



HOG®



»OTRA SEMANA INOLVIDABLE EN DAYTONA»100 AÑOS DE
MODA HARLEY-DAVIDSON®»REGRESAMOS A RIO DE JANEIRO
»“PURA VIDA” SOLO EN COSTA RICA»DENTRO DE LAS
INSTALACIONES EN YORK»ENCUENTRO EN LORETO Y MANAGUA



LLANTAS CUSTOMIZADAS HARLEY-DAVIDSON[®] ESTILO A UN PRECIO A TU ALCANCE

AÑADE UN ACABADO CUSTOM AUTÉNTICO PARA TU MOTO SIN COMPROMETER LA RESISTENCIA NI EL RENDIMIENTO

- ACABADOS EN CROMO, O EN NEGRO PARA COMPLEMENTAR TU ESTILO PERSONAL
- CERTIFICADAS POR HARLEY-DAVIDSON PARA RENDIR UN FUNCIONAMIENTO GARANTIZADO POR LOS MÁS ALTOS ESTÁNDARES DE CALIDAD EN VARIAS HORAS DE PRUEBA
- ESCOJE ENTRE LLANTAS FORJADAS O DE FUNDICIÓN EN ESTILOS CLÁSICOS O CONTEMPORÁNEOS
- FINALIZA EL LOOK DE TU MOTO CON DISCOS DE FRENO, CORONAS, TAPAS DEL EJE Y OTROS ELEMENTOS EN CROMO



AGITATOR



AIR STRIKE



ANARCHY



BLADE



CHISEL



KNUCKLES



MAGNUM 5



REAPER



ROAD WINDER



ROULETTE



SLOTTED G-SPOKE



STINGER



TYPHOON



VAPOR

VISITA TU CONCESIONARIO HARLEY-DAVIDSON PARA MÁS INFORMACIÓN



LA REVISTA HOG® ES UNA PUBLICACIÓN DE HARLEY OWNERS GROUP® MEMBERS.HOG.COM

Jefe de proyecto
Jeremy Pick Responsable de Operaciones y Comunicaciones del Harley Owners Group®

ENVÍA TUS COLABORACIONES A:
HONGLATINAMERICA@HARLEY-DAVIDSON.COM

La revista HOG está redactada y diseñada para H.O.G.® por Archant Dialogue, Prospect House, Rouen Road, Norwich NR1 1RE, Reino Unido
Tel: +44 (0) 1603 664242
www.archantdialogue.co.uk

ARCHANT } DIALOGUE

Zoë Francis-Cox Gerente editorial
Tom Smith Editor digital
Matt Colley Redactor adjunto
Nick Paul Director artístico
Richard Berry Editor artístico
Chris Smith Maquetador
Mick Hurrell Director gerente

Para consultas sobre publicidad, se ruega ponerse en contacto con **Andy Grant** (ventas) llamando al +44 (0) 1603 772554 andy.grant@archantdialogue.co.uk o **Kay Brown** (producción) llamando al +44 (0) 1603 772522



Nos preocupamos por ti. Conduce con prudencia, respetuosamente, cumpliendo con las normas de circulación y siendo consciente de tus limitaciones. Lleva siempre un casco homologado, gafas adecuadas y ropa protectora, e insiste en que tus pasajeros hagan lo mismo. Nunca conduzcas si haz consumido alcohol o drogas. Familiarízate con tu Harley®: lee con detenimiento y asimila todo el contenido del manual del propietario.

La revista HOG® es una publicación trimestral de Harley Owners Group, una división de Harley-Davidson Motor Company, Inc. Por diversos motivos, parte de la información contenida en este número puede sufrir cambios.

Harley-Davidson, Harley, H-D, Harley Owners Group, H.O.G., la revista HOG, el logotipo de la barra y el escudo, el logotipo H.O.G., el logotipo Harley-Davidson Authorized Rentals, Sportster, Dyna, Softail, V-Rod, MotorClothes y European Bike Week son marcas comerciales registradas de Harley-Davidson Michigan, LLC.

Ningún material contenido en esta publicación puede ser reproducido en circunstancia alguna sin el consentimiento expreso por escrito de su redactor. Todas las colaboraciones de los socios se convierten en propiedad de Harley-Davidson Motor Company, de sus sucursales y de los concesionarios Harley-Davidson y autorizados de Buell. Las colaboraciones no serán devueltas y podrán ser utilizadas por Harley-Davidson Motor Company para todos y cualquiera de sus fines comerciales. Las colaboraciones de los socios pueden aparecer publicadas tanto en la revista HOG como en la página web oficial de Harley Owners Group, www.hog.com. Harley Owners Group se reserva el derecho a editar las historias por motivos de contenido, longitud o claridad de redacción.

Todos los derechos reservados. ©2012 H-D®

FOTOGRAFÍA DE PORTADA TOMADA EN EL EVENTO HARLEY-DAVIDSON® 'THE ART OF CUSTOM' CELEBRADO EN MIAMI.



RODAR NO ES LA CUESTIÓN, ES LA ACTITUD

Estimados amigos, Nos da mucho gusto saludarlos en esta edición de la Revista HOG® Latinoamérica, en donde encontrarán las últimas noticias y eventos para los amantes de las motocicletas Harley-Davidson®.

Recién llegamos del XIII Rally en Los Cabos BCS, México, donde pudimos probar los nuevos integrantes de la familia Harley-Davidson®; Sportster Seventy-Two™ y Softail® Slim®, y vivir la experiencia con un manejo dinámico y un diseño único.

Ahora nos encontramos trabajando en la preparación de dos grandes eventos. El 2° Rio Harley Days® en Brasil, que se llevará a cabo del 14 al 16 de septiembre y el Rally H.O.G.® Nacional en Mérida, Yucatán, México, que se llevará a cabo del 1 al 4 de noviembre. ¡Como siempre estos eventos serán inigualables y no se los pueden perder!

También cubrimos el Harley Days® en Nicaragua, que se llevó a cabo del 23 al 26 de febrero. Podrás leer todas las actividades que se organizaron para ese evento y esperemos que sea un pretexto para visitarlos el próximo año.

Los que nos sorprendieron fueron los organizadores del Rally en Costa Rica, que nos dejaron con muchas ganas de regresar y vivir la experiencia de "pura vida".

Además tenemos entrevistas con Paco Ayala, integrante del grupo mexicano Molotov, y con Lucas Oberst de la banda de rock S. C. L. de Chile, quienes disfrutaron mucho rodar en su Harley-Davidson® y nos cuentan sobre su experiencia con la marca.

No te olvides de enviarnos tus comentarios, fotos y crónicas de viaje ya que seleccionaremos algunos de ellos para esta, tu revista HOG®.

A rodar se ha dicho y nos vemos en el camino...

Barbie Villacis y David Yaspik

¡QUEREMOS SABER DE TI!

Comparte tus aventuras en tu Harley con nosotros. Envíanos un artículo contándonos los detalles de tu viaje por correo electrónico e imprimiremos los mejores artículos en la próxima edición de la revista. No te olvides de incluir fotos! Escríbenos a hoglatinamerica@harley-davidson.com

CABO SAN LUCAS

La combinación del mar y desierto fue el escenario perfecto para que se llevara a cabo la XIII edición del Rally Estatal H.O.G. Loreto, BCS, México, pág. 16

LA GRAN AVENTURA AUSTRALIANA

Impresionante recorrido en moto a través de Australia de este a oeste, pág. 62

LA HISTORIA DE HARLEY®

La revista HOG® celebra 100 años de ropa Harley-Davidson, pág. 30

Foto de Nicolas Clavreul
miembro H.O.G.® de Francia

ÍNDICE



EN ESTE NÚMERO

ARTÍCULOS

- | | | | | | |
|----|---|----|--|----|---|
| 26 | DAYTONA BIKE WEEK
Sol, Arena, Mar y Motocicletas
Harley-Davidson® | 56 | UNA COMBINACIÓN
ESPECIAL
Shane Venn nos muestra su proyecto
custom, que se inspira en la época
de las café racers y el rock 'n' roll | 66 | EL AVANCE DEL PEREGRINO
H.O.G.® España te invita a hacer la
histórica ruta de peregrinación de El
Camino de Santiago |
| 46 | PISO DE FABRICA
Una miradita dentro de la nueva
Instalacion de Operaciones
Vehiculares York en Pensilvania | 62 | LA GRAN AVENTURA
AUSTRALIANA
Una odisea de este a oeste a través
de las desoladas llanuras de Australia | 68 | HACER UN SUEÑO REALIDAD
Como el H.O.G. Kingdom Chapter
de Jordania cumplió su sueño de
organizar el 11° H.O.G.® Middle
East & North Africa (MENA) Rally |
| 50 | EXPLORANDO
EL VIEJO OESTE
“La ruta de los forajidos” descubrió
la belleza y lo implacable que es el
terreno del Viejo Oeste | | | | |

XII ENCUENTRO CENTROAMERICANO HARLEY-DAVIDSON

¡Motos, música, playa y rock! pág. 20

GUANACASTE, COSTA RICA

Nos aventuramos a un rally inolvidable –
suspendiéndonos en un canopy y deslizándonos en un
tobogán de agua de 425 metros de longitud, pág. 22

Índice



NOTICIAS

- 03 ¡BIENVENIDO a la edición de mayo de la revista HOG!
- 06 NOTICIAS
Recaudación de fondos en Bahréin, noticias del World Ride 2012, más, Willie G se retira
- 07 NOTICIAS DE LOS CHAPTERS H.O.G. Toluca Chapter México está preparando el 1er Rally Estatal, que se llevará a cabo del 4 al 7 de octubre del 2012
- 09 INTAKE
Tus cartas y tus fotos

RALLY ROUNDUP

- 16 EVENTOS
¡Rally en Los Cabos, Nicaragua, Costa Rica y más!
- 24 NOTICIAS
El año de un vistazo

SECCIONES REGULARES

- 30 LA HISTORIA DE HARLEY®
Recordamos un siglo de moda de Harley-Davidson
- 77 ARCHIVOS
Recordamos a William Butler Johnson, el primer afroamericano en comprar un concesionario Harley-Davidson®
- 88 TU EQUIPO H.O.G.
Te presentamos al equipo internacional del H.O.G.
- 90 EXHAUST
Randy Prange habla sobre los beneficios de ser un miembro de H.O.G.®

74 **DESCUBRIR LAS EMOCIONES DE TÚNEZ**
Un grupo de motociclistas italianos realizó un viaje inspirador por las remotas regiones del desierto de Túnez

78 **UNA RACER POCO HABITUAL**
Te presentamos la última moto en incorporarse al Harley-Davidson Museum™: un espectacular modelo de carreras en pista corta de 1934

84 **ENTRELÍNEAS**
El camino para llegar a ser un mejor motociclista nunca termina

86 **FRENANDO CON SEGURIDAD**
Unos cuantos trucos y consejos prácticos sobre cómo parar la moto de forma segura en distintas situaciones



FACEBOOK

Visita nuestras páginas en Facebook.com/H-D México y Facebook.com/harleydavidsondobrasil



¿NOS ESTÁS SIGUIENDO?

¡Se el primero en enterarte de lo que pasa!
twitter.com/HDMEXICO



OCUPADOS EN BAHRÉIN

El H.O.G.® Bahrain Chapter ha estado ocupado recaudando dinero para el programa de concienciación del cáncer Bahrain Think Pink, que se celebra todos los años en el mes de octubre. El evento consiste en una excursión con fines benéficos en apoyo a la extraordinaria labor de Jules Sprakle, la fundadora de Think Pink Bahrain. Por tercer año consecutivo, los motociclistas Harley® de Bahrein se dieron cita para salir a recorrer el país. Más de 65 motociclistas y acompañantes, incluidas las integrantes de Think Pink, participaron en una excursión de 110 kilómetros alrededor de la isla, en la que todo el mundo iba vestido de color rosa. Se vendieron artículos promocionales de Think Pink para recaudar dinero destinado a adquirir un escáner MRI que se necesita específicamente para detectar el cáncer de mama. El día después del evento, varios socios del chapter participaron en el paseo con fines benéficos de Think Pink. Todos los participantes pagaron 3BD (dinar bahreini) para participar en este paseo de tres kilómetros.

Samir Habiballah, del H.O.G. Bahrain Chapter, organizó otra excursión en moto anual con fines benéficos para patrocinar el Hogar de Rehabilitación para Niños Discapacitados N.B.B., que ofrece cuidados a niños y adultos con problemas físicos y mentales. En la excursión en moto de este año participaron más de 80 motociclistas y acompañantes. Con el dinero recaudado a través de los eventos benéficos que se celebraron durante el año y las generosas donaciones en efectivo que se recibieron el día del evento, el Bahrain Chapter pudo comprar el equipo que tanto se necesitaba en el hogar.

Willie G Davidson se retira tras pasar casi 50

WILLIE G SE RETIRA

años al frente del departamento de diseño. A sus 78 años, el nieto de uno de los fundadores de la Company, William A. Davidson, seguirá ocupando los cargos de embajador Harley® y director emérito del departamento de diseño. Willie G. explica: "Durante toda mi vida he tenido la suerte de poder combinar mi pasión por el diseño y mi amor por esta asombrosa marca que corre por mis venas.

Uno de los aspectos más gratificantes ha sido ver el efecto que nuestras motos tienen en las vidas de nuestros clientes. Todo lo que hacemos en el departamento de diseño se basa en el concepto de que la forma sigue a la función, pero que ambas están relacionadas con la emoción".

En la próxima edición de la revista HOG® publicaremos un especial.

NUEVO SITIO WEB DEL H-D MUSEUM™

El Harley-Davidson Museum™ de Milwaukee ha presentado un sitio web completamente nuevo que dispone de una página que ayuda a los socios del H.O.G.® a planear su visita al museo. Este verano el museo ofrece todo tipo de atracciones, así que si estás planeando un viaje a EE.UU., no te olvides de incluir una visita en tu itinerario. Encontraras información en <http://tinyurl.com/The-Harley-Davidson-Museum>

HARLEY-DAVIDSON® WORLD RIDE™ JUNE 24 - JUNE 25

H.O.G.® se complace en invitar a todos los motociclistas Harley-Davidson® del mundo a que celebren la libertad de la carretera participando en el Harley-Davidson World Ride de 2012.

Lanzado en 2008, el lunes del millón de millas es un evento anual que tiene lugar el último lunes de junio y reúne a numerosos pilotos de Harley-Davidson, que unen sus esfuerzos para celebrar la cultura del motociclismo. En 2011, los pilotos recorrieron un total de 4.000.000 millas entre ellos.

En 2012, el lunes del millón de millas se ha ampliado a un World Ride de dos días. Tendrá lugar el domingo 24 de junio y lunes 25 de junio. De este modo, se dará la oportunidad a más pilotos de participar. Además, al ampliar el evento a dos días este año, la compañía espera superar la cifra récord.

"H.O.G. se complace de dar la bienvenida a pilotos de Harley de todo el mundo en el primer World Ride de Harley-Davidson" explica Nigel Villiers, director internacional del H.O.G. y experiencia de los clientes de Harley-Davidson. "En estos dos días, pilotos de todos los países nos uniremos y demostraremos nuestro amor compartido por las motocicletas. Nadie rodará solo".

Tanto si te das una vuelta por la ciudad como por la playa, o incluso si vas al trabajo a la vuelta de la esquina, toda milla o kilómetro cuenta y puede registrarse iniciando sesión en el acumulador de millas online de Harley-Davidson en h-d.com/worldride. El cuentakilómetros sumará la distancia recorrida en total por todos los participantes del World Ride. Al final del evento, podrás imprimir un certificado conmemorativo que contendrá el total de millas de cada participante.

Para más información visita h-d.com/worldride



Esríbenos a HONGLATINAMERICA@HARLEY-DAVIDSON.COM comparte tus aventuras y conocimientos que has adquirido en el camino. Envíanos un correo incluyendo tu nombre, dirección, número H. O. G. y afiliación de Capítulo (si tienes).

INAUGURACIÓN DEL LEGADO DAVIDSON

Tras cuatro años de vicisitudes, el equipo de Davidson Legacy se complace de anunciar que la restauración de Netherton Cottage, la casa de campo escocesa que la familia Davidson abandonó en 1856 para emigrar a América, ya casi está completada. La casa, que se está devolviendo al estado original en que se encontraba cuando la familia Davidson se marchó, pronto estará disponible para que los entusiastas de Harley-Davidson® la visiten y aprendan cómo vivían los Davidson en la Escocia de los 1850.

La fiesta de inauguración oficial tendrá lugar en Aberlemno, en el condado de Angus, el 14 de julio de 2012. Dispondremos de música en vivo, comida y bebidas. La admisión a la fiesta estará estrictamente limitada a unos pocos afortunados, que deberán conseguir entradas, ya disponibles, en ticketweb.co.uk. Se incluye el camping junto al río (con baños de lujo y comida las 24 horas del día). Será un suceso realmente histórico y una oportunidad única de visitar el hermoso condado de Angus, hogar ancestral de la familia Davidson. www.davidsonlegacy.com



CHAPTER CATCH-UP

Toluca Chapter México

El pasado mes de enero se creó el H.O.G. Toluca Chapter México, conformado por 46 integrantes con una misma pasión y objetivo, que es promocionar las actividades de motociclismo responsable mediante eventos orientados a la familia y amigos que incentiven la participación de otros miembros.

Bajo el patrocinio del distribuidor Harley-Davidson Toluca, el Chapter, además de organizar actividades divertidas en un ambiente de camaradería, ha participado activamente en labores sociales como la entrega de ropa, juguetes y cobijas para comunidades con escasos recursos en Tenancingo, Estado de México, así como en la Casa Hogar de Niñas Alegría, llevando sonrisas a quien más lo necesita.

Desde su creación Toluca Chapter México ha incentivado a sus miembros a rodar y por ello te invitamos a que participes en sus actividades visitando el sitio www.harley-davidsontolucablog.com donde encontrarás más información para que disfrutes y te unas a los próximos eventos.

Actualmente H.O.G. Toluca Chapter México está preparando el 1er Rally Estatal, que se llevará a cabo del 4 al 7 de octubre del 2012. Seguramente nos sorprenderán con diversas actividades y eventos originales

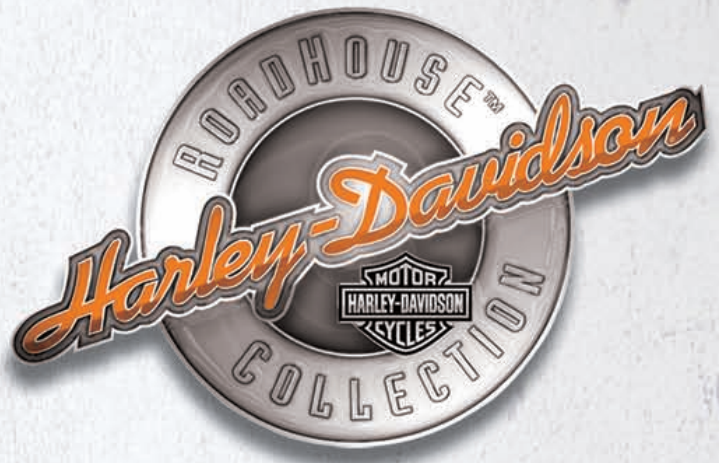
Felicitemos a todos los miembros del Chapter por su excelente participación y organización para llevar a cabo las actividades, así como también al equipo gerencial del concesionario Harley-Davidson Toluca por todo el apoyo otorgado para el desarrollo del Chapter.



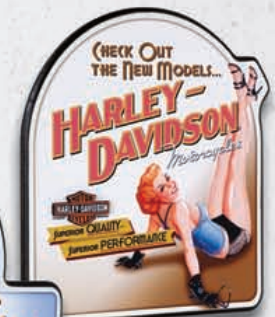
ENVÍANOS NOTICIAS DE TU CHAPTER

¿Acabas de crear un chapter nuevo?, ¿haz celebrado hace poco un acontecimiento importante o un aniversario? Cuéntanos en no más de 200 palabras y lo publicaremos aquí. ¡Y no te olvides de mandarnos una foto! hoglatinamerica@harley-davidson.com

HARLEY® FOR YOUR HOME.



¡GRANDES REGALOS PARA TU MOTERO FAVORITO!



RoadhouseCollectionEU.com

info@brandedproducts.com

Disponibles online, en tiendas autorizadas y en concesionarios Harley-Davidson® oficiales.

Cristalería • Accesorios para bar • Relojes de neón
Taburetes de bar • Mesas de café • Rótulos de bares
Mobiliario para salas de juegos • Espejos • Camping
Rótulos de neón • ¡y mucho más!

Ace PRODUCT MANAGEMENT GROUP, INC.

H-D, Harley, Harley-Davidson and the Bar & Shield Logo are among the trademarks of H-D Michigan, LLC. ©2012. All Rights Reserved. Manufactured by Ace Product Management Group, Inc. under license from Harley-Davidson Motor Company.

ENVÍANOS TUS HISTORIAS

Ayuda a tus amigos de H.O.G.® compartiendo las aventuras y conocimientos que has adquirido en el camino.

- Envíanos un correo incluyendo tu nombre, dirección, número H.O.G. y afiliación de Capítulo (si tienes).
- Cuéntanos en breve tus historias, pero incluye suficiente información, de preferencia relevante. Nos reservamos el derecho a redactar tus cartas por duración y contenido, pero mientras más interesantes será más probable que lleguen a publicarse.
- Mándanos un correo electrónico a: hoglatinamerica@harley-davidson.com



AMAR ES RODAR

Antes que nada una felicitación por la revista. Mi esposo pertenece a H.O.G. desde hace más de 3 años y nos encantó ver la revista en español. Somos Mary y José Daniel de Boca del Río, Veracruz, y pertenecemos al grupo de los Indecisos. Rodamos desde hace más de 3 años en Harley y desde hace casi 30 años en otro tipo de motos, y

toda nuestra vida ha girado alrededor de los viajes en moto. Tenemos un sin fin de aventuras y recuerdos, pero los mejores son con nuestros amigos los Jarochos, que por cierto el pasado octubre celebraron el H.O.G. nacional en nuestra tierra. Hace un año cumplimos 25 años de casados y lo celebramos con una gran fiesta con nuestros amigos motociclistas y nuestra

luna de miel fue una rodada por la Sierra Gorda de Querétaro, aquí les envío una foto. Espero que la disfruten al igual que nosotros hemos disfrutado momentos padres con nuestra Harley. Sobre todo lo que hemos disfrutado al pertenecer a la gran familia Harley-Davidson.

Un saludo de parte de toda la banda de los Indecisos Veracruz,
Maggie Roldán »



ALGO PERSONAL

Saludos a la revista HOG. Aquí les envío mi foto viajando hacia Tres Marías, Cuernavaca en donde le metí los primeros 45 km a mi Sportster. La compré hace solo unos días. Tras este viaje han sido más y los que me faltan.

Mi pasión por las motos comenzó a mis 6 años de edad cuando mi padre me regaló mi primera moto Pony 50cc. Desde esa edad no ha habido año en que no maneje una moto. Les cuento que he tenido todo tipo de motos, desde cross hasta de pista, hasta que adquirí mi primera Harley a mis 35 años, ya que la adrenalina de una moto de pista solo se cumplía en el circuito. No hay nada mejor para viajar que una Harley-Davidson, pues, aunque es la más "pequeña", no dudo que será la primera de otras de la familia.

Por ahora estoy satisfecho con mi Sportster 883 (2011), a la cual le he

instalado en tan solo cuatro meses varios accesorios y voy por más, ya que bien dicen que hay que personalizarla a tu gusto. Harley-Davidson ofrece no solo un gusto particular si no una sólida clase

que se convierte en dinastía, y quien sabe de motos ve sus accesorios con admiración y como propietario se siente una satisfacción conducirla.

Roberto Carrasco ■

ENVÍANOS TUS HISTORIAS

Ayuda a tus amigos de H.O.G.® compartiendo las aventuras y conocimientos que has adquirido en el camino.

- Envíanos un correo incluyendo tu nombre, dirección, número H.O.G. y afiliación de Capítulo (si tienes).
- Cuéntanos en breve tus historias, pero incluye suficiente información, de preferencia relevante. Nos reservamos el derecho a redactar tus cartas por duración y contenido, pero mientras más interesantes será más probable que lleguen a publicarse.
- Mándanos un correo electrónico a:

hoglatinamerica@harley-davidson.com



¡Fiel a la marca!
Roberto Méndez Hernández, MX

INTAKE GALERÍA

Queremos tus fotos!

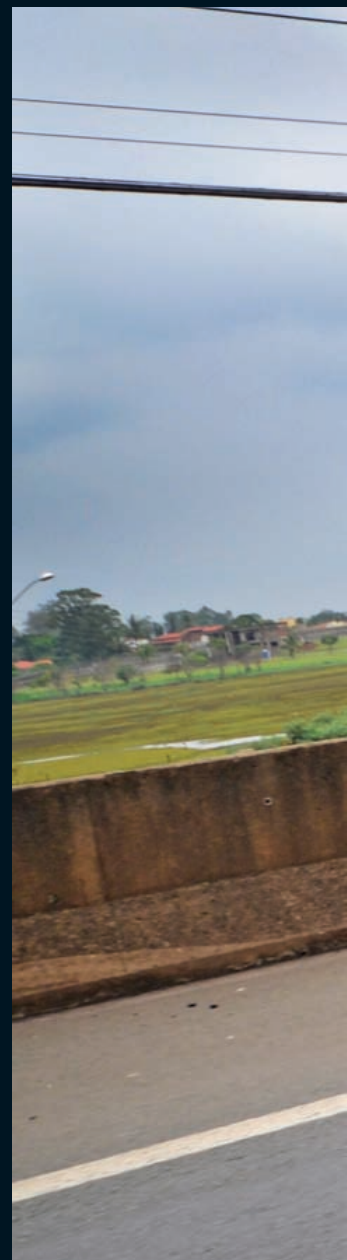


Envíen sus fotos por correo electrónico a: hoglatinamerica@harley-davidson.com

Envíanos tus fotos en tu Harley por correo electrónico e imprimiremos las mejores imágenes en la próxima edición de la revista HOG. Asegúrate de incluir tu

nombre, país y cuéntanos un poco sobre la foto que nos envías. Envíalas por correo electrónico a: hoglatinamerica@harley-davidson.com

Derecha: Mário Machado y Sonia en su Electra Glide en su Ruta 66 en la Ruta 66



Izquierda: Parque Provincial Mendoza, Argentina, Ruben Alejandro





Izquierda: Nivaldo Goulart y su esposa Lamar celebraron su boda en grande

Abajo: Hola amigos. Les envió una foto camino a Bolivia, cuando participé del acontecimiento Harley en Cochabamba



Izquierda: Dimas Bessa llega a la capital federal venidera de Prados

Arriba: Saludos de parte del HOG Capítulo Guadalajara. Varios compañeros hicimos la travesía hasta Sturgis, South Dakota en agosto. Aquí les envió una foto. Esteban Rivera





Arriba: Eduardo Possani exhibe sus dos pasiones

Derecha: Disfrutando de mi Sportster de regreso de Pucón a Santiago de Chile ¡Saludos! Jaime Fernández Wickel



Derecha: Nelson Ramade y su hijo viven la misma pasión

GALERIA INTAKE



Izquierda: Hola Amigos del H.O.G. aquí les envío una foto de mi viaje en noviembre del año pasado por Las Vegas, Nevada. Ricardo Romeo Garduño, MX

Derecha: Saludos desde Merida Yucatan Mexico Jose Luis Ochoa



Izquierda: Saludos desde Santiago de Chile Rodny Rivera



Abajo izquierda:
Nilton José en el
evento del Club
H-D, Bahía

Abajo derecha:
Punta del Este 2011.
Con mi hermosa
Road King. Roberto
Nieri, Argentina



COMENTARIORally Loreto/Los Cabos
México

Febrero 23-26, 2012

www.facebook.com/HOG-baja-chapter

RALLY ROUNDUP



RALLY LORETO/LOS CABOS

XIII RALLY ESTATAL H.O.G. LORETO, BCS, MÉXICO

La combinación del mar y desierto fue el escenario perfecto para que se llevara a cabo el pasado mes de febrero la XIII edición del Rally Estatal H.O.G. Loreto, BCS, México, y la presentación de los nuevos modelos de la familia Harley-Davidson. La cita fue del 22 al 26 de dicho mes, dando lugar a una experiencia inigualable para todos los participantes.

