

MOTOS
DEL 2000

HARLEY DAVIDSON DYNA
SUPER GLIDE SPORT

Locomotoras DEPORTIVAS

www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com



LA MAQUINARIA DE MILWAUKEE SIGUE INEXORABLEMENTE SU CURSO Y, ANTI-CIPÁNDOSE A TODO EL MUNDO, PRESENTA YA SUS PRIMEROS MODELOS PARA EL AÑO 2000, CON UNA ESTRELLA EN CIERNES, LA NUEVA DYNA SUPER GLIDE SPORT. UNA LOCOMOTORA MÁS DEPORTIVA...

José Codina



El año pasado fue el año del Twin Cam 88 para Harley Davidson. Con la presentación del nuevo motor se comenzaba a renovar la gama con nuevo brío y mayor fuerza; pero entre los modelos presentados con aquel propulsor, uno en especial se llevó casi todo el protagonismo. La Dyna Glide Sport fue la que más entusiasmo a la prensa y la que mejores ventas ha logrado en todo el mundo.

La mayor parte de periodistas, acostumbrados a los pepinos japoneses, enseñada vieron en ella a una de las Harley Davidson más deportivas (dentro de lo que puede significar este adjetivo para la firma norteamericana), jamás construidas para la calle y que ha creado HD, por lo que salieron entusiasmados de la presentación que se realizó entonces en Arizona.

Aquel entusiasmo se confirmó en las pruebas europeas y se trasladó de tal modo al corazón de los fans más deportivos de la marca, que la planificación del fabricante fue desbordada por la demanda de aquella primera FXDX, que superó las 6.000 unidades vendidas en un año comercial.

MÁS DEPORTIVA

De aquel modelo se extrapola ahora la Dyna Super Glide Sport, que recibe toda una serie de mejoras que casi ya

anunciamos en el pasado SM30 al pronosticar la llegada de nuevos modelos con mejoras ciclistas al gusto europeo.

Ese gusto europeo se traduce en unos mejores frenos, ya que no es lo mismo circular a 88 km/h en los USA que a 120 o velocidades superiores en las carreteras o autopistas europeas. Al mejorar los frenos se ha caído en la obligación de mejorar todo lo que interviene en su dinámica y funcionamiento ciclista. Veamos detalladamente.

Dos nuevos discos de 280 mm se han colocado solidarios a la rueda delantera de 19 pulgadas, que serán mordidos por pinzas de cuatro pistones, opuestas dos a dos.

Al potenciar la frenada se ha debido reforzar la horquilla, que recibe barras con tubo del mismo diámetro pero de mayor sección interna, donde se han colocado hidráulicos de cartucho, muelles progresivos de dos secciones de espiral, todo ello ajustable en precarga, rebote y compresión.

Si delante se mejora la suspensión... detrás también debe hacerse, por lo que se montan nuevos amortiguadores con muelles progresivos ajustables en precarga y compresión e hidráulicos ajustables.

Para detener el tren trasero también se ha recurrido a un disco de nueva generación y a otra pinza de 4 pistones, para de este modo apoyar la acción de la fre-

nada delantera. En HD dicen que la frenada total se ha mejorado en más de un 35%, y su tacto y dosificación es fabuloso.

Además, se han optimizado los dos únicos puntos de contacto con el suelo, las gomas. Éstas reciben unas mezclas de caucho más blandas y deportivas, que proporcionan mayor adherencia y tracción. Por otro lado, la goma trasera pasa de 139/90 a 150/80 x 16 en el nuevo modelo, que se ofrecerá con llantas de radios o de palos en aleación ligera de aluminio. Otro detalle es que se montan rodamientos de rueda sellados, estancos al agua de los lavados a presión.

OTRAS MEJORAS

Al montar la goma trasera más ancha se han visto obligados a montar una correa dentada más estrecha, de 1-1/8 de pulgada, y un nuevo kit de transmisión. Pero ahora la correa es de mayor calidad y duración, para compensar su estrechez.

Los silenciosos, acabados en cerámica-negro mate para la moto con ruedas de palos y cromados para la clásica de radios, aumentan el diámetro de toda su tubería, con lo que en Harley se han encontrado con un par de "CaVallos" extras con los que no contaban.

La centralita de fusibles es ahora de fácil acceso, sin herramientas, en el cos-

tado izquierdo de la moto; se modificó el caballete lateral para mejorar el estancamiento de la moto; se eliminó la batería de la batería, recibe una nueva batería sellada y sin mantenimiento, que aumenta la potencia del arranque en frío, adorna con un emblema "HD model USA", ahora que está a la vista; se añaden nuevos reflectores en las barras de la horquilla y guardabarros trasero, y, por finalizar, la FXDX del 2000 recibe nuevos colores: azul perla y morado, se suman a los ya conocidos.

PRESENTACIÓN EN USA

El nuevo modelo FXDX es sólo la centralita de la que Harley Davidson presentará a mitad de este mes de julio (cuando estés leyendo este SM30) en Boston de lo que también os adelantamos en un recuadro final.

De todos modos, los rumores apuntan a que se espera una gran novedad para dentro de poco, si no este año por el 2000. Se dice que habrá un motor modificado del Twin Cam dotado de árbol equilibrado, o sea, menos vibraciones que quiere decir más al gusto europeo con un poco más de potencia a alto régimen, para satisfacer las peticiones de los importadores de ultramar...

