de cuatro velocidades, con selector al pie.
transmisión primaria: Cadena Triplex.
Relación de desmultiplicación primaria: 1,735/1 (34/59 dientes).
Transmisión secundaria: Cadena.
Relación de desmultiplicación secundaria: 2,429/1 (21,51 dientes).