Más de 200 miembros H.O.G. procedentes de toda la República Mexicana, se dieron cita el día miércoles 22 para comenzar el registro y disfrutar una de las sorpresas preparadas por Harley-Davidson México, que por primera vez escogió este destino como el escenario perfecto para el lanzamiento nacional de los recientes modelos 2012, Sportster Seventy-Two y Softail Slim, mismos que los medios especializados tuvieron la oportunidad de manejar en tan excepcional rally.

La marina de Cabo San Lucas fue el marco perfecto para la presentación de los modelos, que subieron al escenario teniendo como riders a Randy Ebright y Paco Ayala, integrantes del grupo Molotov, una de las bandas pioneras de rock alternativo en México con más de 16 años de carrera, cuya música logró captar toda la atención de los participantes. Por primera vez los asistentes pudieron admirar la belleza de las dos motocicletas y disfrutar de una rica cena junto con un concierto improvisado por los integrantes



de Molotov, en preparación para la aventura de los próximos días.

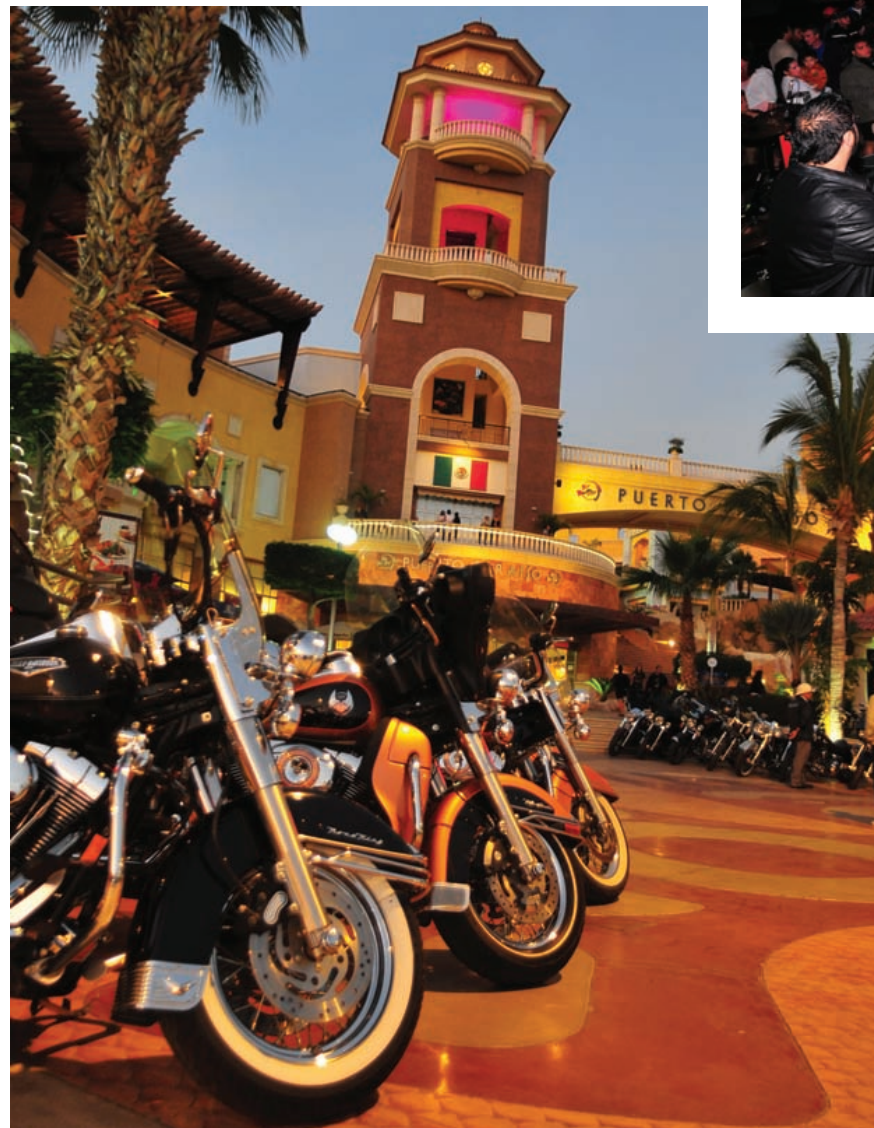
El jueves la cita fue a las 8:30 de la mañana en la agencia Harley-Davidson Los Cabos, donde se congregaron todos los participantes y comenzaron con una oración por todos los riders en el camino, seguida de la tradicional fotografía para dar el banderazo de salida.

El director del Chapter Los Cabos, Mario Maldonado, guio a toda

la caravana por la ciudad para enfilarnos hacia la carretera que nos llevaría hacia La Paz, BCS, nuestro primer destino en la agenda. Rodando a través de la península, los cactus, montañas y caminos nos llevaron al primer punto para descansar y disfrutar un clásico y tradicional burrito, comida típica de la región, para después llegar a la playa el Tecolote para, a pie del Mar de Cortez, disfrutar la mejor selección de mariscos con una excepcional vista. Al llegar al puerto de la Paz nos dirigimos hacia el Bar Papa's & Beer, donde disfrutamos una excelente cena y velada escuchando una banda de rock en vivo.

El viernes nos reunimos en el malecón en punto de las nueve de la mañana para comenzar un recorrido de 396 km con destino a Loreto, no sin antes llegar al Puerto López Mateos, para presenciar una de las maravillas de la naturaleza: la llegada de la ballena gris a las costas mexicanas. Fue un momento indescriptible donde la fauna marina nos dejó admirar su belleza a bordo de pequeñas lanchas, teniendo como fondo un paisaje de dunas y el espejo de agua cristalina, que rompía al paso de estos mamíferos de impresionante tamaño.

Después de nuestra aventura en las lanchas y de terminar maravillados nos dirigimos a completar la ruta hacia Loreto, donde los organizadores nos recibieron con una barra de almejas justo para comentar con los demás participantes la experiencia de vida y los paisajes vistos.



Para el sábado, ya con las pilas recargadas, los organizadores nos tenían preparada una comida en el bar El Borracho, donde en un ambiente de camaradería, abundante comida y con la decoración propia del viejo oeste hicieron una tarde agradable en todos los sentidos. Los integrantes del grupo Molotov corearon canciones junto con la banda que tocaba en vivo y cerraron la noche dejando a todos los participantes un excelente sabor de boca.

Luego llegó el domingo y comenzó el reto. Desde temprano nos reunimos para regresar a nuestro punto de partida, la agencia Harley-Davidson Los Cabos. Después de más de seis horas de viaje y de recorrer caminos con todo tipo de paisajes logramos llegar con más emoción que con la que partimos además de una constante... regresar el próximo año.

Queremos agradecer a David Comartin y a Mario Maldonado por todo el apoyo recibido. El nivel de organización orientado hacia los pequeños detalles lograron cautivar y dejar a más de uno con ganas de volver a tan paradisíaco lugar.

David Yaspik Sacre



RIO HARLEY DAYS EDIÇÃO 2012

2ª EDICIÓN DE RIO HARLEY DAYS

ADELANTO

Rio Harley Days edición 2012

Septiembre

www.harley-davidson.com.br

¡Los aficionados ya pueden estar tranquilos! Está confirmada la segunda edición de los Rio Harley Days, el evento internacional tradicional de la marca, que se ha realizado en varias partes del mundo y que se llevó a cabo en Brasil, por primera vez a finales del año pasado.

Y está previsto que esta gran fiesta del motociclismo, se vuelva a organizar en Río

de Janeiro los días 14-16 de septiembre. Sí, la ciudad maravillosa será escenario del momento más especial de Harley-Davidson en Brasil. Por lo tanto, es seguro que una vez más habrá diversión en grande, buena música y caminatas guiadas con la playa de fondo.

Al igual que en su primera edición, Rio Harley Days 2012 contará con una área de exhibición para las motos, pruebas de manejo, visitas guiadas a lugares de interés turístico de la ciudad y una zona exclusiva para los miembros del HOG.

Los fanáticos de la marca podrán disfrutar el tradicional desfile de motocicletas, que siempre se organiza el último día del evento. Para que se den una idea, el año pasado participaron en el desfile unas 1,500 motocicletas, las cuales recorrieron muchos

lugares de interés turístico de Río de Janeiro, como la Laguna Rodrigo de Freitas, las playas de Copacabana, Leme y Flamengo y Botafogo.

Y para aquellos que aún no estén al tanto, los Harley Days son un evento que Harley-Davidson ha organizado ya en varias



VIII RALLY ESTATAL

H.O.G. GUADALAJARA, MÉXICO



COMENTARIO

VIII Raly Estatal H.O.G. Guadalajara
México

Febrero 23-26, 2012

www.rallyhog-guadalajara.com.mx



partes del mundo, como Nicaragua, España, Croacia e Inglaterra; y su objetivo principal es promover el encuentro de personas de todo tipo, sean o no, motociclistas o aficionados de Harley-Davidson.

El concepto detrás de Rio Harley Days es que se dé un intercambio de experiencias que se materialice, de una forma efectiva y destacada, para todo aquel que participe. El programa del evento incluye espectáculos musicales, exposiciones, concursos, actividades infantiles, visitas guiadas a lugares de interés turístico de la ciudad, pruebas de manejo y el desfile de motos.

El año pasado el evento se llevó a cabo en la Marina da Gloria entre los días 4 y 6 de noviembre y se contó con la asistencia de cerca de 30,000 personas, durante los tres días del evento.

Así que ya lo saben, septiembre es el mes de Rio Harley Days. Estén atentos a los canales de comunicación de la empresa para obtener más información, como fecha exacta, ubicación, etc., en www.harley-davidson.com.br y en [facebook.com/harleydavidsonbrasil](https://www.facebook.com/harleydavidsonbrasil). Este evento es algo que definitivamente no se pueden perder.

Rafael Borges

El pasado mes de febrero se llevó a cabo la 8a edición del Rally Estatal H.O.G. Guadalajara, como ya es tradición en la última semana de dicho mes. Los más de 600 miembros H.O.G. procedentes de toda la República Mexicana, se dieron cita el día jueves 23 para llevar a cabo el registro y disfrutar una rodada nocturna al tradicional bar para bikers Perla Negra, donde se dio por inaugurado el rally para todos los asistentes.

El viernes, los participantes se reunieron en el hotel Victoria Express para partir en la llamada "Rodada Mañanera" con destino hacia la Sierra del Tigre, y gozar los paisajes únicos que impresionaron a más de uno.

Como todo buen anfitrión, la agencia Harley-Davidson Jalisco organizó una recepción de bienvenida para los asistentes, donde, además de ofrecer comida típica y música en vivo, sorprendió con divertidos concursos y un ambiente de hermandad para todos los Chapters del interior de la República.

Para la noche, los organizadores nos llevaron a uno de los lugares más exclusivos de Guadalajara: El Santo Cachorro, un bar para convivir con todos los fanáticos de la marca, con el único objetivo de pasarla bien y disfrutar la estadía en la perla tapatía.

El sábado nos esperaba una rodada de una hora y media hacia la Ribera del Chapala, donde recibiríamos las grandes sorpresas que nos preparó el comité. Ahí, en el malecón de Chapala, el ambiente de camaradería y la pasión de los asistentes demostraron por qué somos el club de motociclistas con mejor ambiente y el más grande del mundo.

Es innegable el nivel de profesionalismo de los integrantes para organizar las rodadas. Nos sorprendió ver cómo, de manera muy ordenada, la caravana partió hacia el Centro Histórico de la ciudad de Guadalajara para la toma de la tradicional fotografía, en la explanada del Hospicio Cabañas.

Más tarde, el comité nos preparó una riquísima comida con música en vivo en el Patio Mayor del Hospicio Cabañas, con la que inició la etapa final del 8o Rally Estatal H.O.G. Guadalajara.

En esta edición se llevó a cabo la presentación de la Casa Hogar Mi Último Deseo A.C., una fundación dedicada a dar apoyo a niños con cáncer, que se vio beneficiada con cada kilómetro recorrido en este rally. Una vez más dejamos huella para los que más nos necesitan.

Queremos agradecer a la distribuidora Harley-Davidson Jalisco, y a Guadalajara Chapter México por su dedicación y entrega para llevar a cabo este tradicional rally.

David Yaspik Sacre



XII ENCUENTRO CENTROAMERICANO HARLEY-DAVIDSON

¡MOTOS, MÚSICA, PLAYA Y ROCK!

A finales del pasado mes de febrero, más de 400 harleros de la región y países aledaños se subieron a sus caballos de hierro y se dieron cita en Nicaragua para participar en el XII Encuentro Centroamericano Harley-Davidson, que en esta edición nuevamente superó las expectativas del público.

Author: Oscar Amador

CALENTANDO MOTORES

Toda gran fiesta trae consigo eventos previos y esta no fue la excepción. Es así como el Maddogs Motor Bar & Grill, punto de encuentro semanal de los harleros en Nicaragua, sirvió de sede para diversas actividades del estilo de vida harlero.

La primera de ellas, el miércoles 22, fue el torneo Biker's Chef, un mano a mano entre los chefs motorizados más atrevidos de los diferentes clubes harleros de Nicaragua, como Los Pistones, Bandidos, Cuervos y Los Diacachimba, que demostraron que no es necesario quitarse la chaqueta para cocinar. Entre el jurado calificador estuvo presente el reconocido chef nicaragüense, Nelson Porta que amenizó el evento toda la noche con su estilo personal.

Al día siguiente, después de haber calentado motores y de que la mayoría de los harleros visitantes frenaran sus dos ruedas en el país, se realizó una fiesta oficial de bienvenida en la que los ánimos estuvieron a mil y la euforia predominó en el ambiente.

Por la tarde del viernes 24 aterrizaron las DJ Dolls, dos rusas bellísimas que están causando sensación en Europa, y a quienes



COMENTARIO

Harley Days 2012
Managua, Nicaragua
Febrero 24-26

www.harleynicaragua.com

sus fans esperaban desde que se anunció su participación en Harley Days. Más de 300 fanáticos asistieron para poder obtener una foto con las DJ Dolls, que además repartieron autógrafos en el bar.

HARLEY DAYS 2012: ÉXITO TOTAL

Desde tempranas horas de la tarde, la zona olía a Harley. Decenas de trabajadores afinaban los últimos detalles en la Plaza Familiar, un lugar de entretenimiento en la ecléctica ciudad de Managua, donde cerca de las 8:30 p.m. centenares de Harleys de diferentes modelos se entremezclaron con

el público para ser el centro de atención.

Los covers de rock de la banda La Pared calentaron los ánimos de los asistentes mientras disfrutaban la gran exhibición de motos y demás actividades. Luego, por fin llegó el turno de las DJ Dolls, que enloquecieron al público con su música house y su sensual e inolvidable espectáculo.

En fin, los asistentes disfrutaron de una atmósfera sin igual compuesta por una excelente selección de música, shows y conciertos en vivo, animadores, bailarinas y modelos. Además de todo esto, se realizó la preselección de la Miss Harley-Davidson, donde 15 hermosas chicas mostraron toda



su belleza envuelta en un look harlero, que calzó perfecto con los espectáculos de la noche.

Harley Days Nicaragua se desarrolló en un ambiente rodeado de bares y discotecas, así como stands y escenarios de las marcas patrocinadoras, que se lucieron para brindar la mejor de las experiencias a través de sus edecanes y productos. Cerveza Premium, Ron Flor de Caña, el ron más premiado del mundo y los famosos puros Joya de Nicaragua estuvieron presentes entre las degustaciones a ofrecerse.

LA HERMOSA GIRA A SAN JUAN DEL SUR

Después de una larga noche al máximo estilo harlero, las costas de San Juan del Sur aguardaban para continuar la fiesta. Pero antes, la caravana harlera tenía que hacer una parada técnica en la ciudad de Nandaime, en donde más de 400 harleros fueron recibidos con un delicioso asado, cortesía de Plaza Santa Ana y el pueblo de Nandaime.

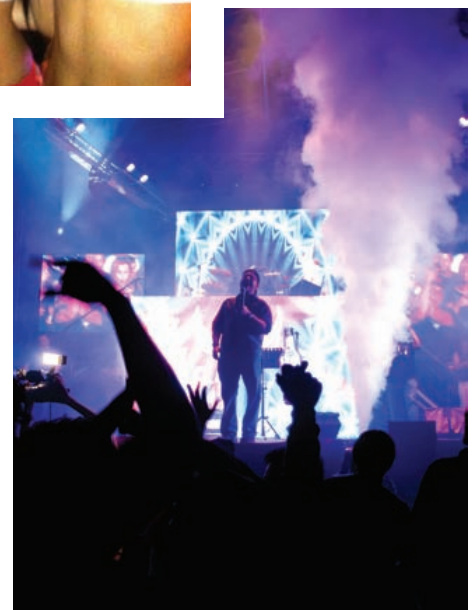
Una vez en San Juan, el rock de Cables Pelao encendió la noche con las mejores canciones de rock clásico en un hotel playero. Luego se le dio paso a la final de la elección de Miss Harley-Davidson y a una segunda intervención de las DJ Dolls para



deleitar a los insaciables melómanos.

Y para que el espectáculo fuera inolvidable, las DJ Dolls complementaron su participación con un increíble show digital que se proyectó en pantallas gigantes. Finalmente, el domingo 26, luego de casi una semana de actividades, se cerró el encuentro en el mismo hotel con una alegre parrillada al lado de la piscina.

Acto seguido, CLARO, uno de los patrocinadores principales del encuentro, realizó la rifa de una motocicleta Harley-Davidson a través de mensajes de texto.





COMENTARIO

10ª H.O.G. Rally Nacional
Costa Rica

Abril 12-14, 2012

www.harley-davidson.co.cr

WCANOJ@YAHOO.COM

H.O.G. RALLY NACIONAL

10° RALLY NACIONAL, LIBERIA

Una vez más tuvimos el placer de celebrar nuestro H.O.G. Rally Nacional esta vez en su 10ª edición.

El destino de este año era Cañas Dulces, Liberia, en la provincia de Guanacaste.

Como ya se ha vuelto una tradición, nos acompañó una pequeña delegación de nuestro país vecino (Panamá), que llegó rodando desde la capital de ese país, para ser parte de nuestro evento.

El día jueves iniciamos las actividades de nuestro rally con la inscripción de los participantes desde horas de la mañana, y al caer la noche realizamos la tradicional paella cortesía de Harley-Davidson Lifestyle.

Nos aventurábamos a un rally inolvidable. Al siguiente día, viernes 13 de abril, salimos desde la Agencia Harley-Davidson Lifestyle

en la capital, y recorrimos aproximadamente 100 km antes de nuestra primera parada (Limonal).

Durante los próximos kilómetros avanzamos bajo un día soleado y por momentos ventoso, después hicimos una segunda parada para un refrigerio, cortesía de uno de nuestros patrocinadores.

Una vez en nuestro destino, esperábamos con ansias para comenzar a disfrutar del evento, el cuál estuvo lleno de aventura, siendo el día sábado el de mayor adrenalina. Nos suspendimos entre las copas de los árboles en un canopy y nos deslizamos en un tobogán de agua de 425 metros de longitud, mientras otros disfrutaban de una cabalgata hacia las aguas termales y un baño de lodo volcánico de la propiedad.

Llegó la noche y con ella nuestra cena y actividad principal. Para esta 10ª edición queríamos que el tema fuera algo muy propio de nuestra cultura costarricense, así que presentamos bailes típicos que casualmente son originales de la provincia donde se realizó el rally. Varios de nuestros miembros colaboraron para lo que resultó ser una actividad llena de humor.

El día domingo fue nuestro regreso a la capital, donde todos los participantes quedaron muy contentos con la organización del evento y el lugar visitado.

Esperamos que nos acompañen para el próximo Rally 2013.

Texto: Roshany Grant & Juan Acevedo
Fotografías: Wender Cano Jara





JUNIO

Ireland Bike Fest,
Killarney, Irlanda
1-3 de junio

Lion's Roar Rally,
Sudáfrica
1-3 de junio

Duma Rally, Sudáfrica
6-8 de junio

13° Harley-Davidson®
Open Road Festival, Lago
Balatón, Alsóörs, Hungría
6-10 de junio

11° Magic Bike
Rüdesheim, Alemania
7-10 de junio

Nabatean Tour, Jordania
8-10 de junio

European H.O.G.® Rally,
Cascais, Portugal
14-16 de junio

White River Rally,
Sudáfrica
15-18 de junio

Hamburg Harley Days®
Hamburgo, Alemania
22-24 de junio

World Ride
(anteriormente llamada
Million Mile Monday)
25 de junio

Edersee Meeting
Edersee, Alemania
28 de junio - 1 de julio

Norwegian National
H.O.G.® Rally,
Røros, Noruega
29 de junio - 1 de julio

JULIO

Barcelona Harley Days®,
Barcelona, España
6-8 de julio

Swiss Harley Days®
Brunnen, Suiza
6-8 de julio

Sweden National
H.O.G.® Rally,
Sundsvall, Suecia
13-15 de julio



Snowball Rally,
Sudáfrica
27-29 de julio

AGOSTO

South of England Rally,
Bisley, Reino Unido
3-5 de agosto

Finnish Harley®
Weekend, Seinajoki,
Finlandia
3-5 de agosto

Sturgis Rally
6-12 de agosto

Hippo Rally,
Sudáfrica
9-12 de agosto

Encuentro Copan
Ruinas, Guatemala
10-12 de agosto

4° Friendship Ride,
Fulda, Wasserkuppe,
Alemania
10-12 de agosto

Encuentro Harley-Davidson® Bogota
17-19 de agosto

Thunder in the Glens,
Aviemore, Escocia
24-27 de agosto

SEPTIEMBRE

15° European Bike
Week®, Faaker See,
Austria
4-9 de septiembre

1° Rally Estatal
Morelos, (Cuernavaca-
Acapulco), México
13-16 de septiembre

2° Rio Harley Days®,
Rio de Janeiro, Brasil
14-16 de septiembre

Middle East & North
Africa (MENA) Bike Week
21-23 de septiembre

Central South African
Rally, Sudáfrica
21-24 de septiembre

OCTUBRE

1° Rally Estatal Toluca,
México
4-7 de octubre

4° H.O.G.® Lebanon Tour
5-7 de octubre

Mendoza's H.O.G.®
Rally, Argentina
12-15 de octubre

SIM Salón
Internacional de la
Motocicleta, México
18-21 de octubre

Australia H.O.G.® Rally
19-21 de octubre



West Coast Rally,
Sudáfrica, 25-28 de
octubre

2° H.O.G.® Egypt Rally
15-17 de noviembre

XIII Rally Tegucigalpa,
Honduras
30 de noviembre
al 2 de diciembre

NOVIEMBRE

14° H.O.G.® Rally
Nacional Mérida,
México
1-4 de noviembre

Mallorca Bike Week,
Mallorca
5-11 de noviembre

DICIEMBRE

4° Saudi National Rally,
Arabia Saudí
19-21 de diciembre



FOTO: GIANGIUSTO MATTIUCCI, ITALIA

DAYTONA
BIKE WEEK

OTRA
SEMANA
INOLVIDABLE
EN LA PLAYA





DAYTONA
BIKE WEEK

OTRA
SEMANA
INOLVIDABLE
EN LA PLAYA





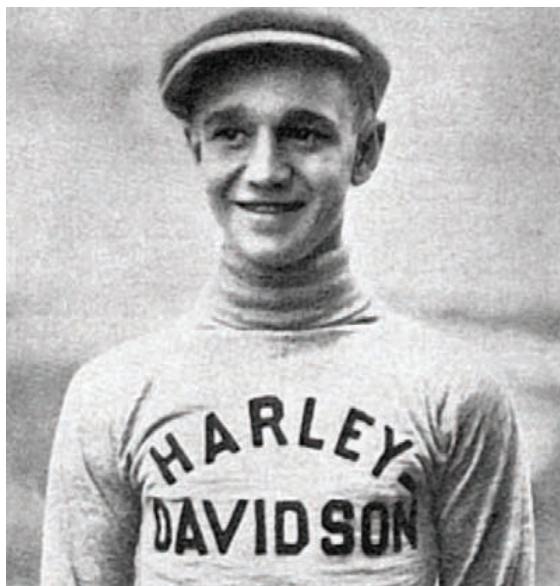
LAS MOTOCICLETAS PERSONALIZADAS que llegaron al Ride-in-Bike Show (fotografiada) fueron realmente asombrosas. Los motociclistas formando una fila con ansia para organizar sus pruebas de manejo en los últimos modelos H-D 2012. Una fiesta súper chévere que incluía el Blue Brothers Review (foto encima derecha). Los luchadores de UFC firmando autógrafos. El 6° Women's Ride de MDA. Arena, sol y mar-y mucho más. En pocas palabras, Harley-Davidson® en Daytona Bike Week, fue el comienzo informal de la temporada para paseos en moto 2012. El clima estuvo maravilloso; esperamos que hayas estado ahí. ■

Hablando de Moda

Desde sus comienzos, la Harley-Davidson Motor Company ha procurado que los conductores presenten un aspecto tan único como las motos que diseñan y fabrican, pero teniendo siempre presente la seguridad. Hacemos un repaso de la historia de la marca Harley-Davidson® MotorClothes®, que este año celebra sus 100 años de existencia.