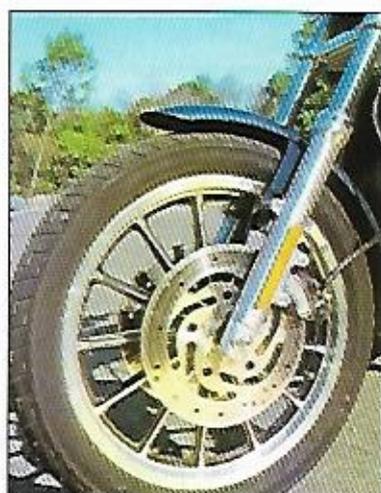
De todo ello os informaremos en próximos ejemplares de vuestro SM30.



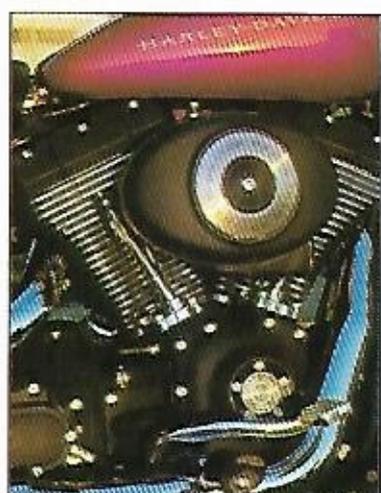
Detalle del tornillo de reglaje de la horquilla.



Nuevo disco y pinza de cuatro pistones para el tren posterior.



Imponente aspecto de la nueva frenada delantera...



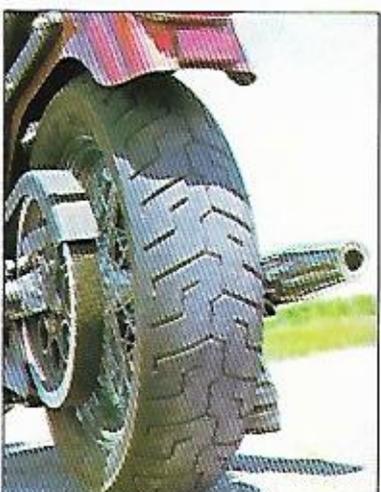
El motor TC88 no presenta cambios, pero tiene 2 CV más...



Amortiguadores regulables al gusto del usuario.



Instrumental espartano, como en toda Harley Sport.



La goma trasera es más ancha y de caucho más deportivo.

Más novedades

Como acostumbra a realizar la firma Milwaukee, de los componentes más nuevos en el nuevo modelo FXDX también pasan a beneficiarse otros ya existentes como es el caso de la familia básica: Sportster, y la gama turística FL, las Electra Glide, Road King, Electra Glide, etc. reciben esa mejor frenada que proporcionan los nuevos discos y pinzas de cuatro pistones, mejores suspensiones (no sólo las de la FXDX), mejores gomas, nueva batería estanca y sin mantenimiento. Las Sportster sólo montarán un disco delantero, pero con pinza de 4 pistones. A la FXDX 1200 se le monta un nuevo depósito de 12,5 litros de capacidad (antes 12,5), con un nuevo estilo aviación, nuevo emblema y el nuevo acabado cosmético. Otros detalles son cosméticos: un panel grabado al láser, el nuevo acabado satinado-cerámico de los escapes. En la gama turística FL, la Electra Glide recibe un nuevo asiento más cómodo para sus dos ocupantes, y las Road King, un sillar más estrecho y ergonómico; las deportivas cuentan kilómetros electrónicos, y la versión standard de la Road King con motor de inyección electrónica. Estamos a la espera de algo más... Seguir informando



XL 1200 C o Sportster 1200 Custom Y2K.



Road King Standard Y2K con inyección.

Ficha técnica

Motor tipo	Twin Cam 88 2 al V45-45
Doble OHV 4 válvulas	95,3 x 101,6 mm. x 2
Clindrada	1.449 cc
Potencia máxima	50 kw a 5.400 rpm
Par máximo	106 Nm a 2.900 rpm
Alimentación	Carburador 40 mm con bomba de aceleración
Arranque	Motor eléctrico
Encendido	CDI
Embrague	Multidisco en baño de aceite
Caja de cambios	5 relaciones
Transmisión secundaria	Correa dentada
Tipo chasis	Doble cuna completa en tubo de acero redondo
Geometría dirección	28 grados y 104 mm
Becuciente	Tubo de acero rectangular
Suspensión delantera	Horquilla telescópica hidráulica ajustable en 5 vías, 175 mm recorrido
Suspensión trasera	2 amortiguadores ajustables muelle e hidráulico, 78 mm
Freno delantero	2 disco 280 mm, pinzas 4 pistones
Freno trasero	1 disco 280 mm, pinza 4 pistones
Neumáticos	100/90 x 19 y 150/80 x 16
Largo total	2.325 mm
Distancia ejes	1.607 mm
Altura asiento	750 mm
Peso en vacío	300 kilos
Deposito gasolina	18,6 litros
Precio	No incluido
Garantía oficial	1 año, piezas y M.O
Importador	Harley-Davidson España, S.A. 152 11 41