1912

(derecha) La primera línea de ropa que se conoce es la que figura en el catálogo de accesorios de 1912, y también aparece en el número de junio de 1912 de la publicación *The Harley-Davidson Dealer*. Los jerséis que se anunciaban fueron un éxito tan grande que la empresa tuvo que repetir las existencias planeadas hasta tres veces.



1914

Colección ampliada de ropa y accesorios en un catálogo titulado *Accesorios útiles para Motocicletas Harley-Davidson*. El catálogo incluía suéteres, jerséis, leotardos y guantes.



1915

(arriba) La línea de ropa y accesorios añade a la colección gafas de moto, impermeables, guardapolvos de lino y polainas.

Década de 1920

Primera línea oficial de ropa y accesorios de moto de la marca Harley-Davidson.

1927

(derecha) Primera aparición de una chaqueta de cuero como artículo de ropa Harley-Davidson. El modelo 'Horsehide Leather Coat' también se comercializaba en versión tres cuartos para conducir en épocas de frío. Los dos estilos estuvieron disponibles durante varios años.



LA PRIMERA VEZ que las piezas y accesorios Harley-Davidson® se comercializaron a gran escala fue a principios de la década de 1910, aunque desde 1908 se utilizaban unos discretos panfletos que contenían las listas de precios de las piezas de repuesto. A medida que aumentaba la presencia de los

catálogos ampliados, éstos empezaron a incluir también complementos para la moto (guantes, suéteres), accesorios prácticos (portaequipajes) y consumibles (aceite).

Prácticamente todos los aspectos de la conducción en moto y las necesidades únicas del conductor se tenían en cuenta, a

medida que las líneas de piezas y accesorios y MotorClothes iban evolucionando. Desde el rendimiento a la comodidad y el estilo, estaba claro que los conductores valoraban la libertad de elección y la posibilidad de hacer las motos suyas y adoptar un estilo personal a su medida. ■



SELECCIÓN DE FOTOGRAFÍAS POR CORTESÍA DE HARLEY-DAVIDSON MOTOR COMPANY ARCHIVES. COPYRIGHT H-D

1947

(abajo y derecha) Harley-Davidson empezó a vender lo que se convertiría en la chaqueta de moto negra de cuero clásica – ceñida al cuerpo, hasta la cintura, con cintura y mangas ajustadas, espalda reforzada, tachuelas y cierres decorativos de níquel. Este modelo se diseñó pensando en los conductores de motos.



1973

(abajo) Los chalecos de cuero negro se incorporaron de forma generalizada al vestuario de los motociclistas en los años 60, lo cual llevó a que en 1973 H-D® incluyera esta prenda por primera vez en su colección.

1958

(arriba) Los primeros cascos de moto duros se incorporan a la línea de ropa Harley-Davidson.



Better Than Ever... CYCLE CHAMP LEATHER JACKETS

GENUINE HORSEHIDE
QUILTED LINING
FORM FIT
ACTION BACK
WIND TIGHT SLEEVES
HUSKY ZIPPERS
SNAPPY EPAULETS
ATTACHED BELT
LARGE POCKETS
SNAP-DOWN LAPELS
INSIDE POCKET

Through the years, Harley-Davidson has grown its leather jacket line to include many styles. You can find the full product line from 1910 to the present. This motorcycle jacket was the first to be made of heavy, top-grain leather. It was made in the early 1940s. Harley-Davidson has since made the motorcycle jacket a Harley-Davidson tradition. Look these jackets up. They have the reputation of being the best. You can find them in the Harley-Davidson store.

CYCLE CHAMP JACKET
• BLACK HORSEHIDE
• SNOW LINING

When you see the "Cycle Champ" jacket, you know you are seeing the best. It is made of heavy, top-grain leather. It is made in the Harley-Davidson store. It is made in the Harley-Davidson store. It is made in the Harley-Davidson store.

"CYCLE CHAMP JACKETS"

19100-04	Black Horsehide, 34" Long	\$24.75
19100-04L	Black Horsehide, 35 1/2" Long	31.25
19100-04R	Brown Horsehide, 34" Long	23.50
19100-04L	Brown Horsehide, 35 1/2" Long	34.00

1954

(arriba) El estilo de chaqueta de 1947 se transformó en los modelos 'Cycle Champ' y 'Cycle Queen', que todavía siguen siendo muy populares.

Décadas de 1960 y 1970

(arriba derecha) Las prendas fueron aumentando su funcionalidad en los años 60 y 70, con mejoras como aperturas de ventilación y cremalleras anti-viento para las cambiantes condiciones meteorológicas, así como cuellos mao, entre otras muchas novedades. Sin embargo, otras características, como los bolsillos aplicados con cremallera, se han mantenido prácticamente de forma ininterrumpida en el diseño de las chaquetas clásicas.



La historia de Harley®

1986

(derecha) La gama se amplía para ofrecer una mayor variedad de chaquetas, así como prendas más ligeras y para todo tipo de condiciones meteorológicas.



1986

Más de dos millones de camisetas con el logotipo Harley-Davidson se venden con licencia.

1986

Se crea un programa de diseño de tiendas para ayudar a los concesionarios a remodelar sus instalaciones. La remodelación se diseña, entre otras cosas, para permitir que la ropa y los accesorios ocupen un lugar más prominente y atractivo.

1980

La colección se amplió para incluir prendas de cuero para moto más atractivas desde el punto de vista de la moda.

1985

(abajo) La chaqueta Willie G.™ se introdujo en 1985 y posteriormente pasó a formar parte de una línea que incluía botas, guantes y chalecos.



2010

(arriba) Lanzamiento de la marca Pink Label – la primera colección de ropa y complementos exclusivamente para damas. Un porcentaje de los ingresos se dona a una organización que ofrece respaldo a las víctimas del cáncer de mama.

2000

Las marcas MotorClothes y Licensed Products empiezan a centrarse en crear una línea de moda que refleje la cultura y las preferencias de estilo europeas y japonesas.

1989

Se crea la marca Harley-Davidson MotorClothes y la línea se amplía para incluir modelos de chaquetas de cuero, ropa sport y pequeños complementos de cuero para hombre, mujer y niño.

1991

Las ventas de prendas de la línea MotorClothes superan los tres millones.



2012

Harley-Davidson celebra 100 años de ropa y complementos.

2009

(arriba) Se lanza la línea Dark Custom™ con una gama de ropa y complementos Black Label.

Se introduce la tecnología '60', que ofrece la mayor visibilidad del conductor mejorada disponible en el mercado.

1994

Se introduce la línea Biker Blues. Aumento del 33% en las ventas anuales a lo largo de 1993, con unas ventas que superan los siete millones de unidades. H-D vende 70.000 motocicletas al año.

1995

La línea MotorClothes se comercializa a través de una red de 600 concesionarios nacionales Harley-Davidson autorizados, 419 de los cuales son tiendas de diseño y cuatro boutiques.



2003

(arriba) La línea de ropa y complementos MotorClothes reintroduce el clásico logotipo #1.



Indumentaria de alto rendimiento

1.



LA GENUINA LÍNEA de ropa e indumentaria Harley-Davidson® MotorClothes® FXRG® conjuga, tanto los diseños emblemáticos, como la tecnología de la compañía, desde su introducción en 1998.

Para el 2012, la línea FXRG de alto rendimiento viene a toda máquina y con cosas inesperadas, como nuevos materiales al igual que inspirados y acertados diseños con mejoras en lo que se refiere a comodidad, versatilidad y la experiencia total del motociclismo. Desde los cascos, los guantes y hasta los pantalones; casi todos los artículos FXRG, han sido repensados, en alguna medida, por lo que ameritan ser inspeccionados más a fondo.

Entre lo más destacado, se encuentran cuatro chaquetas FXRG con una nueva ingeniería: la chaqueta de cuero para hombre con Sistema de bolsillos (98040-12VM), la chaqueta de cuero para mujer (98034-12VW), y la chaqueta Textile & Funcional para mujer (98368-12VW). La chaqueta de cuero para hombre es de cuero de vaca de dimensión media, mientras que la de mujer es ligera; ambas confeccionadas con un sistema anti repelente de agua y una membrana que impermeabiliza la chaqueta completamente. Los modelos de chaqueta Textile, tanto de hombre como mujer, están hechos de fibra de nylon de 1000 denier. Y todas estas chaquetas están

repletas de tecnología inteligente y enfocada en el motociclismo.

Mantenerse seco en todo clima y temperatura es un requerimiento fundamental para los motociclistas FXRG y la nueva línea cumple con esa promesa, a través de la tecnología Cocona® Natural Technology™, la cual consiste en fibras naturales derivadas de la cáscara de coco y otras fuentes naturales. Éstas aportan una cualidad de respiración sin precedentes, a la vez que brindan un alto rendimiento en lo que respecta a impermeabilizar la resistencia al viento.

La tecnología Cocona Natural es utilizada en una membrana impermeable y transpirable que se halla entre la superficie externa y el forro de malla, de hecho, ésta está entretejida en la malla para lograr capacidad de enfriamiento por evaporación y una resistencia natural contra los malos olores. Y porque forma parte de la tela, la tecnología Cocona no se desgasta o deslava, como la mayor parte de las capas impermeabilizantes.

Dividir en categorías tu indumentaria de motociclista nunca ha sido tan fácil, gracias al sistema externo de bolsillos frontales que adorna a las chaquetas de hombre. Éste utiliza grandes paneles de pecho con cierres que, al abrirse, revelan una variedad de bolsillos y un nuevo sistema de almacenaje, amplio y bien organizado.

La versatilidad es una área en la que las chaquetas FXRG se destacan y lo que viene para el 2012 es aún mejor. Seis conductos de ventilación con cierre, dos en cada hombro, frontal y de la espalda, los cuales cumplen con un reglamento personalizado

de la temperatura. De la misma forma, el forro desmontable de abrigo PrimaLoft® se puede usar por separado, como una chaqueta casual.

Entre otras características que son igual de impresionantes y que subrayan el estatus de re-ingeniería motociclista FXRG, destacan:

- un cinturón desmontable para riñón que ofrece apoyo en viajes largos;
- una armadura ligera desmontable de codos y hombros para protección extra y material reflejante 3M™ Scotchlite™ en los ribetes, cintas; y elementos gráficos que aportan una



3.

mayor visibilidad de hasta 500 pies en condiciones de manejo de poca luz.

Las chaquetas FXRG Textile también vienen equipadas con un material de micro-armadura

- SuperFabric® en los codos y hombros, capaces de resistir el desgaste por fricción, 10 veces más que los textiles estándares. De igual forma, las chaquetas de cuero están reforzadas por piel



4.

extremadamente dura en los codos y hombros, para mayor resistencia contra la abrasión por fricción.

Los cuatro modelos de chaqueta están respaldados por una garantía limitada de por vida y están disponibles ahora mismo en los concesionarios Harley-Davidson®. ■

1. Chaqueta de cuero para hombre de Sistema de bolsillos 2. Chaqueta de cuero para mujer 3. Chaqueta Textile para hombre con Sistema de bolsillos 4. Chaqueta Textile Funcional para mujer

CONVERSANDO CON PACO AYALA DEL GRUPO MOLOTOV...

H-D: Querido tocayo, muchas gracias por tu participación. Para ubicar el contexto de tu persona, te pido que nos digas para ti quién es Paco Ayala y Molotov.

M: Paco Ayala es uno de los bajistas de Molotov, una de las bandas pioneras de rock mexicano, que empezó su carrera en 1996. Le ha dado la vuelta al mundo en varias ocasiones y ha llevado su música a lugares donde ni el idioma se ha convertido en una barrera para hacer llegar el mensaje de sus canciones.

H-D: ¿Por qué crees que el rock se lleva tan bien con las motocicletas?

M: El rock se ha relacionado con las motos por el estereotipo del rockero. Es algo que ya tenemos grabado en nuestras mentes. La onda de viajar solo en tu moto, rolar con tu pandilla por las calles y carreteras es parecido a una banda de rock.

H-D: ¿Cuándo inicias tu afición por el motociclismo y en particular por las Harley-Davidson?

M: Desde pequeño, el hermano mayor de un amigo juntó durante algunos años para comprarse una Harley. Nosotros soñábamos con lo mismo, nos fascinaba escuchar el motor cuando la arrancaba para irse con sus amigos a rodar.

H-D: ¿Cuál fue tu primera Harley y cuáles son los mejores recuerdos o historias que has vivido con ella?

M: Solo he tenido una Sportster 1200 custom 2006, y desde el día que la compré me junto con un par de amigos para rolar los fines de semana siempre que no tenga concierto. ¡La pasamos bien cada que salimos a rodar por la ciudad!

H-D: Cuéntanos de tu mejor viaje o aventura en moto.

M: Para mí es el Rally Los Cabos México, BCS. Fue mi primer rally y la experiencia fue inolvidable. El compañerismo y la camaradería que hay ahí es inigualable. Hice buenos amigos, manejamos más de mil 200 kilómetros, que es un buen tramo, y sigo esperando a que pronto exista otro rally así de increíble.

H-D: ¿Qué significan en tu vida las motocicletas Harley-Davidson?

M: Para mí representan un icono de nuestra cultura. Desde joven soñé con algún día tener una motocicleta Harley-Davidson, y el día que lo logré me emocioné, como cuando logré juntar dinero para comprar mi primer bajo, o mi primera guitarra.

Por Paco Montes



DESDE CHILE TE PRESENTAMOS AL LUCAS OBERST DE LA BANDA DE ROCK S.C.L.

H-D: Cuéntame un poco de S.C.L. y su vínculo con Harley-Davidson Chile...

L: Bueno, ¡S.C.L. nace desde adentro de nuestro concesionario! Somos cinco personas en la banda, ¡de las cuales tres trabajamos en aquí! Somos:
Lucas Oberst – (Gerente de Ventas) – Voces
Tomás Oberst – (Asistente de Ventas) – Guitarra
Miguel Pizarro – (Jefe de Servicio) – Guitarra
Andrés Sepúlveda – Bajo
Javier Torres – Batería

Básicamente los tres que trabajamos aquí nos empezamos a juntar para tocar guitarra y divertirnos, e invitamos a Andrés y a Javier a tocar. De a poco empezamos a escribir canciones, y en menos de un año, estábamos grabando nuestro primer disco titulado Que más querés, que será lanzado a fines de abril, justo a tiempo para nuestra presentación en el Metal Fest www.themetalfest.cl

H-D: ¿Cuándo iniciaste tu afición por Harley-Davidson?

L: Desde que soy muy pequeño tengo camisetas de Harley-Davidson (que aún conservo), y en mi habitación siempre tuve un Bar & Shield de cartón enorme que mi tío Juan Gabba, (dueño de los concesionarios de Argentina y Chile), había recortado de una caja en donde venía una Harley nueva. Y cada vez que pasábamos Navidad en la casa de mis abuelos, llegaba Juan con su Softail Custom y toda la casa temblaba... Yo tenía apenas 9 años, y me quedaba sentado al lado de la moto, esperando que saliera para que me lleve a dar una vuelta. Desde esa época las Harley estuvieron en mi vida... y jamás las dejaré.

H-D: Cuéntanos sobre tu primera Harley

L: Mi primera Harley fue una XL 883 Custom del 2004, con solo 2 mil kilómetros. ¡Qué bien que andaba esa moto!

H-D: ¿Qué recuerdos especiales tienes de esa moto?

L: Hice mil cosas con ella, viajé muchísimo, hice miles de HOG rides, burnouts, y hasta me metí andando a una florería (por error) e hice un STRIKE con todo lo que había adentro... Pero nunca voy a olvidar el primer viaje que hice a Argentina cruzando la cordillera de los Andes. Fue un momento único con mi moto, y jamás lo olvidaré.

H-D: Describenos tu viaje o aventura ideal en moto...

L: Me gustaría mucho poder agarrar mi moto e irme hasta Milwaukee con ella, cruzar todo el continente, conocer todos los concesionarios en el camino y finalmente llegar al lugar donde todo empezó. Es un viaje largo que me gustaría hacer con mi hermano. Ahora es muy difícil, pero algún día, lo realizaré.

H-D: ¿Cuál es tu canción favorita de tu disco y por qué?

L: ¡Uf! Me gustan todas las canciones del disco pues las letras son parte de mi vida. Pero si tengo que elegir una, sería "Alma Vieja", una canción que escribí en 20 minutos tras enterarme que un gran amigo había perdido la vida recientemente en su moto. La letra brotó de mí como mis lágrimas, y salió un tema intenso.

H-D: ¿Qué te viene a la mente si te digo "ROCK y MOTO"?

L: ¡Las motos son rock! Hay un matrimonio innegable entre ellos.

El espíritu de rebeldía de andar en moto es claramente comparable con la esencia del rock. Los primeros rockeros paseaban en dos ruedas... y lo seguimos haciendo, unidos por la pasión, la libertad, y la conjunción de adrenalina, velocidad y ritmo.

Así termina mi entrevista con Lucas Oberst del Grupo S.C.L. Si quieren escuchar unos de sus temas visiten www.sclrock.com

Por Barbie Villacis





Pescando en moto

Por Tom Gawle



ANDAR EN MOTO. Ir de pesca. ¿Que te paguen por hacer las cosas? ¡El tipo de idea que me agrada! Dejé mi ejemplar de H.O.G.[®] y comencé a imaginar cómo iba a combinar dos de las cosas que más me gusta hacer en un solo viaje. Y todo por menos de \$100 dólares.

¿Mi plan? Añadir el modelo FXDC a mi viaje anual de pesca en septiembre que hago yo solo; sin esposa, amigos ni nadie más. Todo para explorar nuevos horizontes, intentar nuevas tácticas y simplemente desconectarme por unos días.

La primera semana de septiembre, empecé a empacar las maletas de mi motocicleta Dyna[®] y puse unas botas de pesca, chaqueta de lluvia, maletita de pecho, red, caja de moscas y dos carretes. También puse un poco de granola, Gatorade, y espasmódicos que me mantuvieran durante un día de pesca o fuera en los campos con los perros. Me armé con una brújula a la antigua y un cuarto de litro de Mr. JD en buena

medida y además puse mis dos cañas.

Cuando llegó el segundo lunes de septiembre yo ya estaba listo. Después de que el autobús de la escuela pasó por casa en la mañana, me dirigí hacia el Oeste en el condado de Columbia y dejé atrás la tierra de las turbinas de viento.

El suroeste de Wisconsin está lleno de colinas, cañones y las deliciosas carreteras serpenteantes. En los "huecos", el agua subterránea sale de la tierra para formar arroyos fríos de piedra caliza; el hábitat perfecto para la trucha. Y podría pescar en dos arroyos que más o menos conocía. No quería sorpresas en este viaje, como kilómetros de baches en carreteras de grava o no encontrar algún lugar seguro para estacionar la moto.

Manejé a través de Randolph y de Cambria, y luego a Pardeeville, pasando tranquilas granjas de Menonitas. Al oeste de Portage, tomé un estrecho camino vecinal que me llevó al norte y luego al oeste. Después de aproximadamente un

LA CUENTA

Gasolina	\$26
Hospedaje	\$41
Comida	\$10
TOTAL	\$77

kilómetro y medio, me topé con un coyote que salió de los pastizales, cruzó mi camino y se perdió en un maizal. Hasta ahora, los caminos que elegí estaban vacíos, y la soledad del viaje fue más que bienvenida. Lo irónico es que me dirigía hacia una de las mayores atracciones de visitantes en el estado: el Wisconsin Dells. Pero esa parada no estaba en mis planes. Pero justo al oeste de ese lugar hay varios parques estatales y áreas de vida silvestre que contienen aguas con truchas: mi primera parada para ir de pesca.

Un lugar de grava para estacionar mi moto estaba tal cual lo recordaba. En unos minutos me puse mis botas para pescar, saqué mi caña y equipo y me dirigí a la pradera. Este tramo de río de truchas tiene una barrera que todos, excepto los valientes, evitan. Para llegar a la parte baja y avanzar hay que pasar a través de unos cuantos cientos de metros de pastos densos que sobrepasan tu cabeza y además hay que definir la ruta sin la ayuda de la vista. Una vez en el agua, sentí que podría haber estado en Montana o Wyoming. Sólo se podían oír los sonidos de la naturaleza. La presencia del hombre no se podía sentir.

Cielo azul, sol en lo alto y temperaturas de 80 grados fahrenheit. Situación ideal para montar a caballo, pero no para la pesca con mosca. Sin embargo, el agua estaba

fría, (61 grados) y las truchas ya estaban en un patrón de marcha clásica de finales de verano, la tolva. Este tramo de agua me mantuvo ocupado durante más de cinco horas. Mordieron mi anzuelo varias truchas marrones pero algunas las dejé ir y algún pato, patos cayó de vez en cuando. Al final, me dirigí río arriba donde el arroyo pasa por el camino.

De vuelta en la moto, continué hacia el oeste, manejando por Reedsburg y Ironton. Me instalé en un largo tramo de asfalto sinuoso y montañoso, con sólo LaFarge para marcar el punto medio de mi próximo destino, Westby, el condado de Vernon. Una puesta de sol silueteaba las señales de tráfico, así que me concentré en eso y logré entablar un ritmo con las carreteras sinuosas.

El Central Express Inn en Westby me proporcionó la gasolina, la cena, y una habitación tranquila y limpia para pasar la noche. A la mañana siguiente el cielo estaba azul y soplaban un fuerte viento. No tuve que andar mucho para que mi moto me llevara al noroeste hacia Timber Coulee Creek. A diferencia del arroyo donde había pescado el día anterior, estas aguas corrían paralelas a la carretera y tiene una serie de sitios de fácil acceso. Debido a esto y a su reputación por la alta calidad de la pesca, se genera una presión por pescar.

Las truchas de aquí no estaban interesadas en el patrón de la tolva. Esa mañana estaban más atraídas por pequeños mosquitos o anzuelos con mechas. Luchando contra el viento, pesqué unos cuantos marrones con un anzuelo tipo Griffith. Y luego todo había terminado. Las truchas, que podía ver claramente en el agua fría ignoraban todo lo que les lanzaba. Anzuelos tipo Nymph que caían en lo más profundo de los agujeros fueron ignorados. El sol, el agua clara y la hora del día terminaron con todo.

Para media tarde estaba ya de vuelta en mi moto, feliz, sin sentirme derrotado y dirigiéndome hacia el este. Los peces cooperaron, al igual que el clima. El costo de esta aventura épica: \$77. Millas recorridas: 304. ■



DEL MAR AL CIELO

Textos y fotos: Glen Abbott

Dicen que el camino al infierno está empedrado de buenas intenciones. Lo bueno es que el camino a la Puerta del Infierno o Hell's Gate, su nombre en inglés, está totalmente asfaltado. Sin duda eso hace que sea más fácil transitarlo



Izquierda: Lago Anderson cerca de Lillooet, Columbia Británica

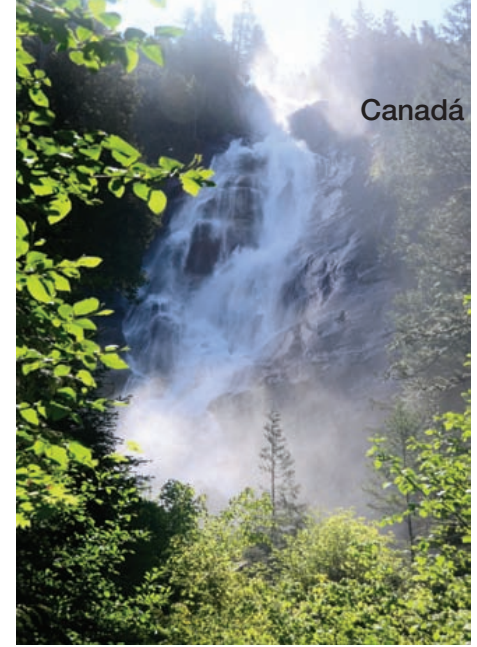


Derecha: Duffey Lake Road, Carretera 99, puede estar cerrada en el invierno por causa de avalanchas

Superior izquierda: La bandera de la provincia de la Columbia Británica da la bienvenida a los visitantes de Hope

Superior centro: Pasándola a gusto en Hope, la "capital mundial de la sierras eléctricas"

Superior derecha: el agua hace ruido estridente al caer sobre las rocas en Shannon Falls, la tercera cascada más alta de Canadá



Canadá



ESTOY CABALGANDO LOS vientos abordo de una Harley-Davidson® Road Glide® Ultra del 2011, deslizándome a través del Cañón Fraser y siguiendo la forma del poderoso Río Fraser, en el extremo occidental de Canadá.

A pesar que le tomó miles de años al agua del río esculpir este cañón, a mí me tomará menos tiempo recorrerlo. Cuando el explorador Simon Fraser se topó con este estrecho y peligroso desfiladero de paredes verticales y rápidas traicioneras, escribió: "Nos tocó viajar a donde ningún ser humano debería de aventurarse. No hay duda de que nos hemos encontrado con las puertas del infierno". Quizá me equivoque, pero al parecer, esto no significaba algo bueno para él.

Estoy en el segundo día de viaje por "la ruta circular de la costa montañosa" en la Columbia Británica, un circuito marcado en el mapa por la oficina de turismo de las costas y montañas de Vancouver, que ofrece una abundancia de paisajes, historia y caminos sinuosos. Este itinerario toma Vancouver como punto de partida y sigue la ruta de la fiebre del oro de Canadá,

al noreste desde Langley hasta Lillooet. La travesía de 400 millas recorre partes de las cadenas montañosas de la costa, Cascade y Cariboo antes de descender por Whistler en su camino de regreso al Pacífico.

Mi jornada comienza al Este de Vancouver en Langley, donde recojo una reluciente Road Glide Ultra en la concesionaria Barnes H-D. Un amistoso grupo de la división H.O.G.® de Langley me da la bienvenida con café y donas de la marca Tim Hortons, o Timmies como se le conoce Canadá y donde hay uno en cada esquina. Timmies es tan canadiense como la cerveza, el tocino y los hermanos Bob y Doug McKenzie, personajes ficticios que protagonizaron el programa de televisión "Great White North", en el cual hacían parodias cómicas de estereotipos canadienses. "La gente tiene la impresión de que porque estamos en Canadá, vivimos en iglús", dice Paul De Bei, director de la división H.O.G. de Langley. "Pues no. Tenemos mucha lluvia pero nuestros inviernos son muy benignos. Tenemos miembros del H.O.G. que andan en moto todo el año".

Y de hecho, una lluvia ligera nos da la despedida al momento de dejar el estacionamiento del concesionario. Dos miembros de la división me acompañan en mi primer día de viaje: Mike Baynes (mejor conocido como "Mike Trike"), quien maneja una Tri Glide® Ultra Classic® del 2011 y Larry Lowe en su Screamin' Eagle® Ultra del 2009. Ambos tuvieron la generosidad de ofrecerse a mostrarme los puntos destacados de la ruta hacia Harrison Hot Springs, donde pasaré la noche. "Se puede manejar todo tipo de terreno dentro de 50 millas", asegura Mike. "Hay montañas, superficies planas, curvas y caminos ejidales".

Larry nos lleva por ciénagas de arándanos y la sinuosa orilla del Río Fraser que está flanqueada por bosques. Nuestra primera parada es Fort Langley, el lugar de nacimiento de la Columbia Británica y el punto de partida de la ruta de la fiebre del oro de Canadá. Establecido en 1827 por la compañía Hudson's Bay para comerciar pieles con miembros de las tribus indígenas originarias de la región, abasteció a miles de buscadores de »

Canadá

Derecha: El monumento de los aros olímpicos en Whistler, sede de los Juegos Olímpicos de Invierno del 2010

Abajo: Tengan cuidado con las rocas que caen en Fraser

Inferior derecha: Un descanso en el camino en Duffey Lake Road, a las afueras de Lillooet



tesoros quienes inundaron el área luego del descubrimiento de oro en el río en 1858. Esta fortaleza renovada es ahora un sitio histórico nacional y una atracción muy visitada. Al momento de llegar, el estacionamiento está a reventar de autobuses escolares y niños sin uniforme que hacen cola para entrar. “Yo tengo 57 años,” dice Larry. “Y solía venir aquí en viajes escolares cuando estaba en la primaria. En verdad esto es parte de nuestro acervo y me encanta ver que siguen trayendo a los niños aquí”.

Después de dar una vuelta, continuamos nuestra jornada. Flores silvestres pintan de amarillo y morado el camino a lo largo del río, mientras unas nubes bajas oscurecen a las montañas costeras en la distancia. Mike y Larry me llevan a Fort Wine Company (compañía de vino) que queda en las cercanías. Dado su clima y suelo fértil, la Columbia Británica ha dado origen a excelente viñedos. “Nos estamos convirtiendo en un lugar que se destaca por su vino” explica Ted Bowman quien trabaja en el viñedo. Después de degustar unos cuantos vinos, decido comprar una

botella de su vino Valley Girl Blueberry para disfrutarlo al final del día.

Y seguimos nuestro camino deslizándonos a través de fincas donde se cultivan moras azules y cruzamos el río en Abbotsford hacia la Ruta 7, a la orilla noroeste del Fraser. Pasamos aserraderos y camiones descomunales cargados con troncos de cedros y abetos. Nos paramos a comer en Harrison Mills en mi lugar favorito, que es punto de encuentro de motociclistas, llamado Sasquatch Inn (los locales aseguran que el legendario Sasquatch, o Pie Grande, vive escondido en los bosques cercanos). De ahí son sólo unas cuantas millas a Harrison Hot Springs, donde pasaré la noche y de ahí los otros regresarán a Langley.

El apacible pueblo de Harrison Hot Springs es famoso por su impresionante lago verde glacial y sus manantiales de aguas termales. Conocidos por los pueblos indígenas de la región desde tiempos inmemoriales, los manantiales fueron después “descubiertos” por buscadores de oro en el siglo XIX. La llegada del ferrocarril, hacia el final de ese siglo,

marcó el principio de que este pueblo se convirtiera en balneario. Desde el balcón de mi cuarto en el Harrison Hot Springs Resort & Spa, me instalo con una moras azules y mi botella de vino para contemplar el atardecer sobre el lago Harrison.

Ya de mañana, me dirijo al Este a lo largo de la escénica Ruta 7, respirando el aire fresco y admirando las montañas cubiertas de exuberante bosques verdes. No puedo resistir la sensación de detenerme en el pueblo de Hope, que es conocido como “La capital mundial de la sierras eléctricas”. Más de 50 troncos, artísticamente esculpidos, yacen esparcidos por todo el pueblo, como un homenaje al arte de la sierra.

Como un plus turístico, la película “Rambo: First Blood” fue filmada en Hope en 1981, un hecho que será apreciado por los cinéfilos. En la plaza del pueblo, decido inspeccionar una escultura gigante de un oso grizzly esculpida en un tronco. Al regresar al estacionamiento, me encuentro a una familia de visitantes de Taiwán, muy divertidos tomándose fotos con mi Road Glide. Incluso me piden que pose con



CÓMO LLEGAR AHÍ: LA 411 EN 604

Vancouver está tan cerca de los Estados Unidos que se puede llegar dando un brinco pero recuerda llevar tu pasaporte. La ciudad se encuentra a 150 millas al norte de Seattle, en huso horario del pacífico. Si manejas desde los Estados Unidos, acuérdate de traer tu tarjeta de circulación y prueba de seguro de auto. Si vuelas al aeropuerto internacional de Vancouver (código YVR), Trev Deeley Motorcycles está como a 12 millas y ofrece servicios de renta autorizados de Harley-Davidson®. El clima de Vancouver es moderado, aunque las condiciones de clima pueden cambiar enormemente a lo largo de la provincia dependiendo de si estás cerca de la costa o te aventuras a las montañas. Vancouver, casi a nivel del mar, tiene un promedio anual de 20 pulgadas de nieve, mientras que el promedio en Whistler Mountain es de más de 400 pulgadas.

Para más información turística sobre la Columbia Británica visita www.hellobc.com o www.vcmcb.com

por los motociclistas de Vancouver”, añadió. Esta sección cuenta con 99 curvas, vueltas y caminos cuesta arriba a través de los picos nevados de las montañas Cariboo, y además es poco transitado; es verdaderamente espectacular para andar en moto. De una curva a otra, rara vez paso de tercera velocidad. Manejando por entre las nubes, me encuentro con señales que advierten “Área de avalanchas” y el rocío en el enrarecido aire de montaña de pronto se convierte en bolitas congeladas que pican la cara. El camino Duffey Lake Road no fue asfaltado hasta principios de los años 90; ¡debió ser muy emocionante andar en esos caminos de terrecería!

Al aproximarme a las afueras de Pemberton, me encuentro con que el tráfico está detenido y veo como una mamá oso y su cachorro holgazanea en medio de la carretera. Me detengo a una distancia prudente y me doy cuenta de »

ellos. Yo accedo, siempre feliz de ser un embajador cultural.

Al tomar la carretera Trans-Canada Highway, entro en el Cañón Fraser y paso por los pueblos Yale y Spuzzum. Me emociono al darme cuenta de que voy a poder usar la palabra “Spuzzum” en mi artículo, una rara oportunidad para un periodista del motociclismo profesional.

En Hell’s Gate, me estaciono y tomo el Airtram, un funicular que desciende desde la cima de la montaña hacia el centro del cañón en el punto más profundo y estrecho del río: las famosas “puertas del infierno” de Simon Fraser. “¡Qué buena vista! ¿No?” exclama otro visitante. Fred Johanssen, hombre de setenta y siete años, que no da crédito de que yo esté explorando Canadá en motocicleta. “Cada vez que escucho el sonido de una moto Harley®, mi corazón empieza a latir más rápido”, dice. “Me encantaría tener una”. Fred y su compañera Elaine Vinnels están de vacaciones y vienen de Victoria, una ciudad cercana. “Cuando uno viaja y ve la belleza de su país, se siente muy orgulloso, ¿sabes?” dice ella. “Hasta me dan ganas de

cantar el himno nacional con entusiasmo”.

En Lytton, cambio a la Trans-Canada y luego a la carretera 12 rumbo a Lillooet, una ruta poco transitada que sigue la forma del río. En varios lugares, cantidades industriales de red metálica se alinean con la pared del cañón y junto al camino estrecho. Esto, con el propósito de detener rocas sueltas. Por lo menos esa es la idea.

Una señal de piedra y una placa marcan la “milla cero” del camino Cariboo Wagon Trail en Lillooet. Este camino condujo a los buscadores de oro hacia el norte hasta los campos de oro de Cariboo en los años 1860. En su momento de mayor auge, se decía que esta ciudad era la más grande de Norte América al oeste de Chicago y sólo superada por San Francisco.

A la mañana siguiente, cruzo un puente de un solo carril sobre Cayoosh Creek y me dirijo al sur tomando el camino Duffey Lake Road, carretera 99, hacia Pemberton. “Es mejor llenar el tanque en Lillooet. No vas a ver ni una casa en los siguientes 100 kilómetros”, me advirtió otro motociclista el día anterior. “Es el mejor lugar en toda la parte baja de la costa y es muy codiciado

Canadá



Izquierda: Las aguas glaciales del lago Harrison en Harrison Hot Springs realmente son ¡así de verdes!

Abajo: Vistas emocionantes: aún en junio, las cumbres de las montañas Tantalus están cubiertas de nieve



“Ya de mañana, me dirijo al Este a lo largo de la escénica Ruta 7, respirando el aire fresco y admirando las montañas cubiertas de exuberantes bosques verdes”



que mamá oso está cuidando a otro cachorro, el cual esta inmóvil sobre el asfalto, después de ser aparentemente atropellado por un vehículo. Es un recordatorio de que hay que ir siempre muy alerta de la vida salvaje en los caminos.

Pemberton es conocido como un paraíso para los que gustan de la buena mesa y decido detenerme ahí para almorzar, como se debe, en un lugar llamado The Pony. El área es reconocida por sus hortalizas frescas. De hecho, la destilería Pemberton Distillery destila su vodka de papas orgánicas que se cultivan en la zona, un uso admirable de vegetales orgánicos, si me preguntan.

De Pemberton, continúo hacia Whistler, lugar donde se llevaron a cabo los Juegos Olímpicos de Invierno del 2010. Whistler es conocido mundialmente por sus áreas de esquí, de recreación al aire libre y por sus impresionantes paisajes. “Aquí estás rodeado de pura naturaleza,” me dice Breton Murphy de la oficina de turismo de Whistler. “Bosques de clima templado, alpinismo y lagos inmaculados”. Y si alguna vez llegan a competir en el programa de

televisión Jeopardy, les paso este dato interesante (al menos para mí): Whistler fue bautizado así por el sonido que hace la marmota caligata, la ardilla de tierra más grande de Norteamérica, también conocida como “Cerdo silbador”.

Hago ruido al salir de Whistler en la mañana, el aire es fresco y frío cuando el sol se asoma a través de las montañas nevadas. Yo sigo el descenso panorámico por la cordillera de la costa y el estrecho Howe hacia Horseshoe Bay, a las afueras de Vancouver. La carretera “Sea to Sky” (mar a cielo), Autopista 99 de Pemberton a Horseshoe Bay, es frecuentemente citada como uno de los paseos más hermosos de Canadá, con sus picos nevados y vistas a las brillantes aguas glaciales. En un alto, me detengo a fotografiar un par de picos de las montañas escarpadas que brillan como oro bajo el sol de la mañana. “Uf, otra montaña nevada”, bromea un turista australiano que se detuvo a tomar la misma foto.

En Squamish, me estaciono y camino por el bosque en el parque Shannon Falls Provincial, donde se encuentra la tercera

cascada más alta de Canadá. Al caminar hacia la cascada, se oye primero el ruido estridente de ésta antes de poder verla. Cerca de la base, una fina niebla impregna el aire, debido a que el agua cae de una altura de más de 1,000 pies golpeando la superficie rocosa de abajo. No lejos de ahí, unos escaladores se preparan para subir el Stawamus Chief, una impresionante cúpula de granito macizo que se eleva a más de 2,000 metros sobre el nivel del mar y es parte del paisaje emblemático de la zona.

De vuelta en la carretera Sea to Sky (mar a cielo), paso contento por Horseshoe Bay y hacia a Vancouver, y es ahí que recuerdo algo que me dijo Samir Bhagat, un miembro de H.O.G. en Langley: “La belleza de este lugar es que lo tenemos todo. Tenemos el océano, las montañas, los valles, y estamos muy cerca de la frontera lo cual nos hace muy accesibles.”

Amén, amigo. Yo no podría haberlo dicho mejor. ■

Lee más de las aventuras de Glen Abbott en su blog, www.TravelinGringo.com.

VIAJE SALVAJE



PHILIP MARSH, EDITOR DE LA DIVISIÓN H.O.G.® CLEARWATER EN SUDÁFRICA, REPORTA COMO UNA IDEA LOCA SE CONVIRTIÓ EN UNA FANTÁSTICA REALIDAD CUANDO UN GRUPO SE ENCAMINÓ HACIA LOS ESTADOS UNIDOS

Después de una planeación de casi un año, una loca idea que surgió durante un asado entre miembros de la división H.O.G.® Clearwater se convirtió en realidad. 13 miembros H.O.G. y 12 pasajeros apasionados de las motos, llegamos al concesionario Frederick Harley-Davidson® en Maryland para rentar nuestras Harley-Davidson®.

El itinerario estuvo muy bien pensado: los primeros cuatro días los pasamos recorriendo Maryland, Pennsylvania y West Virginia, conquistando Gettysburg, Susquehanna, Intercourse, Warren y York (hogar de la fabulosa fábrica CVO™).

De ahí, nos dirigimos a Ohio para conocer al acogedor grupo de la división Lago Eire H.O.G. y luego fuimos a

Milwaukee y visitamos el museo Harley-Davidson Museum™ donde nos dieron un tour VIP. Después, fuimos a conocer los ríos Mississippi y Wisconsin y a los amables miembros de la división La Crosse H.O.G. y de ahí el largo viaje por Wisconsin hacia Sioux Falls y al concesionario J&L.

En la primera semana del viaje ya habíamos conocido y salido de fiesta con cinco divisiones H.O.G. y visitado siete concesionarios Harley-Davidson y el museo!

Después de eso, nos dirigimos desde el imponente y hermoso parque Badlands National Park hacia el concesionario Harley-Davidson de Black Hills, a las afueras de Rapid City y Sturgis. Casi otros 500,000 motociclistas Harley® hicieron algo similar, por lo que de pronto aparecían grupos de hasta 400 motos... Y cabe mencionar que sólo los sudafricanos

traíamos puesto el casco. Black Hills, Rapid City, Spearfish... miles de motociclistas llegaron por todos lados y venían de todos colores y sabores. El rally de Sturgis es, por excelencia, el evento de 24 horas y 7 días a la semana en el que se reúnen escotes, vagos, cerveza y motos. Algo que todo motociclista dueño de una Harley debería hacer, por lo menos una vez en su vida.

Después de ese evento, que fue toda una revelación, nos dirigimos al hermoso estado de Wyoming con paradas en Cody, Jackson Hole y Laramie, donde conocimos a la maravillosa división H.O.G. Laramie. Y en este viaje por los Estados Unidos, no podía faltar una visita al espectacular parque de Yellowstone y el géiser Viejo Fiel. Y luego cruzar el parque nacional de las montañas Rocallosas. Por alguna razón, casi por error, cuatro de las trece motos »

“El Valle de los monumentos (Monument Valley) sólo puedo describirlo como un lugar de desolada belleza y uno de los sitios más calientes del mundo para andar en moto; un verdadero horno en la carretera”

que cruzaron esas montañas lo hicieron en camino de tierra. Lo cual significó andar en un camino cuesta arriba y pasar de una altura de 2,200 a 12,700 pies en una distancia de sólo 17 millas, con peñascos de un lado, y precipicios sin protección de otro; y esto sobre caminos sinuosos, vueltas en U, lava y rocas sueltas. Afortunadamente, los co-pilotos en los asientos traseros se agarraron muy bien, le bajaron a las bromas por intercom hasta que sólo se oyera un rumor soso. Y es así como los ocho H.O.G.'s de Clearwater que medio se perdieron conquistaron las montañas Rocallosas subidos en sus motos Ultra Classic™.

Lo que siguió fue el impresionante

estado de Colorado con visitas a Vail, Aspen, Montrose, Durango, la carretera del millón de dólares (cuya indescriptible belleza aseguró su lugar en nuestra lista en el siguiente viaje) a Williams y luego, por las cuatro esquinas de en una ubicación única en el punto de encuentro de Utah, Nuevo México, Colorado y Arizona, llegamos al espectacular Valle de los monumentos (Monument Valley). Sólo puedo describirlo como un lugar de desolada belleza y uno de los sitios más calientes del mundo para andar en moto; un verdadero horno en la carretera”.

Después de que dejamos aquel ardiente paraje, pasamos por la caldera de oropel



que es Las Vegas. Luego siguió El Valle de la muerte (Death Valley), supuestamente el lugar con las temperaturas más altas del mundo y situado a una altura de 300 metros bajo el nivel del mar. El valle de la muerte es espectacular a pesar de ser inhóspita y yerma; ninguna señal de vida por ningún lado y un calor extremo que no te deja ni por un segundo. ¡Pero qué experiencia!

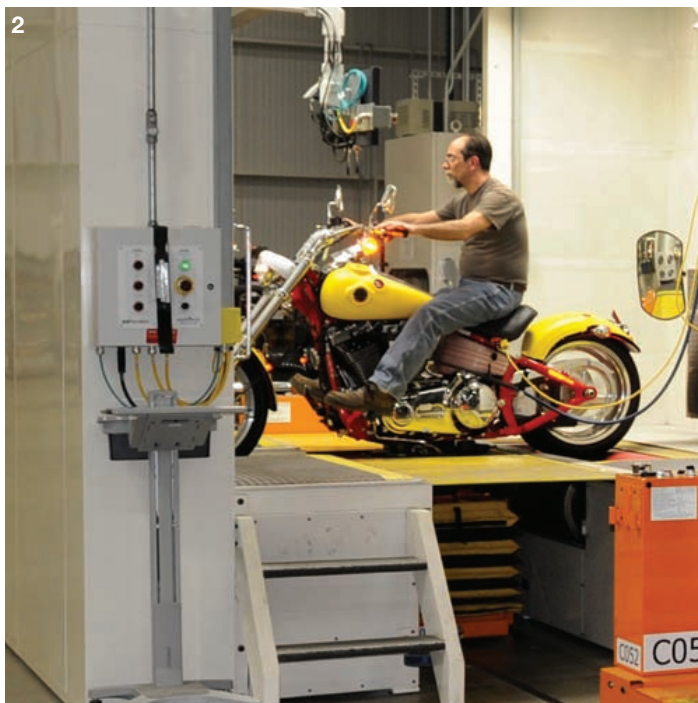
Luego continuamos al majestuoso Parque nacional de Somete en medio del hábitat de los osos en los lagos Mammoth y luego a Groveland en California hacia la Harley-Davidson de Jamestown. Aquí, en la mañana algunos del grupo se dirigieron al sur para recorrer 525 millas hacia Los

Ángeles, mientras que las seis motos restantes se encaminaron a Lake Tahoe, Eureka y Redding a lo largo de la costa de California. Llegamos a Los Ángeles y pasamos dos días manejando a través de Hollywood, Beverly Hills, Rodeo Drive, Santa Mónica y Santa Bárbara. Ahí, visitamos los concesionarios Harley-Davidson de Glendale, Hollywood y Beverly Hills. Además, conocimos a la división H.O.G Golden State antes de enfilarnos hacia San Francisco.

Llegando a esa ciudad, regresamos las motos rentadas al concesionario Harley-Davidson de Dudley Perkins. Sin embargo, decidí rentar otra moto en la división H.O.G. Golden Gate en el sur, donde

conocimos a las divisiones H.O.G. Monterey y Mount Diablo. Luego visitamos el famoso restaurante Alice's Bikers antes de salir al norte a lo largo del camino costero a través de Bodega Bay y Jenner, sobre el Highway 1 y los magníficos bosques Redwood. Finalmente, regresamos tierra adentro hacia el valle de Napa y de vuelta al concesionario Dudley Perkins.

Al concluir nuestro viaje, habíamos recorrido 11,554km, visitado 17 concesionarios Harley-Davidson y conocido a 14 divisiones H.O.G. en el continente más hermoso del planeta en la moto más codiciada del mundo. Ah, y por supuesto que ¡volveremos! ■



El futuro de Harley-Davidson®, como fabricante, será manejado desde un cochecito eléctrico anaranjado



1 Unidades con mecanismo de transmisión completo con motor modelo Twin Cam™ son enviadas desde el centro de operaciones Pilgrim Road Powertrain en Wisconsin, en la misma secuencia en que serán colocadas en las motocicletas en York

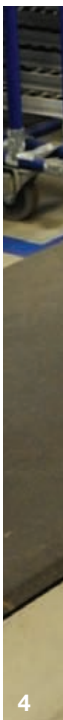
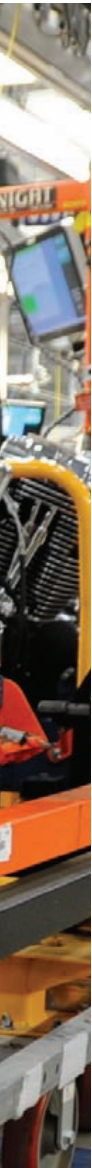
2, 3 Carritos guiados automáticamente transportan y levantan motocicletas directamente sobre una prueba de movimiento de las ruedas, para un examen en vivo de los sistemas a una velocidad de carretera

4 Una moto modelo Softail® es elevada a una altura ideal para realizar trabajos. Protectores de plástico resguardan los tanques de gasolina y aceite

5 Componentes de un chasis Touring son puestos en el transportador que los llevará hacia un área de soldadura automatizada

6 Un brazo robotizado levanta una defensa desde una prensa de alta presión. Un instrumento de rayo láser recorta el exceso de material de las orillas

7 Unas calcomanías de agua son aplicadas a mano



4





HACIA EL FINAL del verano pasado se completó la transición a las nuevas instalaciones de Operaciones Vehiculares York en York, Pennsylvania, en donde se colocan todos los modelos de motos Softail®, Touring, Trike, y CVO en una sola línea de ensamblaje. El proyecto condensa todo el complejo de 41 edificios en una sola fábrica. El edificio original abrió sus puertas en el 2003 para el ensamblaje de motos Softail y ha sido expandido de 350,000 a 650,000 pies cuadrados. Las instalaciones fueron renovadas en diferentes fases dentro de un período de dos años, para dar lugar a la producción de conceptos fundamentales en su forma más magra, así como la tecnología más avanzada, que incluye una flota de carritos automatizados (AGC) que transportan cada motocicleta a través de la línea de ensamblaje mediante una banda magnética situada en el piso. “Esto es parte de la transformación de todas las operaciones de manufactura de Harley-Davidson, incluyendo las operaciones en York”, comentó Ed Magee, gerente general de Operaciones Vehiculares de York. “Éste incorpora tres estrategias: una pensada para reforzar la competitividad de la compañía en el mercado; otra para asegurar que York mejore su competitividad como productor de partes y componentes. De hecho, muchos de los principios que estamos implementando en York, pronto serán adoptados en otras instalaciones de la compañía. En ese sentido, York está abriendo camino para el futuro de la manufactura de Harley-Davidson®.

“Y finalmente, quizá lo más relevante para nuestros clientes, es la optimización en la flexibilidad de producción que esta planta nos brinda”, aseguró Magee. “Esto nos va a permitir enfrentar de una mejor manera la demanda y así cumplir con los pedidos de los concesionarios más



oportunamente de como lo que hemos hecho en el pasado. El resultado es un mejor control del inventario, entregas más rápidas y la habilidad de agregar nuevos colores, accesorios y otras nuevas mejoras al los modelos del año en curso”. Los 1,400 empleados de Harley-Davidson en York están enfocados en los siguientes factores críticos de competitividad básica: fabricación de defensas, tanques de gasolina y chasis, pintura y ensamblaje final de los vehículos.

Fabricación

La tecnología contemporánea se hace evidente por todas partes en York. Sin embargo, ésta se combina con procesos de manufactura tradicionales. Las defensas, por ejemplo, se construyen en un proceso de una prensa que aplica una presión de 300 toneladas para doblar y estirar las hojas de metal de acero americano sobre calas pulidas. Luego, un brazo robotizado saca las defensas de la prensa y las coloca en una celda donde el láser robotizado recorta cualquier exceso de material. En constante movimiento y siempre posicionado a 90 grados, el láser hace cortes limpios y precisos, completando una defensa en 35 segundos.

Cada motocicleta Harley-Davidson tiene una espina dorsal de acero soldado, creada en una ducha de chispas y energía luminosa. Los chasis de los modelos Softail y Touring son fabricados en líneas separadas. El chasis de la Softail fue diseñado para utilizar técnicas automatizadas de soldadura pero el proceso usado para soldar y ensamblar el nuevo chasis de la Touring utiliza la nueva generación de automatización de soldadura robotizada. Un operador coloca en una base la espina dorsal del chasis rígido de la Touring junto con otras 14 partes de acero.



Una cortina cae y la base gira en esta celda donde seis robots comienzan a trabajar. Tres de estos mueven la base del material que pesa unas 1,000 libras. Los otros tres son robots soldadores y orquestan sus movimientos para acomodar el objetivo a soldar en posición óptima. El chasis y la sección de la cola reaparecen en una estación de inspección en uno de los lados donde soldadores veteranos inspeccionan cada soldadura, quitan excesos y retocan a mano cualquier parte que sea necesaria. La base regresa a la celda y un robot coloca el chasis y la sección de la cola en la banda transportadora. Un obrero utiliza un elevador eléctrico para colocar estas secciones en un organizador. Cuando está listo, éste gira automáticamente por sí mismo para empezar el proceso de carga.

Pintura

No es una exageración decir que H-D produce pintura con acabados sin rival en la industria, tanto la de motocicletas como en la automotriz. Los chasis son cubiertos con polvo, un proceso de acabado que reemplaza la pintura líquida con recubrimiento de resina de poliéster, la cual se aplica en forma de polvo y es curada a altas temperaturas para crear un acabado que sea resistente al clima y a los embates del camino.

La lámina, los tanques y las defensas son acabadas con pintura líquida en un proceso que combina cabinas de pintado automatizado y trabajo manual detallado. Los aplicadores robotizados aplican franjas de pintura pero si la parte requiere dos tonos de pintura, ésta será pintada a mano. Las calcomanías de agua son aplicadas a mano por medio del uso de un instrumento de rayo láser que las alinea perfectamente. Una capa final de pintura horneada transparente crea un acabado

profundo y bello. Cada parte pintada es inspeccionada bajo una luz brillante y cualquier imperfección, medida hasta en una milésima de pulgada, es removida a mano. Los chasis y la lámina de metal salen del departamento de pintura y son colocados para ensamblaje. Aquí es cuando llega la hora de armar una Harley.

Ensamblaje

El proceso de ensamblaje comienza con un chasis estampado con un número de Identificación de vehículo (VIN en inglés), el cual declara formalmente que esa será una nueva motocicleta Harley-Davidson. Un sistema de computación central monitorea todos los aspectos del proceso de ensamblaje y les sigue la pista por toda la fábrica a través de emisiones radiales y sensores en el piso. Este mismo sistema puede ordenarle a un carrito a que cambie de ubicación. La plataforma de estos carritos se ajusta automáticamente en un rango de 24 pulgadas para posicionar la altura de la moto durante el proceso en cada estación. Además, la motocicleta también puede rotar en la base del carrito.

Cada sección del ensamblaje está compuesta de una serie de células

modulares de 12 pies de ancho que están enmarcadas por vigas de acero. Y hay monitores en cada estación que muestran, paso a paso, las instrucciones para cada motocicleta; al tiempo que ésta pasa por ahí y cuando el proceso ha sido completado con éxito, una luz verde se prende para continuar.

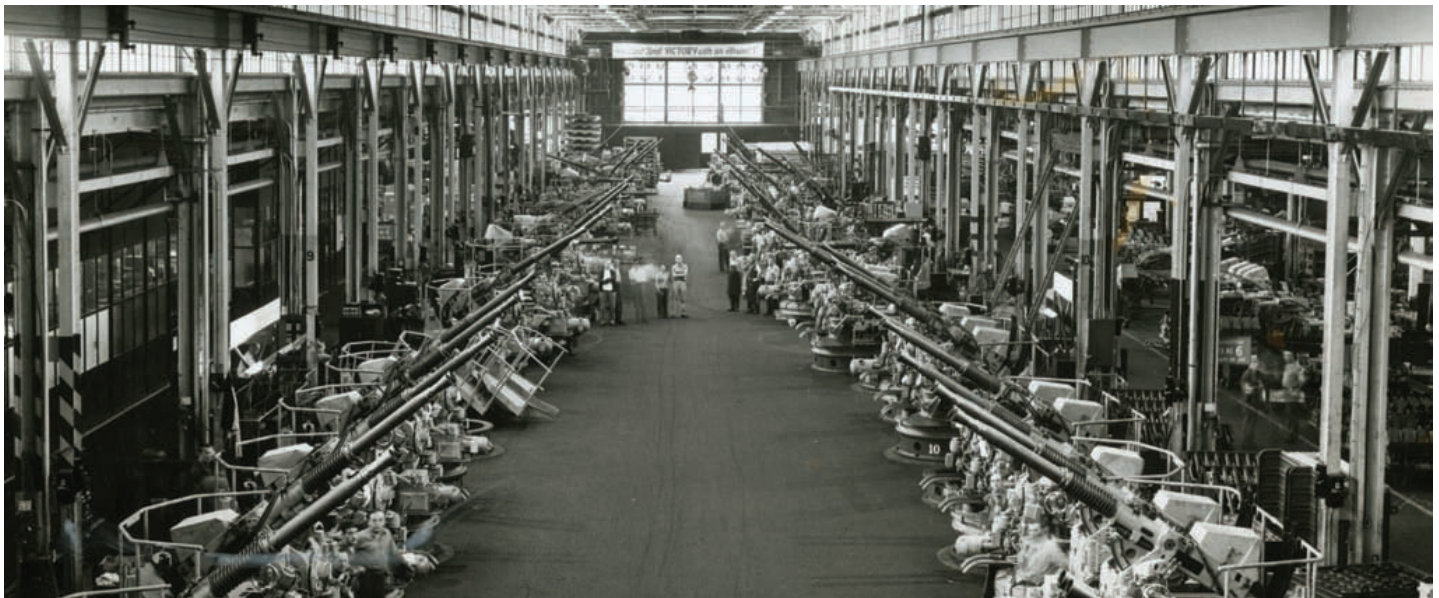
En una época previa de manufactura, se desalentaría la sola idea de detener la línea. Sin embargo, hoy en día en York, la habilidad de detener la línea para resolver un problema es un elemento que forma parte de una nueva estructura, diseñada para involucrar a todos los miembros de la fuerza de trabajo. Equipos de seis a ocho personas se reúnen diariamente con un jefe de grupo para repasar estándares de calidad. Luego, de ocho a nueve de estos jefes de equipo, trabajan con un supervisor actuando como conductores de ideas e inquietudes. Este sistema de equipo ha sido diseñado para facilitar que la voz de cada empleado sea escuchada y así poder implementar ideas de manera más rápida.

Prueba de movimiento

Un proceso de control de calidad tiene lugar a lo largo de todas las instalaciones

pero, cada motocicleta que es completada, debe pasar una inspección crítica final: la prueba de movimiento. Un técnico coloca las ruedas de la moto sobre una base móvil de plástico, luego asegura la moto en un arnés y le pone un poco de combustible en el tanque. Luego dicho técnico prende la moto y la monta durante 1.5 millas sobre la plataforma móvil hasta alcanzar velocidades de autopista. El conductor prueba los movimientos de la transmisión, los frenos, el equilibrio de las ruedas e incluso el control de velocidad de cruce. También verifica las luces y otras funciones eléctricas. Ninguna motocicleta sale de York sin pasar esta prueba de movimiento.

Las nuevas instalaciones de ensamblaje de York están en funcionamiento pero aún no están del todo terminadas. Y es que en una cultura de mejoras continuas, los empleados están siempre buscando formas de reinventar el proceso. La visión de la compañía, articulada por el presidente y CEO de Harley-Davidson, Keith Wandell es "Todo moto, en todo lugar a toda hora". Y ésta consiste en lograr una mayor flexibilidad en el proceso de manufactura para ofrecer una respuesta más rápida a la demanda de nuestro mercado. ■



De arma de fuego a caballo de fuerza

La planta que hoy en día produce las mejores motocicletas del mundo, alguna vez produjo poderoso armamento. En 1941 para enfrentar la urgente demanda de armas anti-aéreas, la armada naval de los EE.UU. contrató a la empresa York Safe & Lock para producir, las ahora legendarias, armas de fuego Bofors de 40mm, unas de las más usadas armas anti-aéreas de peso mediano de la Segunda Guerra mundial. En lo que alguna vez fue terrenos de cultivo al Este de York, Pennsylvania, la compañía construyó una planta de artillería especial de \$8 millones de dólares. Las nuevas instalaciones entregaron sus primeras armas Bofors en 1942, y terminaron empleando alrededor de 3,000 personas.

Después de la muerte del presidente de la compañía, S. Forry Laucks en 1942, la producción entró en declive, llevando a la armada naval a tomar posesión de la propiedad en 1944. La división de artillería naval continuó sus operaciones en ese lugar hasta 1964, cuando las instalaciones fueron vendidas a la Fundación y Maquinaria Americana (AMF). Ésta continuó cubriendo contratos de municiones para el gobierno, a la vez que también usó la planta para manufacturar equipo para juegos de bolos, motos de nieve y carritos de golf. La AMF adquirió Harley-Davidson en 1969 y poco después (en 1973) trasladó las operaciones de ensamblaje de Milwaukee a las instalaciones de York. Además de la producción de motocicletas, lo que es conocido hoy en día como Operaciones Vehiculares York, continuó cumpliendo con contratos gubernamentales hasta 1999.

Explorando el Viejo Oeste

UN GRUPO INTERNACIONAL DE MOTOCICLISTAS REALIZÓ UN EXTENSO VIAJE POR “LA RUTA DE LOS FORAJIDOS” Y DESCUBRIÓ LA BELLEZA Y LO IMPLACABLE QUE ES EL TERRENO DEL VIEJO OESTE

Texto y fotos: Garry Stuart



ESTABA YO HOJEANDO un libro de segunda mano en una librería, cuando me topé con un libro de fotografía titulado: “La ruta de los forajidos”. El autor era Robert Redford, el actor quien, junto a Paul Newman, protagonizó la película Butch Cassidy and the Sundance Kid en 1969.

El papel de Redford era “Kid” (el chico) quien había recibido el sobrenombre de “Sundance” después de haber pasado un tiempo en la cárcel del pueblo del mismo nombre en Wyoming. Redford estaba muy interesado en la historia del Viejo Oeste y le preocupaba que no se hubiera hecho mucho para preservar su herencia. Así que decidió viajar por la legendaria “La ruta de los forajidos” que va de Montana a Utah, más o menos siguiendo el contorno de la división continental. Esta ruta se constituyó en el refugio para muchos pandilleros y

bandidos tales como la banda de Wild Bunch quienes constantemente huían de la ley... la poca que existía en la época.

Mientras estaba yo ahí de pie en la librería, me vino a la mente que ese libro era la inspiración perfecta para un viaje en carretera. Una banda de motociclistas en sus caballos de acero Harley-Davidson® recorriendo “La ruta de los forajidos”. Siempre me habían interesado las leyendas del Oeste, ficticias e históricas. Así que el sueño de recorrer en una moto Harley-Davidson los mismos paisajes que vieron Butch Cassidy y Sundance Kid es una imagen que se me quedó grabada.

Mi buen amigo Lawayne Matthies venía insistiéndome por varios años en que hiciéramos un viaje en carretera juntos. Nuestro cumpleaños número 50 se acercaba y eso fue lo que precipitó todo. Nos encontraríamos en Sturgis

durante la Semana de la Motocicleta y después nos iríamos de viaje en moto por una semana. Le dije a mi amigo que el tema del viaje sería “La ruta de los Forajidos” y que planearía un itinerario que nos llevaría desde Dakota del Sur, hasta Wyoming y Utah y culminando en Colorado. En el camino, haríamos paradas para ver los lugares que Redford había recorrido y así veríamos cuánto habían cambiado estos en los 30 años desde que el actor había escrito el libro.

Me encontré con Lawayne cerca de Deadwood, un pueblo repleto de leyendas del Oeste Salvaje donde Wild Bill Hickok conoció a quien lo inició como bandido y donde Calamity Jane montaba caballos de dudosa adquisición.

Deadwood era un enclave ilegal en ese entonces que, además, iba en contra de los tratados establecidos con los »

La ruta de los forajidos

pueblos indígenas que pretendían proteger su sitio sagrado llamado Colinas Negras. El descubrimiento de oro cambió todo y miles de aventureros se instalaron en la región en busca de fortuna, o buscando quitarle a alguien más la suya. Deadwood no ha cambiado tanto desde esos días, con sus casinos y bares, especialmente cuando los motociclistas llegan ahí cada mes de agosto. Sin duda alguna, ese resultó ser el lugar idóneo para comenzar nuestro viaje. Al principio se suponía que haríamos el viaje Lawayne y yo pero en cuanto algunos oyeron acerca de la ruta cuando estábamos en Sturgis, se apuntaron para acompañarnos. Cuando salimos de Deadwood éramos ocho y un grupo bastante diverso, debo agregar.

Lawayne, Brian y la pareja conformada por Barbara y Larry eran los motociclistas americanos. Frank y Steinar los noruegos, Danny el alemán, y yo el galés. Nuestras motos eran igualmente diversas: Lawayne y Frank traían motos customizadas de

tres ruedas. Yo andaba en una Heritage Springer®, Danny en una nueva Softail® Springer® Classic, Steinar en una chopper, Larry y Barbara, ambos montados en una Electra Glide® y Brian, en una moto de tres ruedas con un remolque que sirvió para llevar nuestras tiendas de campaña y otros aditamentos.

Una vez que habíamos subido toda nuestra carga, abandonamos Deadwood y nos encaminamos hacia al norte, al pintoresco cañón Spearfish desde donde tomamos la carretera 90 West. El primer pueblo que pasamos fue Sundance, donde "Kid" estuvo encarcelado por robar caballos. Para entonces habíamos dejado atrás el estado de Dakota del sur y las Colinas Negras y nos enfilamos al

oeste a través de Wyoming.

Tan sólo habían transcurrido un par de horas cuando Frank tuvo que detenerse; algo andaba mal. Lawayne lo remolcó hasta la gasolinera más cercana para revisar su moto de tres ruedas. Mientras tanto, su amigo Steiner tuvo que ir a una tienda automotriz abierta 24 horas para comprar el material para fabricar, a mano, una nueva junta. Se tomó la decisión de dejar que Frank y Steinar se quedaran a arreglar la moto, mientras que los demás continuaríamos hasta Buffalo. Acordamos encontrarnos de nuevo con los noruegos en un punto de la ruta situado más hacia el sur.

A la mañana siguiente, en lugar de dirigirnos hacia el sur en la antigua carretera Old Hwy 87, nos fuimos 25 millas al este de Buffalo sobre la carretera Hwy 16 que pasa por un camino llamado "El cañón de la mujer loca" (Crazy Woman Canyon Road)





el cual se encuentra con la carretera Old Hwy 87 hacia el sur. El camino seguía el trayecto del arroyo de “La mujer loca” y era una inclinada pendiente, lo cual prometía una ruta escénica. Sin embargo, no habíamos recorrido más que cuatro o cinco millas, cuando el camino se volvió tierra. Nos detuvimos a pensar en el plan de acción. ¿Sería una buena idea continuar con nuestras tres motocicletas Harley y dos motos personalizadas de tres ruedas sin saber si el camino empeoraría? El sol brillaba y el paisaje era espectacular. Así que optamos por adentrarnos en el desfiladero. Y nos alegramos muchísimo de haberlo hecho. El sendero seguía las curvas de un valle tapizado de formaciones rocosas increíbles, y en muchos casos tuvimos que manejar por debajo de rocas esculpidas por el río. Unos cuantos del grupo deseaban quedarse ahí toda la semana pero teníamos que continuar para reunirnos de nuevo con Frank y Steiner,

quienes ya habían arreglado su moto y estaban ya camino a Kaycee, donde nos esperarían. Después de 20 millas en “El cañón de la mujer loca”, el camino desembocó en unos pastizales abiertos donde caballos pastaban apaciblemente. Una vez que habíamos llegado a la carretera Old Hwy 87 nos dirigimos en dirección sur hacia Kaycee, lugar que fue bautizado con el nombre de la finca KC Ranch, propiedad de Nate Champion, quien había sido asesinado junto a otros más por supuestos “reguladores”; sicarios contratados por los capos ganaderos del lugar. Finalmente nos encontramos con los chicos noruegos en una estación de gasolina en Hole in The Wall (Agujero en

la pared), el famoso escondite de Butch Cassidy y la banda de Wild Bunch. Y después de haber tomado muchas fotos, decidimos continuar hacia el sur en la carretera Hwy 87.

Cuando llegamos al poblado de Casper, era demasiado tarde para buscar un lugar donde acampar; así que buscamos un motel. Nuestro tercer día de viaje iba a ser el más largos y con muchos puntos de interés que había que ver. Al salir de Casper, nos dirigimos al oeste sobre la carretera Hwy 26 rumbo a Lander, un pueblo muy conectado con la historia de Butch Cassidy. El clima no parecía muy halagüeño y para cuando llegamos a Shoshoni, sentimos las primeras gotas de lluvia. Shoshoni es un pueblo fantasma, con casi todos los edificios clausurados. »

La ruta de los forajidos

En el lugar se sentía una atmósfera de desamparo que la lluvia no ayudaba a superar. Sin embargo, esto se prestó para que tomáramos unas fotos muy interesantes junto a las vías del tren.

Nos pusimos nuestros impermeables y nos encaminamos hacia Lander justo cuando se soltó la tormenta. Esta área está poco poblada y Lander es descrito como un pueblo grande, a pesar de tener sólo 10,000 habitantes. Butch Cassidy pasó un tiempo encarcelado en ese lugar por robo de caballos y supuestamente tenía una novia ahí. Hay rumores de que Butch y Sundance no murieron en Bolivia, como se dice en los libros de historia, sino que supuestamente regresaron a los Estados Unidos vía Inglaterra, donde Butch cambió de apariencia. La gente de la región que lo

conocía, juraba que lo habían visto en el pueblo durante la última parte de los años treinta. Robert Redford incluso llegó a entrevistar a la hermana menor de Butch y ésta le habló, de primera mano, acerca del forajido.

Después de almorzar nos dirigimos hacia Atlantic City y South Pass City. En su libro, Redford publicó fotos de estos pueblos tomadas en los años 1890 e hizo una yuxtaposición con fotos tomadas en los años 1970. Redford lamentaba el hecho de que a nadie parecía interesarle la preservación de estos últimos vestigios del Viejo Oeste. Yo quise encontrar los ángulos exactos de las fotografías en cuestión y tomar nuevas fotos en el siglo XXI y compararlas. Estas dos “ciudades” se extienden a ambos lados de la división

continental. De hecho, Atlantic City recibió ese nombre por estar situada en el lado del Atlántico de la división, donde el río corre en dirección al este. Mientras que South Pass City fue bautizada así por ser uno de los puntos de paso para los colonos que viajaban hacia al Oeste, rumbo a la costa del Pacífico en sus carruajes cubiertos. Estas dos ciudades vivieron su apogeo durante los años 1860, cuando se descubrió oro en los alrededores y muchos aventureros se apresuraron a la región. Sin embargo, diez años después de eso, el oro se agotó y la gente partió a buscar nuevos horizontes. Fue entonces que los edificios empezaron a ser víctimas del implacable clima de montaña. Hasta la fecha, éste sigue siendo un pueblo fantasma en donde sólo viven unos cuantos habitantes.



Acto seguido, continuamos nuestro camino y pasamos la mina de oro Carissa, rumbo a South Pass City, donde encontramos un gran número de edificios históricos que habían sido restaurados, entre ellos una taberna y un hotel amueblados con mobiliario original de los años 1860. Nos detuvimos un momento a contemplar los restos de lo que alguna vez había sido un lugar próspero, pujante y decadente. Era hora de volver a subirse a las motos y dirigirnos al sur hacia Rock Springs, donde pasaríamos la noche. Al día siguiente nos enfilamos más en dirección sur hacia el desfiladero Flaming Gorge, una enorme presa creada por el río Green River.



Durante el camino hacia las montañas del sur de Wyoming, experimentamos una gran variedad de diferentes condiciones de manejo. Aunque estábamos a mitades de agosto, la temperatura bajó hasta 9°C y fuimos atacados por rocas de granizo, las cuales nos golpeaban la cara ya que llevábamos el casco abierto. Tiempo más tarde, cuando bajamos a las planicies de Utah, la temperatura subió a 30°C. Todo dentro de un período de unas cuantas horas.

Los bosques fueron desapareciendo dejando lugar a un paisaje más árido. En este punto, uno no podía dejar de pensar en las inclemencias que los forajidos tuvieron que soportar mientras montaban a caballo por este territorio agreste; todo para huir de la ley. Esa noche la pasamos en Vernal, otro lugar que fue muy conocido por la banda de Wild Bunch ya que ahí se gastaban todo el dinero en las tabernas. Por lo que decidimos hacerles los honores.

Ahí estábamos ya en el verdadero desierto y estábamos disfrutando de la última parte de "La ruta de los forajidos". Dos de los mayores escondites de bandidos de la época, se encuentran al norte de Utah. Cerca de Green River se encuentra Brown's Hole, un laberinto de cañones, barrancas y riachuelos que los forajidos conocían muy

bien y los cuales usaban para alimentar a su ganado antes de venderlo. Ningún representante de la ley se aventuraba en este territorio implacable, ya que era muy probable que nunca fueran vistos de nuevo. Butch Cassidy conocía el área perfectamente ya que había nacido en el cercano pueblo de Circleville. Continuamos la ruta sobre la carretera Hwy 191 de Vernal a Green River, donde ésta da vuelta hacia el Este y corre paralela a la autopista Interstate 70, para luego virar al sur en Crescent Junction. Es aquí donde pasamos por los impresionantes paisajes de rocas rojas del parque nacional Arches National Park. Y después seguimos hasta llegar al pequeño pueblo de Moab, donde encontramos en un motel. Pero volvimos a salir a tomar fotos, para aprovechar las sombras largas que produce el sol del atardecer.

Al oeste de Moab se encuentra el escondite más famoso de todos: Roberto's Roost, una fortaleza impenetrable de profundos cañones donde los forajidos de Wild Bunch construyeron sus cabañas. Asimismo, ahí almacenaban abundantes provisiones y municiones para poder resistir escondidos durante todo el invierno. Y para después resurgir en la primavera y volver a robar trenes, mover ganado y causar estragos.

Durante el último día de nuestro viaje por carretera, tomamos la autopista Interstate 70 y nos dirigimos rumbo al Este, a través de las Montañas Rocallosas en Colorado y de ahí hacia Denver, dejando atrás "La ruta de los forajidos".

En tono de broma, durante el trayecto comenzamos a referirnos a nuestro grupo como el "Mild Bunch", que significa "La banda tranquila" (en contraste con "Wild Bunch" que significa "La banda salvaje"). O a veces también usamos el nombre: "La banda que está más allá que acá" (haciendo alusión a nuestras edades). Haber seguido "La ruta de los forajidos" fue un magnífico pretexto para andar en moto y disfrutar de algunos paisajes naturales e históricos que ninguno de nosotros olvidará mientras sigamos vivos. ■



Custom



UNA COMBINACIÓN ESPECIAL

Shane Venn nos cuenta la historia de su Harley Norton café racer, que representa su pasión por los clásicos modernos

Texto y fotografías de: Adam Bolton



LAS CAFÉ RACERS, la música rock y la contracultura resultante están rodeadas de una larga y fascinante herencia, y constituyen una parte vital y carismática de la historia de la sociedad y el motociclismo británicos. Este tipo de cultura está muy de moda en la actualidad, aunque lo cierto es que hay mucha gente que considera la cultura rock, las motos y los coches como un estilo de vida, y no como una moda pasajera.

Shane Venn es uno de ellos, y muestra su pasión con el mismo orgullo que enseña los tatuajes que luce en los brazos. Shane me muestra fotos de la época en que era adolescente con sus amigos. “La música fue lo primero que me interesó”, me explica. “El rock and roll de los años 50, la música de los 60... me gustaba todo, e íbamos a los clubs a bailar y a escuchar música. En 1983 empecé a conducir un viejo Vauxhall Wyvern de los años 50. Es un modelo antiguo precioso”.

Sólo hace falta echar un rápido vistazo al garaje doble que Shane ha construido para guardar su colección, y uno se da cuenta enseguida de que esa pasión todavía sigue viva y que el Wyvern ha sido sustituido por un Cadillac. Aunque no se trata de un Cadillac cualquiera, sino del Caddy más emblemático que existe: un Coupe de Ville de 1953, cuyas impresionantes dimensiones ocupan la mitad del espacio disponible. También veo otro vehículo enorme aparcado junto al garaje. Se trata de una camioneta GMC Stepside de 1957. Después están las motos. Shane es un ingeniero de precisión y tornero CNC. Esto le “sirve de gran ayuda a la hora de fabricar cosas”, y como sucede con la mayoría de los vehículos que tienen los ingenieros, los de Shane son fabulosos. “Mi primera moto fue una Triumph 21 de 350cc y desde entonces siempre me han gustado las Triumph. Ahora tengo una Triumph TR6C de 1968 y una T110 de 1957 ‘pre-unit’, es decir, con motor y caja de

cambios separados”. Se trata de dos motos bonitas, que Shane ha restaurado y todavía conduce. Pero la moto que he venido a ver es su café racer, y no me decepciona. Durante años los chasis Norton Featherbed se han utilizado para montar todo tipo de motores, pero ver en él un motor Harley-Davidson V-twin sigue siendo algo bastante inusual. Y es raro, porque el ajuste es tan perfecto que parece que están hechos el uno para el otro. Hay que decir que, en este caso, eso es exactamente lo que sucedió (hasta cierto punto).

Shane me explica sobre esta moto, y por que es más especial que una moto cualquiera. “La vi en eBay, donde no alcanzó el precio de reserva, lo cual me sorprendió. Me gustó mucho y me pareció que estaba bien construida. He tenido Harleys antes, una Panhead de 1952 y una Sportster de 1998, y aprecio las características de sus motociclistas, pero soy más de café racers que de cruisers. Por eso me puse en contacto con el vendedor y le dije que me gustaría ir a verla. Era su segundo propietario y el motivo por el que la vendía es que se iba a ir a vivir fuera del país. Aunque la moto no tenía ITV arrancaba bien, así que acordamos un precio y se la compré”.

Shane sabe que el primer propietario fue el que la diseñó a su gusto. El encargado de construirla fue Dave Degens de Dresda Autos, el ‘padrino’ de Triton Building and Racing, que todavía sigue trabajando hoy en día. Le entregaron el motor Ironhead de una Sportster XLCH de 900cc y le pidieron que le fabricara un chasis... e hizo un trabajo magnífico.

Los XLCH son motores pequeños pero altos, por lo que la culata delantera, en concreto, siempre resultará difícil se ajustar con comodidad bajo la guía superior del chasis y dentro del cabezal de la horquilla y los tubos frontales del chasis Featherbed. Da la impresión de que es el generador integrado el que debería causar

más problemas, pero, de hecho, es la culata la que toca primero. El otro problema es que al tener integrada la caja de cambios, la longitud del motor Harley se extiende desde el extremo de la caja de cambios hasta la parte delantera de la cubierta de la cadena primaria, y no hay ningún elemento que se pueda eliminar, mover o modificar para crear más espacio. De hecho, Dave Degens utilizó los agujeros delanteros y traseros originales para las tuercas de montaje del XLCH. Para ello empujó el motor lo hasta el fondo del bastidor y ancló primero la parte trasera del motor con ayuda de una placa de soporte adicional soldada. Después cortó las placas delanteras para anclar el motor a los tubos frontales del chasis Featherbed. Aunque queda muy justo, resultó ser una solución sencilla y acertada, y el motor queda bien encajado y prácticamente horizontal en el bastidor. Sin embargo, las tolerancias son mínimas y apenas queda un resquicio entre la culata y el chasis. En la parte inferior del chasis se sacrificó una pequeña cantidad de tubo para dar cabida a las tuercas del cárter del motor Ironhead, pero se hizo con gran maestría y enorme pulcritud, como cabría esperar de una empresa con el historial de Dresda Autos. Se ha utilizado un basculante Dresda tipo ‘box section’ y un cubo trasero Norton invertido para poder montar la cadena de transmisión a la derecha de la Harley, y aunque, de nuevo, apenas queda espacio entre el neumático y el metal, el resultado es práctico e ingenioso.

Shane está de acuerdo: “Como ya dije antes, enseguida vi que estaba bien construida, aunque tuve que pasar bastante tiempo arreglándola para que fuese bien – creo que su dueño anterior no la utilizaba demasiado”. Lo primero fue solucionar el problema del embargue, que patinaba. “Resultó fácil”, explica Shane, “lo desmonté e instalé los discos de embrague correctos. Se había estado »

**“He tenido Harleys antes,
una Panhead de 1952 y una
Sportster de 1998, y aprecio las
características de sus motores,
pero soy más de café racers
que de cruisers”**







utilizando como embrague en húmedo, en lugar de en seco, que es lo correcto. También había otros problemas que impedían que la moto tuviera un buen rendimiento. Me di cuenta de que los taqués estaban demasiado apretados y que había que ajustar la distribución. En las Ironhead Sportster, si no es perfecta no arranca". Shane tiene razón. Hace muchos años mi hermano conducía una XLCH de 1962, que tenía el perfil de leva más agresivo de los primeros modelos, y cuando se rompió un tobillo intentando arrancarla, se dio cuenta de que una distribución y un encendido mal ajustados pueden dañar la salud. Los pistones de alta compresión y los problemas con el sistema de magneto también le causaban problemas, especialmente porque había decidido utilizar la XLCH para ir a trabajar a Londres todos los días. "El motor es completamente de serie, por lo que no hay motivo para que no sea fiable, especialmente con ayuda de componentes modernos", añade Shane. "De hecho, sustituí el arranque de platinos por otro que se instala debajo de la tapa del distribuidor y ni siquiera se sabe que está allí. También decidí instalarle un regulador/rectificador moderno para

poder usar la moto sabiendo que cargará como es debido y que podré usar las luces y arrancarla sin problemas".

Aparte de los componentes modernos, la moto presenta el aspecto de una café racer tradicional y es muy bonita. El largo depósito deportivo de cinco galones fabricado en fibra de vidrio, con tapón de apertura rápida sujeto con correa metálica, va seguido del típico sillín deportivo individual, también en fibra de vidrio, lo cual contribuye a ahorrar peso. El elegante depósito de aceite se aloja junto a una pequeña batería de 12v, y se sitúan donde habría estado el depósito de la antigua Sportster.

Un enorme velocímetro individual Smiths facilita toda la información necesaria y la falta de cualquier otra instrumentación permite al conductor centrarse en conducir rápido que, por supuesto, es para lo que se construyó esta máquina. El gigantesco freno delantero TLS estilo Oldani está taladrado y ventilado para dispersar el calor, e instalado, al igual que el freno trasero de siete pulgadas, en unas atractivas llantas de aluminio Morad, con ruedas fabricadas por Brickwood. En la parte delantera lleva montadas horquillas telescópicas Triumph/BSA

con muelles a la vista. En la trasera lleva montado un juego de amortiguadores Hagon clásicos, sencillos y de gran calidad. El modelo del manubrio no es el típico semi-manubrio bajo que cabría esperar, pero Shane, que tiene un par de años más que yo y aproximadamente mi misma complejidad, explica: "Probé con los semi-manubrios pero son demasiado bajos para mí, especialmente con un tanque tan largo. Sin embargo, este manubrio se puede ajustar en altura y alcance". Cuando salí a probar la moto me di cuenta de la lógica de su razonamiento. Como sucede con la mayoría de las motos (y de las personas, si uno se para a pensarlo), aunque la Harley Norton es una moto bien proporcionada, tiene sin duda un lado bueno, que es el lado de los escapes con escudo térmico taladrado que le instaló Shane. Shane tuvo el acierto de conservar las colas 'slash cut' tradicionales Harley, en lugar de intentar montarles conos invertidos o algo por el estilo, ya que éstas fluyen a la perfección con las líneas de la parte inferior del chasis, y sólo acentúan la maravillosa curva ascendente y hacia la derecha de la famosa estructura tubular del chasis Featherbed. El filtro de aire K&N montado en un carburador Mikuni añade un



poco más de cromo al conjunto. El costado izquierdo de la moto resulta extrañamente minimalista en comparación con el derecho. También parece que la mayor parte del cableado se ha pasado por ese lado, lo cual estropea ligeramente el aspecto general de la café racer. Shane comparte conmigo esa opinión y me explica que es algo que tiene en su lista de cosas por hacer. “Pero estoy demasiado ocupado conduciéndola”, dice soltando una carcajada. Tiene razón... ¡y ahora es mi turno!

Arrancar el motor de la Harley de Shane cuesta menos trabajo de lo que pensaba y con sólo abrir un poco el aire del carburador Mikuni de 38mm, que Shane compró nuevo para solucionar el problema de suciedad en las bujías que tenía con el antiguo carburador, y con ayuda del sistema de arranque mejorado, el motor Ironhead empieza a repiquetear sin problemas. Empiezo a conducir por una carretera secundaria de grandes curvas abiertas en la que habíamos estado sacando fotos y recuerdo que el pedal de cambio está a la derecha y que es una marcha hacia abajo y tres hacia arriba. Resulta fácil olvidar lo rápido que puede llegar a ser un motor Harley 900cc refrigerado por aire, y la aceleración me

coge por sorpresa. Los motores Ironhead son mucho más briosos que los posteriores Evos, y montados en un chasis ligero y básico como el Dresda, impresionan por su aptitud para la velocidad, aunque para ello se tenga que abrir el gas tanto como uno se atreva. El rugido de los escapes ‘slash cut’ es endemoniado, y me siento un poco culpable cuando paso a todo gas junto a un cementerio de mascotas. El manejo y la suspensión son firmes y me recuerdan lo buenos y estables que son los bastidores Featherbed. La postura de conducción me resulta cómoda, aunque me cuesta un poco doblar los dedos de los pies en el pedal para cambiar de marcha. Pero una vez que la moto está en movimiento el motor tiene tanto que no es necesario cambiar demasiadas veces. La llave de contacto también está en una posición ligeramente incómoda, justo debajo de la pierna, pero esta pequeña molestia no tarda en olvidarse, lo mismo que sucede con el freno delantero, que pierde fuerza con facilidad y probablemente sólo necesita un ajuste pequeño. El resto de la moto ofrece lo que cabría esperar de una café racer, independientemente del tipo de motor o bastidor que tenga: velocidad, exhibicionismo y diversión.

A mi regreso, Shane me pregunta mi opinión sobre la moto y le contesto que es exactamente lo que había esperado de una combinación especial de Norton, Harley y Dave Degens. Está de acuerdo conmigo. “He decidido conservarla durante bastante tiempo. Ya la utilizo para salir a dar una vuelta los fines de semana y de vez en cuando para ir a trabajar. Da la sensación de ser una moto moderna o, al menos, una moto clásica moderna y, en lo que respecta a su apariencia, es preciosa. A veces todavía me cuesta un poco arrancarla, especialmente cuando hay gente mirando, pero se porta muy bien, ¡aunque me encantaría tener una Norvin!”. Quién sabe, con la pasión que siente Shane, lo mismo algún día consigue una y espero que también me deje probarla. ■

Si te gusta leer sobre choppers, bobbers y hot rods de estilo tradicional, y prefieres máquinas construidas en casa, te encantará Greasy Kulture Magazine –
www.greasykulture.com





La *GRAN*
AVENTURA australiana

EL H.O.G. RALLY NACIONAL DE AUSTRALIA 2011, QUE SE CELEBRÓ EN MARGARET RIVER (AUSTRALIA OCCIDENTAL), OFRECIÓ UNA OPORTUNIDAD PERFECTA PARA TOMAR UNOS DÍAS LIBRES Y SUBIRSE A LA MOTO PARA DISFRUTAR DE UN VIAJE INOLVIDABLE

Texto: Gaz, Director Regional del H.O.G de Queensland (Australia)

Partí de la hermosa Costa Dorada del sudeste de Queensland a las 5.30am del martes, 8 de noviembre de 2011. Tome rumbo al sur por la Pacific Highway, la carretera principal que une Brisbane y Sydney. A unos 260 kilómetros al sur, fue un placer girar a la derecha en Grafton y dirigirme al interior disfrutando de la espectacular visión de las jacarandas en flor que flanquean la Gwydir Highway en dirección a Glenn Innes y la New England Highway en dirección sur.

Resulta fácil entender por qué a esta carretera se le llama New England Highway, ya que recuerda las ondulaciones del paisaje inglés. El viaje hacia el sur, en dirección a Tamworth, es relajado a pesar de la constante presencia de las cámaras de radar y la policía de tráfico. Al descender de la llanura se llega a ciudades con nombres tan típicamente australianos como Gunnedah, Coonabarabran y Gilgandra, a las que los habitantes de la zona llaman de forma abreviada Gunn, Coona y Gil. En esa primera jornada hice unos 820 kilómetros.

El segundo día mi itinerario me llevó de

Coonabarabran a Broken Hill, pasando por una región en la que los limitados perfiles de las tierras de labor de las zonas costeras se fundían con los terrenos agrestes del interior. La tierra marrón y los pastos verdes dieron paso a un paisaje de un rojo intenso y a unas largas carreteras rectas flanqueadas de arbustos. Los auténticos habitantes de los terrenos yermos del interior empezaron a hacer acto de presencia, con lagartijas tomando el sol en el asfalto, cabras salvajes mordisqueando los arbustos junto al arroyo y emús paseando o cruzando la carretera con aire distinguido. La enorme cantidad de animales atropellados demostraba la continua amenazada que representa el tráfico para los canguros, jabalíes y wombats. Me encontraba en el famoso 'outback' australiano: el despoblado interior del país. La cantidad de animales que viven en la zona obliga al conductor a mantener la concentración y usar los ojos como si fuesen un limpiaparabrisas, moviéndolos constantemente de izquierda a derecha para detectar cualquier posible presencia en el asfalto.

Cerca de Broken Hill, el cielo empezó »





a oscurecerse anunciando la llegada de una tormenta. Por suerte conseguí llegar a mi destino antes de que el fuerte viento y la lluvia azotaran la ciudad por más de dos horas. Me fui a dormir feliz y satisfecho después de cenar un buen filete australiano y varias cervezas fantásticas de Queensland. Al día siguiente me esperaba una etapa relativamente relajada de tan sólo 420 kilómetros hasta Port Augusta, donde me reuniría con el resto del grupo con el que iba a atravesar el parque nacional de Nullarbor.

En lugar de cruzar directamente de Port Augusta a Ceduna, que es el comienzo de la gran Llanura de Nullarbor, tomamos una pequeña desviación y nos dirigimos al sur

a Port Lincoln, una ciudad bonita y tranquila que se asienta en el extremo más meridional de la península. El ritmo relajado que caracterizó el tramo de Port Lincoln a Ceduna durante el cuarto día nos preparó para la etapa principal del viaje: cruzar la llanura desértica de Nullarbor hasta Australia Occidental. Para muchos, cruzar Nullarbor es algo que se incluye en la lista de cosas por hacer, y cruzarla en una Harley-Davidson es algo que formaba parte de mi lista personal desde hace muchos años. El quinto día el grupo partió de Ceduna rumbo a Mundrabilla, dispuestos a cruzar por fin el auténtico Nullarbor.

La clave para cruzar el Nullarbor sin problemas es planificar las paradas con

mucho cuidado, ya que los albergues de carretera y las gasolineras son relativamente escasos y están bastante distanciados. La regla de oro es parar siempre que se vea una gasolinera, aunque no se necesite. Algo que también aprendimos fue no mirar el precio de la gasolina, ya que en situaciones en las que su suministro es un monopolio, como sucede en el enorme interior de Australia, el precio es algo que hay que aceptar. Si necesitas gasolina, pagas lo que te cobren y ya está. Sin embargo, hasta las Sportster's, que tienen un depósito más pequeño, pueden atravesar Nullarbor sin problemas, siempre y cuando las paradas se organicen con precisión.

“En algunos lugares Nullarbor es como un enorme vacío salvaje, mientras que en otros es tan espectacular que resulta increíble”

Nullarbor es un lugar en el que no hay nada y hay mucho que ver al mismo tiempo. En algunos lugares Nullarbor es como un enorme vacío salvaje, mientras que en otros es tan espectacular que resulta increíble. En algunos tramos la carretera discurre a tan sólo unos 100 metros de los acantilados de Great Southern Bight, donde el océano Antártico toca tierra por primera vez. Son unos acantilados espectaculares, de una belleza impresionante, y no hacer una parada para disfrutar de semejante visión es una injusticia.

Otro aspecto que se debe planificar con cuidado es el alojamiento en esta zona. En temporada alta las plazas hoteleras son escasas y los albergues de carretera están prácticamente reservados en su totalidad. Tener que ir hasta el siguiente albergue puede ser otros doscientos kilómetros. Además, esos viajes adicionales pueden conllevar situaciones de peligro. Nuestra primera parada de fin de etapa en esta zona fue en Mundrabilla, al otro lado de la frontera de Australia Meridional, en el estado de Australia Occidental. El alojamiento en los albergues de carretera no es lujoso. Práctico y básico son los adjetivos que mejor lo definen. La mayor parte de Nullarbor carece de cobertura telefónica y cosas como la televisión son inexistentes. Sin embargo la atención del viajero se centra en cuestiones más urgentes, como asegurarse de mantener a todo tipo de animales desconocidos fuera de la habitación por la noche. Por ejemplo, un aspecto muy importante es asegurarse que no haya arañas de espalda roja en el asiento del inodoro, y los carteles de aviso en las puertas te lo recuerdan.

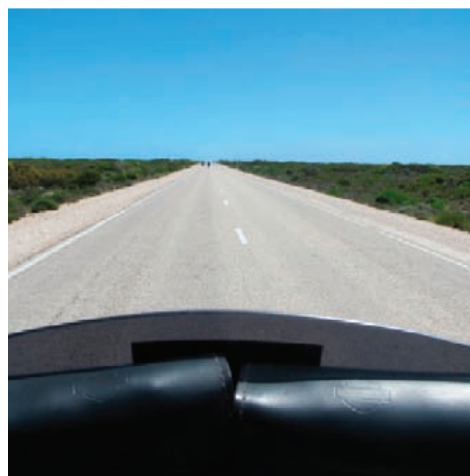
Pero los albergues de carretera también son lugares en los que se puede disfrutar de una noche agradable, especialmente cuando hay camioneros y éstos te cuentan unas cuantas historias tomando un par de cervezas. Algunos de ellos cruzan Nullarbor todas las semanas y son una auténtica mina de información sobre las condiciones y los peligros de la travesía y los mejores lugares para visitar.

Durante el segundo día en Nullarbor recorrimos el tramo de carretera recta más

largo de Australia. 146 kilómetros sin una sola curva es todo un récord y la tradición dice que al final del tramo, cuando se llega a la primera curva, todo el mundo tiene que poner el intermitente.

Una parte espectacular de este recorrido es la impresionante cantidad de pájaros que hay en la zona. Desde manadas de periquitos verdes a hermosas cacatúas galeritas, pasando por loriquitos de brillantes colores, cuervos negros, cacatúas rosadas y águilas majestuosas. Como éstas se alimentan de los animales que mueren atropellados en la carretera y esperan hasta el último momento para levantar vuelo, siempre da la sensación de que van a acabar por convertirse en la próxima comida.

Las noches suelen ser tranquilas y silenciosas, con cielos despejados en los que un número incalculable de estrellas reluce como diamantes en la hermosa oscuridad. Sentarse de noche a meditar sobre el sentido de la vida es una experiencia realmente catártica. Las noches de Nullarbor son tranquilas y hermosas, pero como las distancias son largas y hay que ponerse en marcha temprano por las mañanas, los viajeros cansados acostumbran dormirse temprano. Arrancar la moto justo cuando el sol empieza a asomarse en el horizonte es algo mágico. Los colores son increíblemente intensos y espectaculares, cuando la luz del sol empieza a iluminar la tierra da un color bronce.



La maravillosa experiencia de cruzar Nullarbor tocó a su fin cuando llegamos al cruce de Norseman, que lleva a Kalgoorlie en dirección norte y a Esperance y Albany en dirección sur. A la mañana siguiente seguimos el viaje rumbo al sur y el paisaje cambió por completo cuando la carretera empezó a seguir la línea de la costa. Los rústicos y desolados paisajes del interior se transformaron en espectaculares vistas del océano y en hermosos tramos de carretera a través de zonas arboladas.

El último día de viaje antes de llegar a Margaret River fue como un auténtico muestrario de la variedad de fauna y flora de este enorme y magnífico país. Y fue así como, tras avanzar finalmente por estrechas carreteras flanqueadas de árboles que transcurrían entre granjas de ganado, llegamos a Margaret River, sede del H.O.G. Rally Nacional de Australia 2011. Cuando apagué el motor, me detuve unos momentos a reflexionar sobre los 5.277 kilómetros que había recorrido en los últimos nueve días. Había sido, sin duda, un viaje épico que permanecerá grabado para siempre en mi memoria. Cruzar Australia es algo realmente único. ¡Y lo mejor de todo es que después del rally lo repitiere para volver a casa! ■



El avance del peregrino

ROAD TRIP

H.O.G.® ESPAÑA TE INVITA
A PARTICIPAR EN UN VIAJE
MUY ESPECIAL A SANTIAGO
DE COMPOSTELA



Todos los años, miles de peregrinos visitan la capital de Galicia, Santiago de Compostela, que es el punto de destino de una de las rutas de peregrinaje más importantes de Europa occidental. En la actualidad, aunque muchos peregrinos siguen recorriendo la ruta por motivos religiosos, cada vez hay más personas que lo hacen guiadas por la búsqueda de aventura o como viaje de descubrimiento personal, lejos de las comodidades cotidianas que disfrutaban en sus países de origen. Independientemente de cuáles sean los motivos que les llevan a emprender el viaje, todos los peregrinos experimentan la misma sensación de bienestar que se vive en el Camino de Santiago.

Los peregrinos llevan siglos siguiendo la misma ruta, que es parte del ritual para recibir la bendición del Apóstol Santiago. Lo que ha cambiado es la importancia que ha ido adquiriendo el empleo de distintos medios de transporte con el paso del



tiempo: caballos, carretas, bicicletas, coches, motos, etc., que desafían la dureza del clima para alcanzar la meta.

El equipo de 'touring rides' de H.O.G. España llevaba años soñando con organizar un viaje por el Camino de Santiago. Ese sueño se hizo por fin realidad en 2011. El recorrido comenzó en Pamplona y siguió, en su mayoría, la misma ruta que hacían los antiguos peregrinos, con paradas para hacer noche en Burgos y Ponferrada, antes de llegar a Santiago de Compostela. La totalidad del recorrido sumó tan sólo 700 kilómetros, pero la ruta que siguió es preciosa. Los que participaron en el viaje del año pasado no tardaron en entender por qué tanta gente de distintas procedencias decide emprender este increíble viaje.

H.O.G. España desea invitar a otros socios Harley del resto del mundo a que se animen a participar en el viaje de este año que tendrá lugar el 5-9 de septiembre. Para más información visita www.hogspainevents.com. ■





Convirtiendo un **SUEÑO** *en realidad*

ROAD TRIP

RABIA NUQUL, WEBMASTER E HISTORIADOR DEL H.O.G. CHAPTER REINADO DE JORDANIA, NOS CUENTA COMO FUE EL 11° H.O.G. MENA RALLY CELEBRADO EN JORDANIA





Cuando el H.O.G. Kingdom Chapter de Jordania vio como se aceptaba su solicitud para organizar el 11° H.O.G. MENA (Oriente Medio y Norte de África) Rally, fueron muchos los que se sorprendieron. ¿Cómo iba a organizar un chapter tan joven un evento de semejantes dimensiones? ¿Podría ponerse en peligro la celebración de un evento tan importante y codiciado? Esas dudas llegaron a asediar incluso a algunos oficiales del chapter. Sin embargo, la decisión estaba tomada.

Influídos por la pasión del dueño de nuestro concesionario, Claude Abry, nos prometimos organizar un evento digno de recordar.

Planificar un acontecimiento de esta magnitud fue toda una experiencia. Para hacer realidad el sueño se necesitó una legión de socios del H.O.G. rebosantes de entusiasmo, incontables horas de trabajo, una preparación meticulosa, encendidas discusiones, jubilosos acuerdos y una total dedicación. Con un montón de formación y devoción, creamos un 'Road Team' joven pero muy bien preparado, dispuesto a

dirigir y garantizar la seguridad de todos los motociclistas. Realizamos varios viajes de reconocimiento de rutas para garantizar que las carreteras fuesen seguras y adecuadas. Aunque esos viajes llevaban tiempo y eran agotadores, contribuyeron a fomentar el vínculo de hermandad entre los integrantes del 'Road Team', y mejoraron su compenetración y preparación.

Finalmente llegó el gran día. Entre el 24 y el 27 de noviembre de 2011, Áqaba, la ciudad porteña del sur de Jordania, se convirtió en la sede de la undécima edición del H.O.G. MENA Rally, que fue »



un evento espectacular del que los participantes guardarán muchos y agradables recuerdos.

Se contó con la presencia de motociclistas procedentes de toda la región MENA, e incluso de más lejos, que llegaron dispuestos a disfrutar de este esperado evento anual. El rally contó con la presencia de unos 350 participantes y 300 motociclistas, de los cuales 22 eran mujeres. Procedían de once países:

Jordania, Bahreín, Egipto, Arabia Saudita, Emiratos Árabes Unidos, Kuwait, Líbano, Siria, Omán, Palestina y Francia. Se contó con la presencia de doce chapters: Reino de Jordania, Bahreín, Cairo, Jiddah, Riad, Dhahran, Dubái, Kuwait, Líbano, Omán, Lyon y Burdeos.

La sede del rally se estableció en el Radisson Blue Hotel en el resort turístico de Tala Bay. Durante dos días se organizaron excursiones en grupos de 50-60 personas,

que estuvieron supervisadas por un 'Road Team' joven pero bien preparado.

El primer día los motociclistas visitaron la maravillosa ciudad de Petra, a la que llegaron por el cruce de Dilagha. Algunos motociclistas entraron en la Ciudad Rosa para infiltrarse en su historia. Otros optaron por ir a comer al Crowne Plaza Hotel, desde donde se puede ver la fachada de roca rosada. Otra experiencia, que supuso un mayor esfuerzo físico para los

Los participantes disfrutaron de una auténtica fiesta beduina en uno de los campamentos del desierto que se sitúan cerca de las majestuosas montañas



participantes, fue un recorrido de resistencia de 485 kilómetros por recortadas y pintorescas carreteras desde Áqaba hasta el castillo de Shobak, en el centro de Jordania. Desde allí, los participantes continuaron hasta la famosa Reserva de Dana, donde disfrutaron de una comida ligera antes de regresar a Áqaba.

Resulta imposible visitar el sur de Jordania y no pararse a ver las hermosas y desérticas dunas de Wadi Rum, que en

junio de 2011 fueron añadidas a la lista de lugares declarados Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO como enclave mixto, que combina una belleza natural única e importancia cultural. El segundo día del rally los motociclistas condujeron hasta Wadi Rum, donde algunos socios del H.O.G. eligieron disfrutar de las impresionantes vistas de la zona desde las alturas –en globo aerostático, ultraligero o avión súperligero– mientras que otros

prefirieron recorrer las rojizas arenas de sus dunas en vehículo todoterreno. Más tarde participaron en una auténtica fiesta beduina, que se celebró en uno de los campamentos del desierto que se sitúan cerca de las majestuosas montañas.

Para finalizar el día, y como complemento a esta impresionante experiencia, todas las motos participantes desfilaron hacia el sur de Jordania, desde Wadi Rum a las calles de Áqaba, en una »





El mayor éxito del evento fue el hecho de que todos nuestros invitados disfrutaron al máximo de las salidas en moto

procesión sin precedentes de estas hermosas y potentes máquinas. Ladies of Harley fueron las encargadas de encabezar este espectacular desfile, en el que cada chapter desplegó su propia bandera. Conduciendo en formación escalonada, el desfile de 5,2 kilómetros de longitud sirvió a los motociclistas de disculpa para exhibir sus 300 poderosas Harleys.

Cuando los soleados días daban paso a las noches de cielos estrellados, los participantes disfrutaban de las celebraciones en la zona de la playa, donde se podía degustar cocina jordana e internacional, comprar productos de artesanía local o, simplemente, disfrutar de la música y la diversión a orillas del Mar Rojo.

Durante la jornada de inscripción, los socios del chapter local aprovecharon para poner una sonrisa en el rostro de un grupo de huérfanos que residen en la Aldea Infantil SOS de Áqaba. Los motociclistas visitaron a los niños y a los cuidadores que

viven en la aldea, donde se sirvió una comida en un ambiente familiar. Los niños disfrutaron subiéndose en las impresionantes Harleys y sacándose fotos, que sin duda se convertirán en hermosos recuerdos. La visita fue una experiencia emotiva tanto para los niños como para los motociclistas.

Pertenecer a un grupo tan unido es una experiencia realmente enriquecedora. La camaradería y solidaridad del H.O.G. se hicieron patentes a través de la interacción entre los distintos chapters. Viejos conocidos se saludaron felices de volver a verse, y también se hicieron nuevas amistades.

Prueba del indudable éxito del rally fue la expresión de felicidad en las caras de los participantes, las palabras de elogio y agradecimiento de los motociclistas y sus acompañantes, y la promesa de regresar a cualquier evento que el H.O.G. Chapter Reinado de Jordania organice en el futuro. Para nosotros como organizadores, el mayor éxito del evento fue el hecho de que

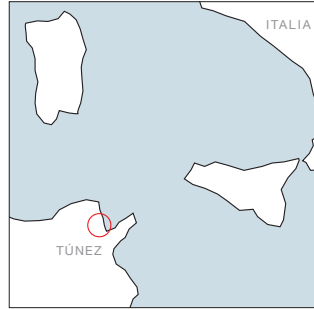
todos nuestros invitados disfrutaron al máximo de las salidas en moto y de que el evento acabara con todos los participantes sanos y salvos. Sin duda pasamos momentos difíciles, pero nada estropeó los tres días que duró esta increíble celebración.

Y ahora son muchos los recuerdos maravillosos que nos acompañan a la hora de ponernos a planear otro nuevo y magnífico evento: el H.O.G. Rally Reinado de Jordania, que se celebrará el 24-27 de mayo de 2012. Esta vez nos dedicaremos a explorar el norte de Jordania. Las excursiones en moto se organizarán durante dos días, en los que visitaremos la cuna histórica del bautismo, la antigua ciudad romana de Jerash, los famosos Castillos del Desierto repartidos por el desierto de basalto negro al este de Ammán, los hermosos bosques de la región montañosa de Ajloun...

H.O.G. Chapter Reinado de Jordania: ¡conseguimos que sueños se hagan realidad! ■



Descubrir las emociones de Túnez



RECUERDOS DEL 7º HARLEY-DAVIDSON TÚNEZ RALLY, ORGANIZADO POR ELEM VIAGGI (WWW.ELEMVIAGGI.IT)

Hay muchos viajes en moto que se graban en la memoria, y todos por motivos diferentes: paisajes extraordinarios, una organización perfecta, carreteras difíciles, las diferencias culturales del país que se visita, los compañeros de aventura o la emoción derivada de esas situaciones triviales que se viven todos los días. Sin embargo, cuando todos esos motivos se combinan en un mismo viaje, éste se convierte en algo inolvidable.

Llegamos a Túnez en la oscuridad más completa, semejante a la incertidumbre que me inspiraba este viaje en moto. Sin embargo, en cuanto me subí a mi Harley, arranqué el motor y empecé a seguir el coche que nos acompañó durante todo el viaje, la luz se hizo en mente y, a partir de ese momento, me di cuenta de que este viaje iba a ser una de esas experiencias irrepetibles.

La ruta de norte a sur que íbamos a seguir nos mostraría el esplendor de Túnez, desde Kairouan, la cuarta ciudad más sagrada del mundo islámico, famosa por su Gran Mezquita, a los oasis de montaña, como Temerza, que me recordaban esa frase del Corán que dice: “Ves la tierra inerte pero en cuando derramas agua sobre ella, ésta vuelve a la vida y todo tipo de hermosas variedades crecen en ella”.

Nuestro guía marcó un ritmo tranquilo pero constante. Disponíamos de libertad para viajar por las carreteras de Túnez como quisiéramos, pero la sensación más agradable era ver que cuantos más kilómetros hacíamos en nuestras Harleys, más cercano y compenetrado se hacía el grupo. El hecho de que gente que hacía unos días no conocía de nada me causaba una impresión tan profunda, y verlos reír y divertirse, me produjo una sensación muy especial.

El punto álgido de este viaje, para mí

y para el resto del grupo, fue cuando llevamos nuestras Harley-Davidsons® hasta las llanuras de sal, donde todos vivimos emociones increíbles. Cruzar esas vastas planicies de sal donde se pueden ver espejismos alucinantes en el horizonte fue algo que nos cautivó a todos. Mi sensación personal fue la de sentir por primera vez una máxima compenetración con mi moto. Sin embargo, la emoción más fuerte fue la que vi en los ojos de Lo Zingaro (el Zíngaro) cuando me dijo: “Ir en mi Harley a 160 km/h, gritando dentro del casco y sintiendo un temblor repentino por todo el cuerpo me hizo reconsiderar el valor y el significado de esa libertad que es tan valiosa y fundamental para mí...” ¡Que sensaciones indescriptibles sobrecogen la mente! Y todo eso gracias a Túnez, sus colores, su ambiente y sus habitantes.

Las carreteras están recubiertas de una fina capa de arena y el mero hecho de pensar en estar allí me producía un cierto temor al principio. Tan cerca del desierto, a escasa distancia de Argelia y en este tipo de moto... pero con el paso de los kilómetros, me fui dando cuenta del potencial de mi moto y de mi capacidad para conducirla, y esto creó en mí una sensación de orgullo y felicidad. Conseguir llegar a deslizarme con mi Harley por el desierto, aunque sólo fuese durante una escasa distancia, me hizo sentir en sintonía con el cielo y la arena, y me di cuenta de que cuando regresase a casa iba a echar muchísimo de menos esas sensaciones.

Elem Viaggi organizó una excursión en camello y una salida en quad que nos permitieron experimentar el desierto en este lugar mágico. Fue fantástico oír las risas y ver la vuelta a la infancia en los ojos y las expresiones de personas adultas, que competían por las dunas como si estuviesen conduciendo coches de choque; la alegría y las ganas de vivir eran tangibles.

De vuelta en nuestras legendarias Harley-Davidsons, notamos una sensación

de unidad aun más fuerte y no parábamos de mirar las caras de los demás bajo los cascos, como queriendo poseer todas las emociones que sentían los demás integrantes del grupo.

El paisaje comenzó a cambiar. Dejamos atrás las arenas rojas del desierto para adentrarnos en las vastas extensiones de olivares de las tierras altas. Nos dirigíamos al norte para visitar Matmata – famosa por el poblado troglodita de El Jem con su magnífico anfiteatro romano, que es uno de los mayores del mundo – Suosse, con su famosa medina y el puerto turístico de El Kantaoui.

A medida que avanzábamos, las poblaciones iban aumentando de tamaño y los arcenes de las carreteras, que cuando empezamos el viaje estaban completamente vacíos o como mucho tenían un par de camellos, estaban cada vez más concurridos. El estilo de vida estaba cambiando y nosotros íbamos descubriendo poco a poco la sencilla forma de vida y las costumbres locales: un solitario bereber que observaba el paso de nuestras motos, las parrillas donde se asaba cordero al borde de la carretera, los puestos donde los vendedores exhibían todo tipo de verduras coloridas y legumbres, y los niños que jugaban con los corderos como si fuesen perros.

El pequeño desfile en moto por las calles de la ciudad fue la guinda del pastel. La gente se alegraba de ver nuestras motos y oír el rugido de sus motores, contentos de ver como un grupo de felices y alegres turistas llenaba de sonido las distintas calles de la ciudad.

Quiero enviar mi agradecimiento al fantástico grupo con el que compartí esta increíble aventura y a mis queridísimos amigos, que con su presencia y amistad siempre hacen que cada momento resulte inolvidable.

Nuestro sincero agradecimiento por la impecable organización de este viaje a Chief Lakhel (el representante de Elem Viaggi), que contó con la ayuda del legendario Rambo, el guía local Mario, el mecánico que siempre estaba dispuesto a reparar cualquier pequeña avería y la policía local, que nos escoltó en todo momento para asegurarse de que no tuviéramos ningún percance.

Y no quiero terminar sin enviar un cordial saludo a Túnez, que además de dejarme descubrir el esplendor de su historia, naturaleza y cultura, también me permitió encontrar una profunda paz interior. ■

GET LOST

WITHOUT LOSING YOUR WAY

THE ROAD TECH™ ZÜMO® 660 AND 665 GPS NAVIGATORS. Glove-friendly touch-screen. Built-in dealer database. Easy to read in bright sunlight. Two-year warranty.

H-D.COM/ZUMO



NO CAGES



William B. Johnson: Pionero

SEGÚN TODOS LOS indicios, William Butler Johnson era un sirviente ejemplar. Durante muchos años, él y su esposa, Anna, trabajaron como empleados de la familia Paulsen – primero en Baltimore (Maryland) y después en Somers (Nueva York). William era el chófer y Anna se encargaba de llevar la casa. Tras la muerte del Sr. Paulsen se quedaron sin empleo. Sin embargo, este desafortunado incidente terminó por convertirse en algo positivo.

Por aquel entonces William y Anna se habían convertido en miembros respetados de la sociedad de Somers. Con ayuda de algunos amigos bien situados pudieron comprarse una casa y la antigua tienda que había detrás. Johnson convirtió la tienda en un taller y no tardó en ser considerado “un mecánico hábil, honrado y fiable”.

Junto con el negocio del taller, Johnson también se aficionó a las motos y las carreras. La escala en moto, o ‘hillclimbing’, estaba empezando a ganar en popularidad y Johnson no tardó en demostrar un talento natural y temerario para este deporte. Cuando la American Motorcyclist Association (AMA) se interesó por un terreno llamado Somers Hill para organizar en él competiciones de ‘hillclimbing’, Johnson utilizó su influencia con el propietario para ayudar a cerrar el trato. Sin embargo, el propietario dijo que sólo

alquilaría la propiedad si permitían que Johnson participase en las carreras. Por aquel entonces, la política de la AMA prohibía la participación de competidores que no fuesen blancos. La AMA cedió, Johnson superó las barreras raciales y no tardó en situarse entre los mejores de este deporte, destacándose por su habilidad natural en los circuitos más difíciles.

Sin embargo, este deporte era difícil incluso para Johnson. Durante una carrera a finales de los años 30 perdió varios dientes cuando la moto se le vino hacia atrás y el manubrio le golpeó la boca. Después de un accidente así, muchos habrían abandonado la competición, pero él no tardó en volver a los circuitos.

Entre principios y mediados de los años 20 el negocio empezó a aflojar, Johnson comenzó a vender motos Harley-Davidson®, convirtiéndose en el primer afroamericano dueño de un concesionario Harley-Davidson del que se tiene constancia. Según un amigo de Johnson, llamado Piet Boonstra: “A Johnson le encantaba el deporte, las motos y la gente. Era motociclista hasta la médula y no había un sólo motociclista en millas que no lo conociera”. Se dice que a veces se negaba a venderle una moto a alguien que le parecía que no se tomaba el deporte en serio o no estaba preparado para conducir

una moto de gran cilindrada. Se preocupaba más por los conductores que por el dinero y se ganó la admiración de todos, tanto de los motociclistas como de los que no lo eran.

Johnson también era conocido por su elegancia en su vestir y su cuidada apariencia, por eso le molestaba el bulto que tenía en la nuca debido a las numerosas caídas que había sufrido durante los ascensos en moto. Los médicos le habían dicho nunca dejara que se lo quitaran. Sin embargo, cuando ingresó en un hospital de Nueva York tras resbalar en un pavimento helado a la edad de 82 años, un médico lo convenció que se opere ese bulto. Por desgracia, y no se sabe si como consecuencia del propio accidente o de la operación, Johnson perdió el uso de los brazos.

A pesar de todo, siguió manteniendo el concesionario abierto y se mudó a una habitación en el taller. Aunque tenía los brazos paralizados, todavía podía escuchar el sonido de la moto, determinar la avería y aconsejar el tipo de herramientas que se necesitaban para repararla. Según los habitantes de Somers, había gente que iba hasta allí sólo para visitar al hombre que les había introducido en el deporte de la moto o enseñado a ser conductores educados y responsables. No iban hasta allí porque necesitasen algo, lo hacían para pasar un rato con un amigo.

En 1985 a la edad de 95 años, a William B. Johnson le sobrevino la muerte en su taller. Durante años siguieron llegando motociclistas al taller preguntando por él. Los habitantes de Somers cuentan que cada vez que le decían a alguien que había muerto, la gente siempre reaccionaba como si hubiesen perdido a un buen amigo.

William B. Johnson no se fijó el objetivo de superar barreras en la vida. Era simplemente un hombre diligente que quería trabajar y mantener a su familia. Le gustaba disfrutar de sus aficiones, que eran las motos y las competiciones, así como de las relaciones que había creado con sus vecinos, clientes y amigos motociclistas. Pero, sobre todo, quería lo mismo que la mayoría de la gente: disfrutar de la vida – algo que hizo al máximo.

Puedes encontrar piezas y objetos del concesionario de William B. Johnson – en préstamo de la Somers Historical Society (Somers, Nueva York) – así como otras exhibiciones que muestran la evolución de la cultura del motociclismo a través de los ojos de los motociclistas afroamericanos en el Harley-Davidson Museum. ■



Una racer poco habitual

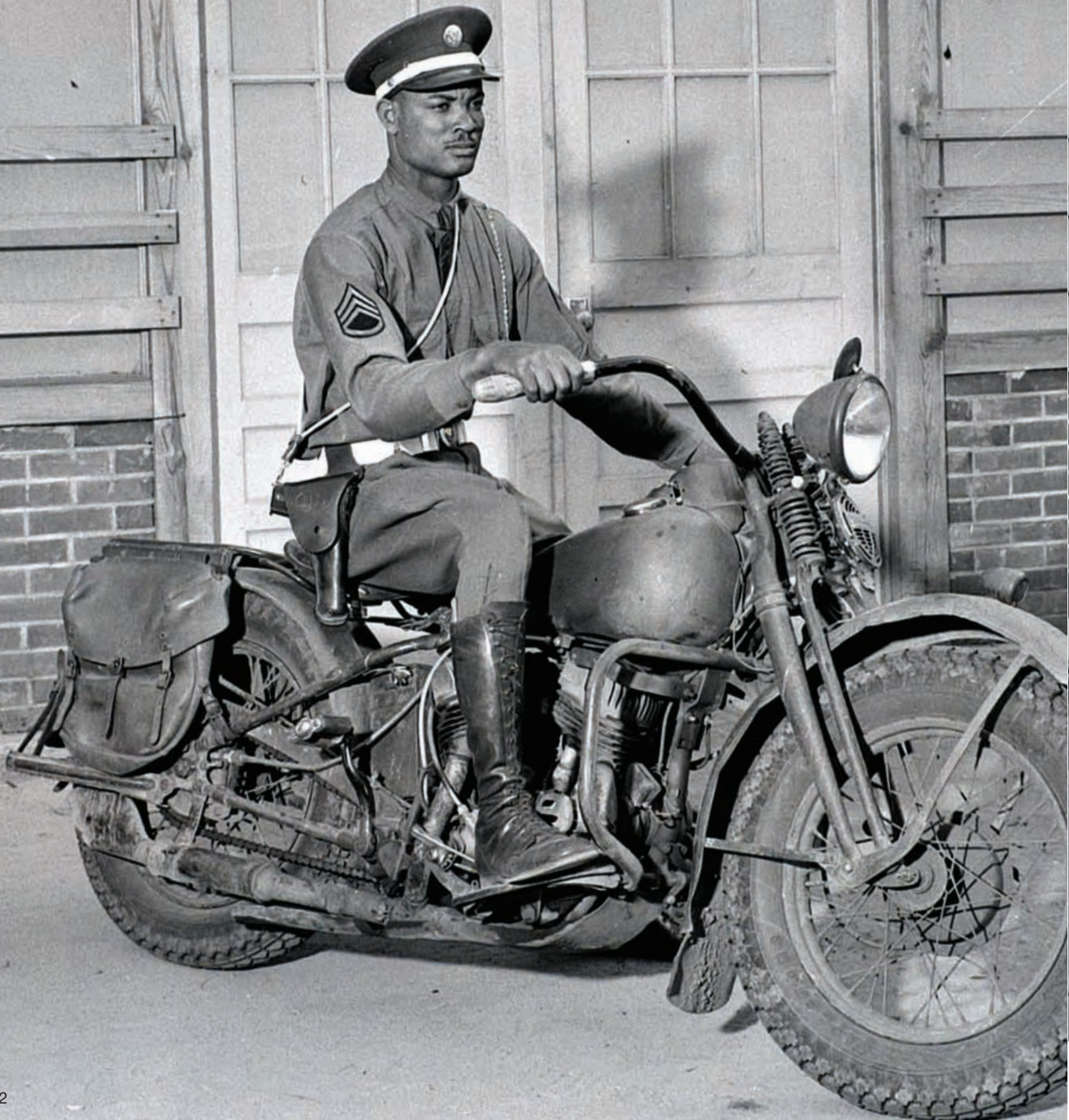


LA ÚLTIMA MOTO en incorporarse a la colección del Harley-Davidson Museum® es una inusual CAC de 1934, diseñada para competir en pistas cortas, que fue comprada a un coleccionista particular de la Costa Este a finales del pasado mes de diciembre.

Diseñada por el departamento de competición – con ayuda del legendario corredor de la escudería, Joe Petrali – la CAC fue el primer modelo creado por la Motor Company para circuitos ovalados cortos estilo Speedway, y se diseñó en respuesta a las máquinas europeas, como la J-A-P 500cc británica. En 1934 sólo se fabricaron 20 modelos CAC, así como cinco motores de 500 cc como repuestos. El precio de la moto completa era de \$350 (\$217,50 por el motor), una suma elevada en medio de la Gran Depresión. Las motos se vendieron a profesionales a través de concesionarios patrocinadores. En la actualidad se cree que sólo se conservan nueve, incluyendo un motor de repuesto, que también pertenece a la colección del museo.

Tras pasar por las manos del personal de Archivos, la CAC se exhibirá dentro de unos meses en la sala 'Clubs and Competition' del museo. ■

MILITARY POLICE COLORED



EL SARGENTO VÍCTOR TAMPONE se encuentra listo en una WLA Harley-Davidson® en Columbus, Georgia el 13 de abril de 1942.

Durante la mayor parte de la Segunda Guerra Mundial, soldados afro-americanos sirvieron en unidades segregadas en todas las ramas de las fuerzas armadas. Tres años después de la guerra, el 26 de julio de 1948, el presidente Harry S. Truman firmó la Orden Ejecutiva 9981, que establece: "Se declara que la política del Presidente dice que habrá igualdad de trato y de oportunidades para todas las personas en las fuerzas armadas, sin distinción de raza, color, religión, u origen nacional." Sin embargo, serían muchos años más, antes que la orden de supresión de la segregación sea aplicada completamente por el ejército de los EE.UU.

La bicicleta es del año 1940, el primer año de producción del modelo WLA, e incluye una tapa de aceite cromado, freno trasero estrecho, y una transmisión de dos tornillos, todas las características que cambiaron al año siguiente. Aproximadamente 60.000 modelos WLA fueron producidos para las fuerzas aliadas durante la Segunda Guerra Mundial. ■



LA FOTOGRAFIA ES UNA CORTESIA DE LOS ARCHIVOS DE LA MOTOR COMPANY HARLEY-DAVIDSON. COPYRIGHT H-D

Sirviendo con honor

En Grande



No pudimos resistir enseñarte esta foto magnífica de un Sportster® 1200 en Miami





Nunca dejes de aprender

El camino para llegar a ser mejor motociclista nunca termina.
Por **Becky Tillman**

NO IMPORTA QUE seas motociclista novato o un veterano con miles de millas de manejo, algún tipo de entrenamiento constante (formal o informal) debería ser parte de tu rutina.

Una de las cosas más importantes que aprenderán, o deberían de aprender, al completar un curso básico de seguridad

moto ciclística, es que no hay por qué empezar a manejar en la calle inmediatamente. De hecho, lo mejor es ir escalando peldaños hasta llegar a ese punto. Sí, cuando pasen el curso podrán hacer el examen escrito y obtener la codiciada clasificación en su licencia de manejo. En ese momento es muy tentador

pensar: “¡Ya estoy listo! ¡Ya soy un motociclista!” Tener seguridad es un buen comienzo pero ir de manejar en estacionamientos a calles secundarias y de ahí a caminos vecinales, es un proceso que debe tomarse con seriedad y nunca apresuradamente.

Recuerden que pasar un curso es sólo

“Siempre hay forma de mejorar y aprender más cuando se trata de manejar seguro. Y esto trae grandes beneficios a aquellos que quieren ir hacia adelante”

el inicio de una vida entera de aprendizaje. Con ese curso habrán adquirido la base fundamental para comenzar a construir las habilidades mentales y motrices necesarias para operar con seguridad en la calle. Sin embargo, sólo la práctica y la experiencia cimentarán ese conocimiento. Siempre hay forma de mejorar y aprender más cuando se trata de manejar seguro. Y esto trae grandes beneficios a aquellos que quieren ir hacia adelante”.

Un camino, paso a paso

Tomen una pausa para reconsiderar este párrafo del manual básico del curso de motociclista publicado por la Fundación de Seguridad de Motociclistas (MSF: siglas en inglés). Es algo que siempre forma parte de ese curso pero que usualmente, se pierde en medio de la emoción de aprender a andar en moto.

“Completar de forma exitosa el curso básico de motociclismo no es una garantía de que andarás seguro en el camino. Sólo tú puedes decidir qué nivel de seguridad deseas mantener. El curso te brindará la oportunidad y la experiencia para adquirir conocimientos básicos y habilidades que te permitirán continuar practicando y desarrollando tus hábitos de manejo seguros. Manejar seguro es también una cuestión de actitud y sólo tú controlas eso”.

No importa qué tan bien te fue en clase, en el salón o en prácticas, manejar en segunda velocidad en un estacionamiento con otros 11 estudiantes no es lo mismo que manejar en el tráfico de la vida real. Es una preparación estupenda pero no sustituye a la verdadera experiencia. Puede ser intimidante para los motociclistas novatos encontrarse cara a cara con autos en movimiento por la calle. En clase todo era consistente: el tráfico fluía de forma lógica y nadie mandaba mensajes de texto o comía mientras manejaba en el carril junto a tuyo!

Siempre aconsejo a mis alumnos a que continúen las prácticas de seguridad que han aprendido en un estacionamiento o en áreas pavimentadas (primero obtengan

permiso si es necesario). De ahí, sigan subiendo el nivel de dificultad a calles secundarias, caminos poco transitados, etc. ¡Ah, y asegúrense de sacar una licencia de manejo primero! Procuren comenzar en caminos que conozcan bien; en los que sepan donde están los puntos ciegos, las curvas y la sorpresiva señal de “alto” al bajar una pendiente. Así mismo, escojan una hora en la que la luz y el tráfico sean favorables. Esto les ahorrará mucho estrés y les permitirá enfocarse en el manejo y en estar alerta.

Recuerden: uno de los principios de los cursos de motociclismo es aprender habilidades de forma gradual. Los estudiantes comienzan por subirse a una moto. Luego a caminar en horcajadas para sentir como rueda la moto. Luego aprenden a encender el motor y como meter el clutch, etc. Poco a poco, se aprende una habilidad nueva. Y sólo pasarán de nivel cuando estén listos. Si usan el mismo proceso antes de llegar a las avenidas principales, se habrán ahorrado mucho estrés.

Si es posible, hagan todo esto bajo la supervisión de un motociclista experimentado. En otras palabras, un mentor: alguien que los guíe en esa transición de manejar en calles transitadas y lo que le sigue. Para encontrar a ese mentor, pregunten en su división local de H.O.G.[®] o en un concesionario H-D[®]. Algunos concesionarios ofrecen cursos que te permiten afinar tus habilidades bajo supervisión.

Más allá de lo básico

Ahora digamos que has completado exitosamente la transición del salón al estacionamiento y luego a manejar en el “mundo real” y llevar su aprendizaje al siguiente nivel. ¿Cuándo es momento de acelerar? Gracias al Internet, un mundo de entrenamiento continuo está al alcance de la mano. El sitio Internet de MSF (www.msf-usa.org) es un buen punto de partida (para quien hable inglés). Hagan click en el link “Library/Safety Tips” y

encontrarán un vasto acervo de artículos, publicaciones, ensayos y más información acerca del manejo seguro. Pero volviendo al mundo de papel y tinta, les recomiendo ampliamente que consigan una copia de la Guía de Excelencia Motociclista publicada por el MSF. Ésta contiene abundante información de nivel básico y avanzado que les permitirá seguir aprendiendo de por vida.

Además, leer múltiples publicaciones sobre motociclismo es una buena forma de mantenerse al corriente en el tópico. Tal como ésta, donde hay columnas o secciones periódicas acerca del manejo seguro.

Una forma divertida de mantener vivo el aprendizaje y animar a otros a adoptar actitudes similares es organizando un evento para la división local de motociclistas de H.O.G.

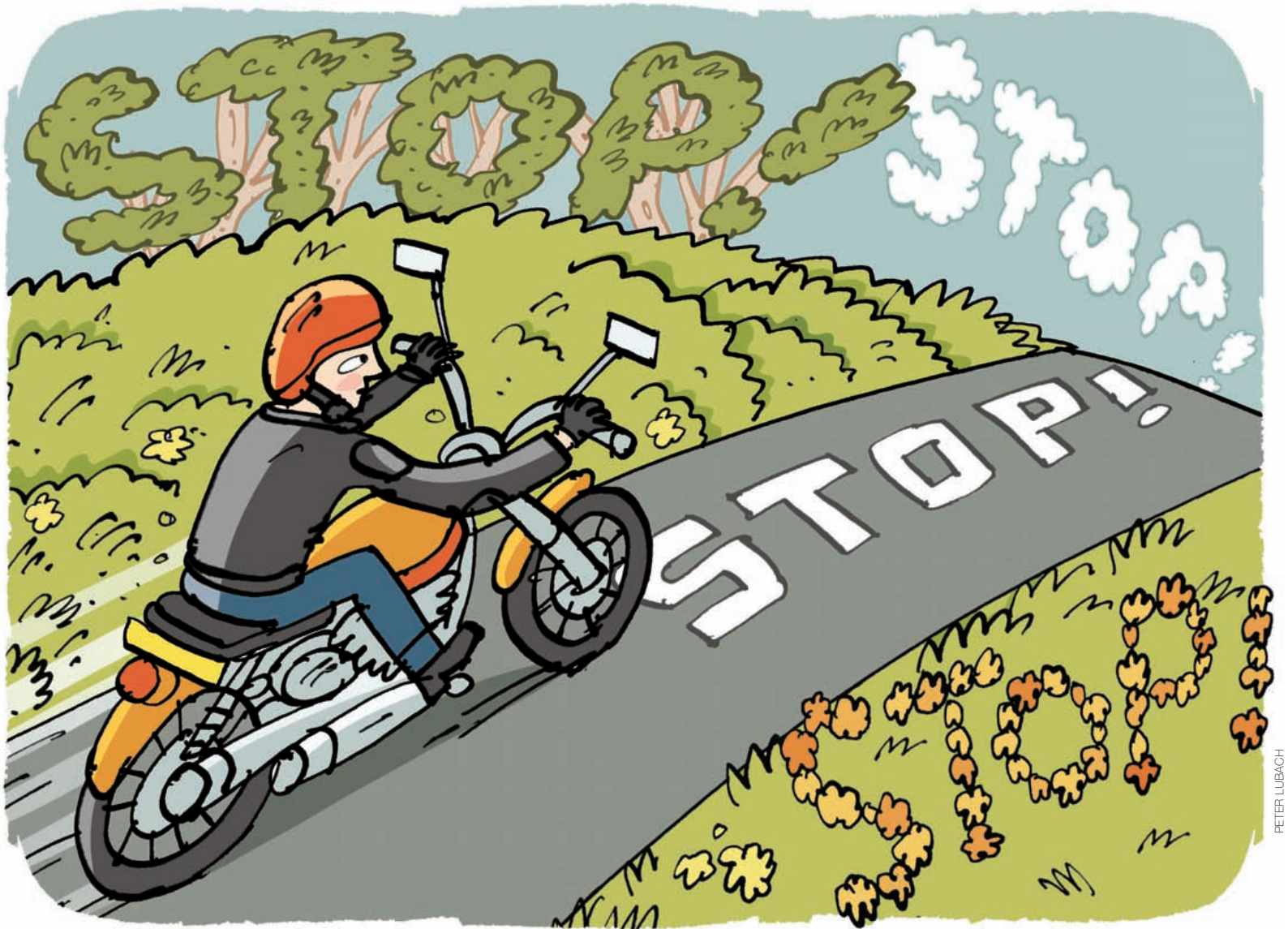
Cuerpo y mente

Y para rematar, les dejo una reflexión acerca de la importancia de mantener una mente sana y cuerpo sano, como parte de convertirse en un mejor motociclista. Si uno es joven, en forma y lleno de vitalidad, esto quizá no aplique... aún. Pero es importante darse cuenta de que a medida que uno envejece, mantener nuestros cuerpos sanos y nuestras mentes alerta quizá tome más esfuerzo que antes. Ambas cosas van de la mano. Un cuerpo saludable mantiene a la mente despierta; algo esencial para manejar una moto de forma segura.

De la misma manera, si la condición física de uno se convierte en una distracción al manejar una moto, es decir, si un dolor de espalda, sobrepeso, o alguna otra aflicción le crea a uno incomodidad, nos puede quitar la habilidad de V.E.R. (Ver, Evaluar y Reaccionar) mientras manejamos. Al mantener tu cuerpo en buen estado y tu mente alerta y enfocándose en mejorar constantemente sus habilidades y conocimientos, entonces serán estudiantes por siempre. Y de esta forma, estarán mejor preparados para disfrutar una vida entera dedicada a su pasión por el motociclismo. ■

Becky Tillman es motociclista y entrenadora de MSF e instructora de Rider's Edge[®], así como gerente del Rider's Edge Regional de los servicios a motociclistas de Harley-Davidson.

Fuentes: La Guía para la excelencia en motociclismo de la Fundación para la seguridad en motocicleta.



PETER LUBACH

PURO FRENO

Estrategias de frenado en situaciones reales que te ayudarán a mejorar

APRENDER A CONDUCIR en moto abre las puertas a un mundo nuevo de libertad y aventura. Y aprender a detener la moto de forma correcta – tanto en situaciones rutinarias como de emergencia – constituye una parte absolutamente esencial de esa libertad.

Empecemos repasando la estrategia 'Triple E' de la Motorcycle Safety Foundation:

EXPLORAR: explora de forma activa el área situada delante de ti (hasta una distancia de 12 segundos) en busca de posibles peligros e imprevistos que puedan producirse.

EVALUAR: recoge información y anticipa problemas. Predice qué puede suceder y prepárate para reaccionar.

EJECUTAR: cuando se produzca una

situación que te exija reaccionar, ajusta la velocidad y la postura, y comunica tus intenciones (cuando sea posible). Tener esta estrategia presente en todo momento te ayudará a convertir una situación de parada de 'emergencia' en una parada rutinaria. Además, tal y como te recuerda el Manual del Propietario, siempre debes hacer una preinspección de tu montura antes de ponerte en marcha. Como parte de la inspección, debes comprobar que la luz de freno se encienda cuando utilizas el freno delantero y el freno trasero.

Sistemas de frenado

Para detenerte de forma más eficaz en cualquier situación es importante que entiendas el sistema de frenado de la moto.

Aunque algunas motos disponen de sistemas de freno comunicados o integrados – en los que tanto los frenos delanteros como los traseros están controlados, en diversa medida, bien por el pedal de freno trasero o la palanca de freno delantero – las motos Harley-Davidson® llevan instalado un sistema estándar o un sistema antibloqueo (ABS). Estándar significa que el freno delantero se controla mediante una palanca en la empuñadura derecha, mientras que el freno trasero se controla con el pedal situado cerca del reposapiés o la plataforma derecha.

Con el ABS, disponible en algunos modelos Harley-Davidson como opción de serie, se sigue manteniendo el mismo estándar, pero este tipo de frenos también incluye unos componentes electrónicos muy sofisticados que impiden que las ruedas se bloqueen cuando se frena a fondo. Aunque esto no sustituye a una buena técnica de frenado, sí ayuda a aumentar el margen de error en una situación de emergencia.

Exceso de frenada y derrapes

Para conseguir el máximo de frenada en la mayoría de las situaciones, se debe apretar

la palanca de freno delantero al mismo tiempo que se pisa el pedal de freno trasero y se mantiene el cuerpo centrado. También se debe mantener la vista alta, mirando al frente, no hacia abajo. Esto ayuda a mantener la moto en línea recta. No tengas miedo de usar el freno delantero. Recuerda: el freno delantero genera unos dos tercios de la potencia de frenado. Por eso debes asegurarte de que lo utilices con suavidad y firmeza para evitar que la rueda delantera se bloquee.

De hecho, en frenadas a fondo es más normal que derrape la rueda trasera que la delantera. Si la rueda trasera se bloquea, lo primero que tienes que hacer es mantener la calma. Pero no te olvides de pensar con rapidez. Una reacción adecuada depende de que la rueda delantera y la rueda trasera se mantengan alineadas. Si notas que la llanta trasera empieza a perder control lo mejor es aguantarte del freno. Si sueltas el freno mientras la llanta trasera está fuera de control, volverá a ganar tracción y se enderezará la moto de repente, lo que hará que salgas volando de la montura.

Lo que debes hacer es mantener apretado el pedal de freno e intentar que la moto siga avanzando en línea recta. Intenta relajarte – evitando agarrar el manubrio con demasiada fuerza – y mantén la cabeza alta y la vista al frente. Cuando consigas parar la moto, respira con alivio y ¡no te olvides de poner los pies en el suelo!

Si la llanta con la que resbalas es la delantera, suelta inmediatamente el freno delantero y vuelve a apretarlo otra vez con firmeza y de forma gradual hasta que la moto se detenga.

Parada en curva

La forma más segura de parar es con la moto avanzando en línea recta. Pero si te encuentras en una situación en la que tienes que parar en una curva, tienes dos opciones.

Si la velocidad de la moto, la carretera y el tráfico lo permiten, debes enderezar la moto y centrar el manubrio antes de frenar y detener la moto en línea recta. Si las condiciones no te permiten enderezar la moto (por ejemplo, si hay riesgo de que salgas de la carretera en una curva a la izquierda o si hay tráfico de frente en una curva a la derecha), debes adoptar una técnica distinta. A medida que tomes la curva, empieza a frenar suavemente y de forma gradual.

Frena con más fuerza cuando la velocidad descienda y el ángulo de inclinación se reduzca. En la medida en que puedas y las condiciones te lo permitan, endereza la moto antes de que se detenga por completo.

Situaciones especiales

PASAJEROS: recuerda que el peso de un pasajero, incluso cuando el peso sea poco, afectará la distancia de parada y la distribución del peso, lo cual, a su vez, afectará el procedimiento de los frenos delantero y trasero. Si se el caso fuera de que tuvieras que frenar inesperadamente o de emergencia, comunícaselo al pasajero para que se prepare para el desplazamiento frontal.

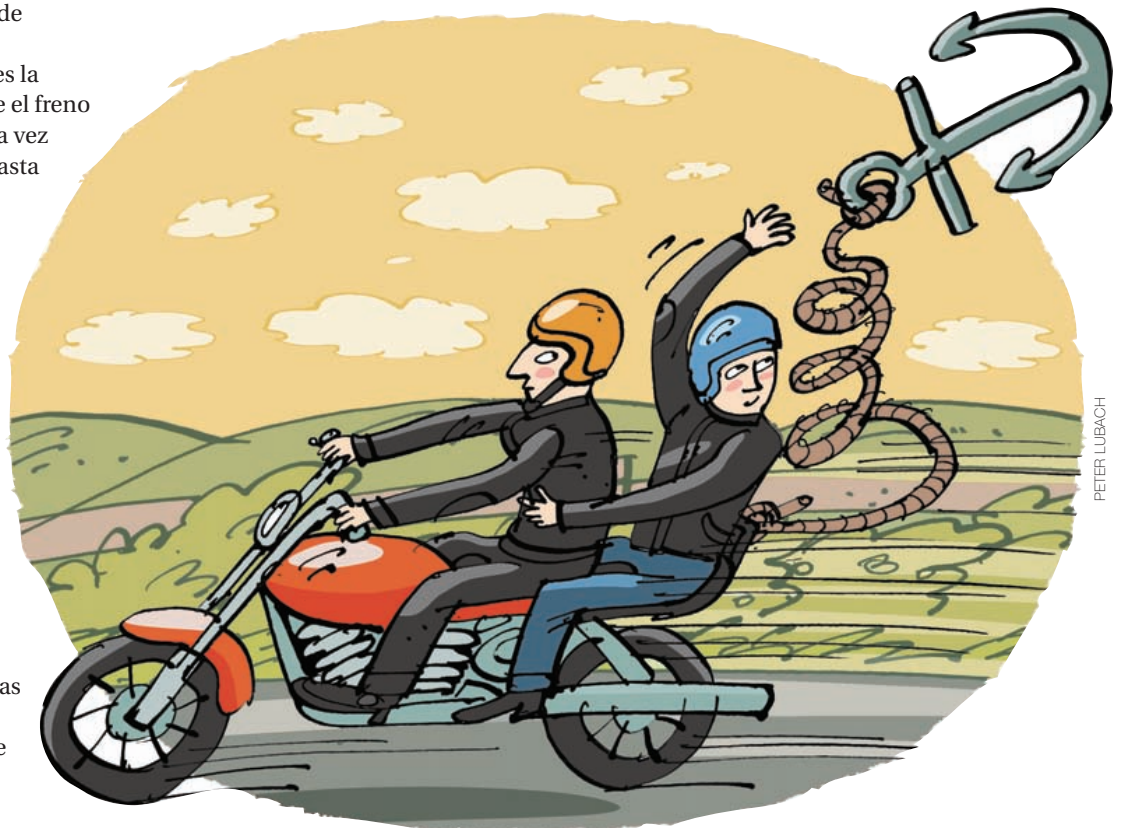
SUPERFICIES RESBALADIZAS: utiliza la estrategia ‘Triple E’ para detectar cualquier posible peligro en el asfalto que pueda afectar a tu habilidad de frenar. El pavimento desgastado, las superficies sueltas y los escombros, el relleno de las grietas, las franjas del asfalto y, por supuesto, el hielo, la nieve, el barro, el musgo y las hojas pueden disminuir la capacidad de frenar. Cuando sea necesario, se debe ajustar la velocidad y estar preparado para hacer una frenada más larga de lo normal.

PIE A TIERRA: en los cruces, recuerda que puede que haya aceite en el asfalto en los lugares donde los coches suelen parar. Esto puede crear situaciones de peligro a la hora de echar pie a tierra, especialmente con lluvia. Mantén la moto lo más derecha posible, y no creas que la suela de la bota o el zapato tendrá la capacidad de tracción que tiene habitualmente.

USAR LOS RETROVISORES: es probable que tu moto se detenga mucho más rápido que el coche o el camión que va detrás de ti. Se consciente de los vehículos que te siguen y de la distancia que te separa de ellos. En el caso de que tengas que parar de forma inesperada, mira los retrovisores y no te detengas más rápido de lo necesario si te sigue otro vehículo. En caso de colisión, ellos se llevarán la multa pero tú serás el que saldrá perjudicado.

Pararse. No es tan divertido como conducir. Pero cuando te encuentres en una situación de peligro, la habilidad de hacerlo con rapidez y de forma segura puede salvarte la vida. ■

Fuentes: Harley-Davidson Rider's Edge y The Motorcycle Safety Foundation's Guide to Motorcycling Excellence



PETER LUBACH

TE PRESENTAMOS AL EQUIPO DE H.O.G.

OFICINA CENTRAL



Nigel Villiers
Director general



Alison Povey
Manager, Eventos
y Merchandise



Jeremy Pick
Manager, Operaciones
y Comunicaciones



Claire Lindsey-Bray
Manager del Servicio
al cliente



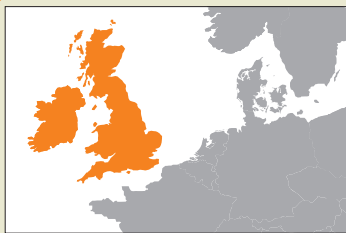
Alexia Harmon
Dirección de negocio
de alquileres



Helen Charlett
Asistente de eventos

REINO UNIDO Y IRLANDA

Directora de H.O.G., Marjorie Rae



FRANCIA

Director de H.O.G., Stéphane Sahakian



ALEMANIA Y AUSTRIA

Directora de H.O.G., Evelyne Doering



ESPAÑA Y PORTUGAL

Directora de H.O.G., Sue Nagel



EUROPA CENTRAL Y ORIENTAL Y ESCANDINAVIA

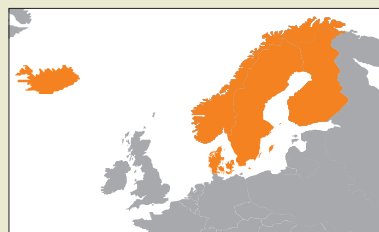
Director regional de H.O.G. y del Servicio al cliente, Bjorn Solberg



Europa Central y Oriental



Escandinavia

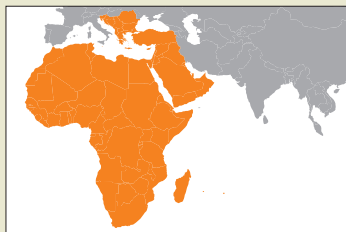


Comunidad de Estados Independientes

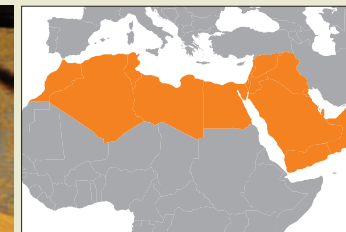


ÁFRICA, MEDIO ORIENTE Y EL SUDESTE DE EUROPA

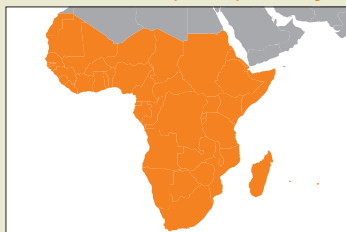
Director regional de H.O.G. y del Servicio al cliente,
Martin Engelbrecht



Director de H.O.G. y Servicios a motociclistas Medio Oriente
y Norte de África, Ahmed Farahat



Director de H.O.G. y Servicios a motociclistas, África, Carl Frayne



Sudeste de Europa, Martin Engelbrecht



BENELUX

Directora de H.O.G., Liza van Hernen



H.O.G. AFILIACIÓN

Los socios regulares o regulares vitalicios deben ser propietarios de una motocicleta Harley-Davidson. La categoría de asociado se ha creado para los pasajeros o familiares de un socio regular o regular vitalicio.

» **Categoría regular:** permite al socio disfrutar de todas las ventajas y servicios que ofrece el Harley Owners Group.

» **Categoría regular vitalicia:** permite al socio disfrutar de las mismas ventajas que un socio regular, y además recibir un bordado y un pin especiales de socio vitalicio.

» **Categoría asociado:** permite al socio disfrutar de una serie de ventajas. Todos los asociados deben contar con el patrocinio activo de un socio regular.

» **Categoría asociado vitalicio:** Categoría asociado vitalicio: permite al socio disfrutar de las mismas ventajas que un asociado, y además recibir un bordado y un pin especiales de socio vitalicio. Todos los asociados vitalicios deben contar con el patrocinio activo de un socio regular vitalicio.

Tipo de afiliación	Dólares
Regular (un año)	45
Asociado (un año)	25

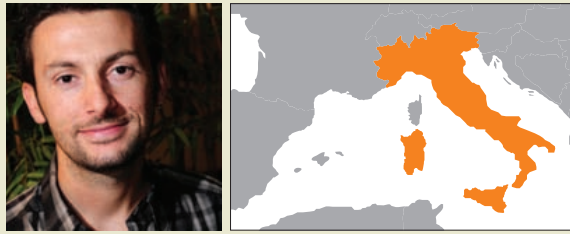
Al comprar una motocicleta nueva se recibe un año de afiliación gratuita al H.O.G.

En el pack para socios que recibirá también se incluye:

- » Tarjeta de socio del H.O.G.;
- » Un parche y un pin del H.O.G. (nuevos socios) o un parche y un pin del H.O.G. para renovaciones (renovaciones de socios).
- » Envíos trimestrales de la revista HOG y boletines informativos del país (cuando corresponda).

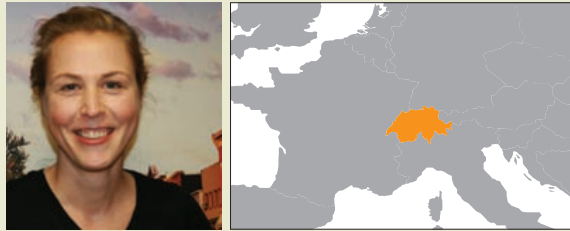
ITALIA

Director de H.O.G., Giacomo Marzoli



SUIZA

Directora de H.O.G., Antoinette Hug



LATINOAMÉRICA

Directora de H.O.G. Latinoamérica, Barbie Villacis



**T: 1-800-CLUBHOG
(1-800-258-2464)
Facebook fan group:
Harley-Davidson
Mexico y Harley-
Davidson do Brasil
Twitter: HDMEXICO**

Directores de H.O.G. Mexico, Paco Montes y David Yaspik

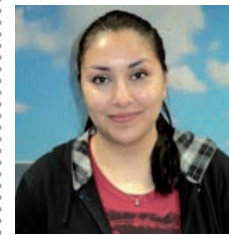


Directores de H.O.G. Brasil, Julio Vitti y Estevao Sanches



SERVICIOS A LOS SOCIOS DEL H.O.G.

DIRECCIÓN

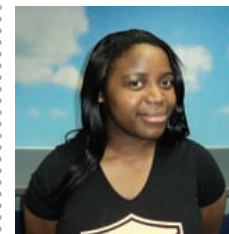


Sanaz Vakili

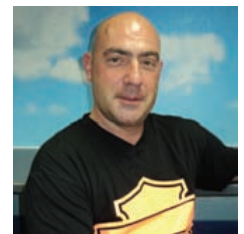


Judit Voros

RSC



Carine Fulakula



Mario Zaspel



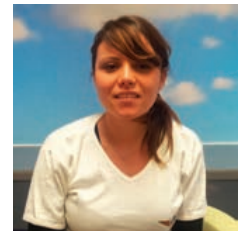
Peter Matzke



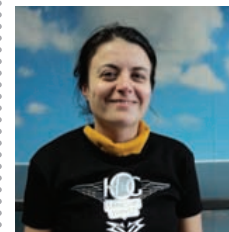
Ways Farah Usuf



Adriano Bagni



Rita Bolognesi

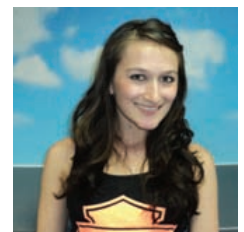


Nadia Ferrara

ADMINISTRADORES



Richard Hardy



Laura Duque

Para Randy Prange su afiliación al H.O.G. tiene muchísimo valor



EXHAUST

Experiencias increíbles

LO ÚLTIMO QUE recuerdo de la primera vez que me subí en una moto es una Honda 50 tambaleándose sin control al caer por un resguardo y la gravilla haciéndome una quebradura en el hombro con el impacto del choque. Ese es el resumen de mi primera experiencia en moto a los 15 años.

Años más tarde, mi cuñado, que tenía una Harley, convenció a mi esposa de que yo también debía disfrutar del viento con una de las mejores máquinas que existen en la actualidad.

Como instructor del H.O.G., a menudo me preguntan qué valor tiene realmente para los conductores afiliarse a esta organización. A la hora de contestar esta pregunta lo difícil es mantener la respuesta dentro de los límites de lo razonable.

¿Quieren que les cuente cómo mi esposa y yo conocimos a nuestros mejores amigos al afiliarnos a los chapters del H.O.G. de las distintas ciudades en las que vivimos?

¿Cómo surgieron amistades instantáneas con gente con la que compartíamos los mismos intereses, sin tener que pasar meses y años intentando encontrarlos? ¿O cómo tener amigos 'al instante' en cada ciudad que visitas?

¿O tal vez debería contarles historias de aventuras, como cuando recorrí las Tierras Altas de Escocia con los socios del H.O.G. Chapter local ataviado con la típica falda escocesa, a pesar de que hacía un frío de muerte? ¿O la emoción de atravesar en moto los pueblecitos de las montañas de Jordania durante

el primer rally del H.O.G. nacional que se celebró en el país, y ver la expresión en las caras de los niños, que corrían por las calles para ver por primera vez una moto Harley-Davidson?

Quizás una buena historia para aquellos que me preguntan sea la experiencia de dirigir a un grupo de motociclistas en medio de un diluvio universal cuando regresábamos de la fiesta de celebración del centenario de Harley-Davidson en Milwaukee. Aunque tal vez sea mejor que les cuente la aventura del viaje de casi 2900 kilómetros a través de Estados Unidos, cuando le compré la Ultra a un viejo amigo, y otros amigos viajaron hasta allí para acompañarme durante el recorrido.

Y siempre me queda el recurso de contarles lo increíblemente amables que son los socios del H.O.G. Chapter de Tasmania, y de cómo organizaron una cena en grupo en cuando oyeron que había llegado un motociclista americano buscando información sobre las mejores carreteras para recorrer en moto. O de cómo los amigos que tengo repartidos por toda Italia fueron a verme a un rally de Toscana, simplemente porque había ido a visitar su país.

Las historias que más me gusta compartir son las que incluyen a las docenas de amigos que he hecho por todo el mundo, gracias al H.O.G. y a los numerosos viajes que he realizado para ofrecer cursos de formación, y posteriormente con los muchos viajes

que he organizado por mi cuenta en más de 25 países de cuatro continentes.

Pero creo que probablemente la forma en que la gente entenderá mejor la vida que he disfrutado es mencionando las docenas de felicitaciones en numerosos idiomas que todos los años recibo en mi página de Facebook.

También tengo que añadir que este viaje personal ha despertado mi interés por vivir más experiencias y viajes maravillosos. ¿Por qué? Porque de eso es de lo que se trata el H.O.G. y el mundo Harley-Davidson: un lugar incomparable, donde los sueños se hacen realidad, donde los amigos son incondicionales y el sol siempre brilla (¡bueno, no siempre, pero es que estoy inspirado!).

A estas alturas te has dado cuenta del valor que concedo a mi afiliación al H.O.G. y a mis tres Harleys. La próxima vez que alguien me pregunte si merece la pena afiliarse, tal vez le cuente la historia de aquella vez que estaba de viaje por la República Checa y nuestro grupo se vio atrapado en medio del tráfico en la hora punta, rodeado de autobuses y taxis y con un viento frío y húmedo, cuando de pronto... ■

Randy Prange es socio vitalicio del H.O.G. y ha ayudado a entrenar a miles de oficiales de H.O.G. Chapters, coordinadores de rallies y dueños de concesionarios del mundo entero durante los últimos 11 años.



THE SCIENCE BEHIND THE
SHINE

ONLY GENUINE HARLEY-DAVIDSON® CLEANING PRODUCTS ARE CUSTOM FORMULATED TO CLEAN, PROTECT, AND DETAIL the premium surfaces of your Harley-Davidson motorcycle. Metal. Paint. Leather and vinyl. Wheels and tires. Windshields. They'll all look better for longer when you trust them to the company whose name they bear.

H-D.COM/SURFACECARE



NO CAGES



KIT DE PARLANTES Y AMPLIFICADOR BOOM!™ AUDIO CRUISER

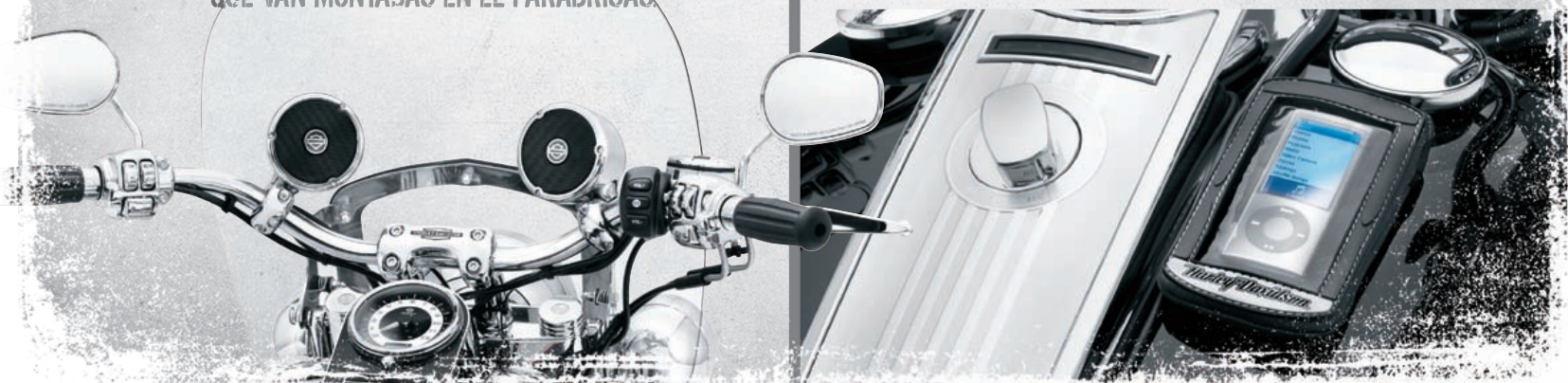
MÚSICA PARA TU VIAJE

SONIDO DE MÁXIMA CALIDAD DISEÑADO Y FABRICADO ESPECÍFICAMENTE PARA LOS MODELOS SPORTSTER®, SOFTAIL®, Y ROAD KING®.

- TU MOTO SE VERÁ MEJOR Y TENDRÁ MEJOR SONIDO CON NUESTRO KIT.
- AMPLIFICADOR DE DOS CANALES Y 40 VATIOS DE POTENCIA INSTALADO DISCRETAMENTE EN EL CHASIS.
- DOS PARLANTES DE 3.5 PULGADAS OCULTOS EN LAS ARMADURAS MOLDEADAS DISPONIBLES EN CROMO Y NEGRO.
- EL SONIDO LLEGA DIRECTAMENTE DONDE MÁS LO DISFRUTAS: A TUS OÍDOS.
- CONTROL MANUAL INTEGRADO PARA QUE PUEDAS SUBIR Y BAJAR EL VOLUMEN SIN TENER QUE SOLTAR EL TIMÓN.
- TIENE UNA TOMA AUXILIAR QUE RECONOCE VARIOS FABRICANTES PORTÁTILES DE AUDIO.
- TAMBIÉN DISPONIBLE PARA APLICACIONES QUE VAN MONTADAS EN EL PARABRISAS.

COBERTURA PARA REPRODUCTORES DIGITALES PORTÁTILES DE AUDIO PARA TU MOTOCICLETA.

- COBERTURA DE NEOPRENO PARA MÁXIMA PROTECCIÓN. IMANES PEGAN LA COBERTURA FIRMEMENTE A LA MOTO.
- EL ACABADO ANTIDESLIZANTE DEL INTERIOR PERMITE ACOMODAR REPRODUCTORES DE DISTINTOS TAMAÑOS.
- SISTEMA DE DOBLE CREMALLERA QUE PERMITE LA SALIDA DE LOS CABLES DE CONEXIÓN Y MICROFONOS POR CUALQUIER LUGAR DE LA PARTE SUPERIOR, INFERIOR Y LATERAL DE LA COBERTURA.
- FUNCIONA BIEN CON LA MAYORÍA DE LOS MP3 Y OTROS REPRODUCTORES PERSONALES DE MÚSICA, PERO NO SE DEBE USAR CON REPRODUCTORES DE MEMORIA.



VISITA TU CONCESIONARIO HARLEY-DAVIDSON PARA MÁS INFORMACIÓN