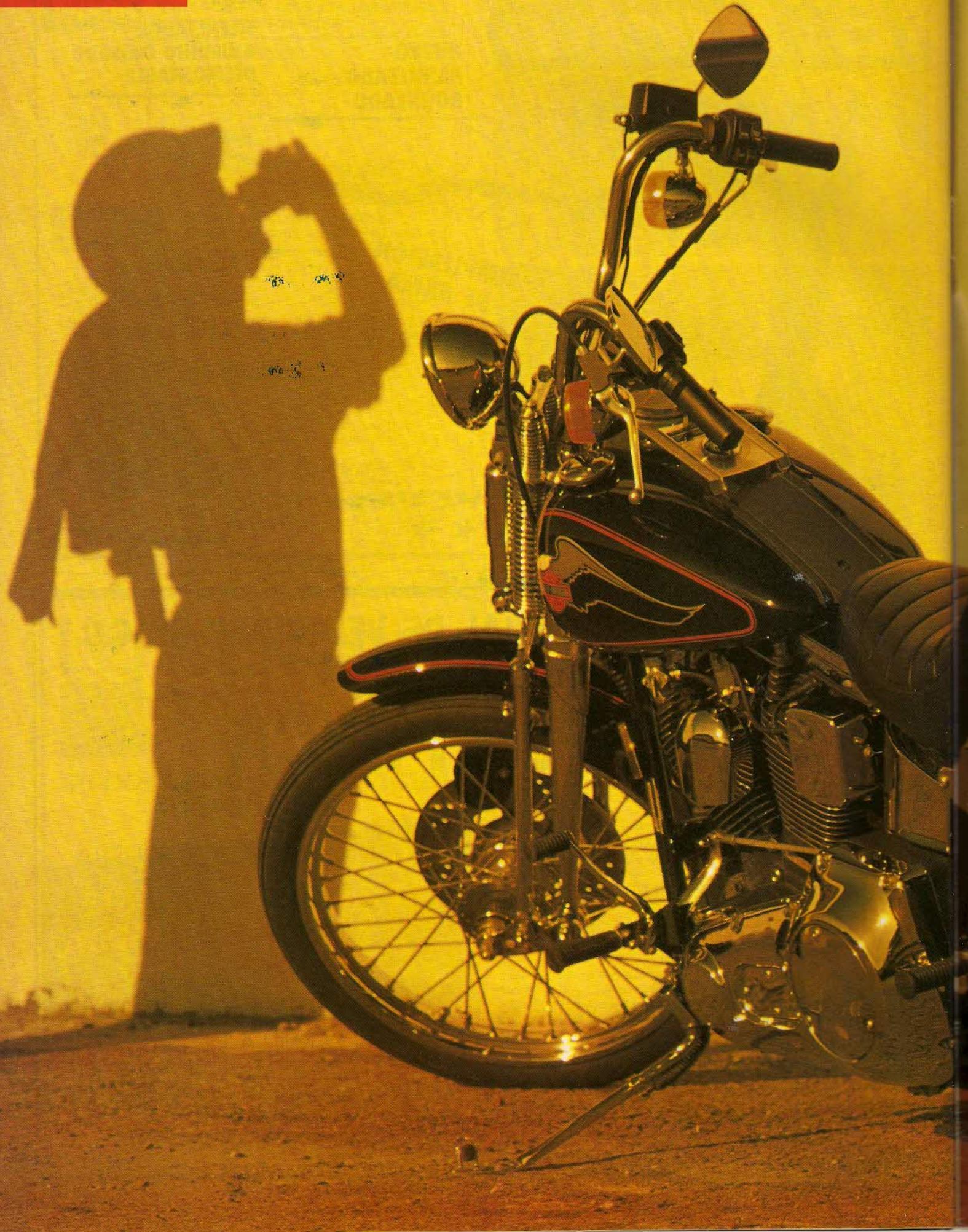


PRUEBA



Harley-Davidson FXSTS Springer Softail

SOMBRA DEL PASADO

Harley-Davidson usó por última vez una horquilla tipo «Springer» en un modelo de 1949. A finales de la década de los cuarenta, la fábrica americana siguió las nuevas tendencias de la época y empezó a usar horquillas telescópicas. El tren delantero de la Springer Softail es una réplica casi exacta de la moto que circuló por las carreteras americanas y del resto del mundo hace cuarenta años.

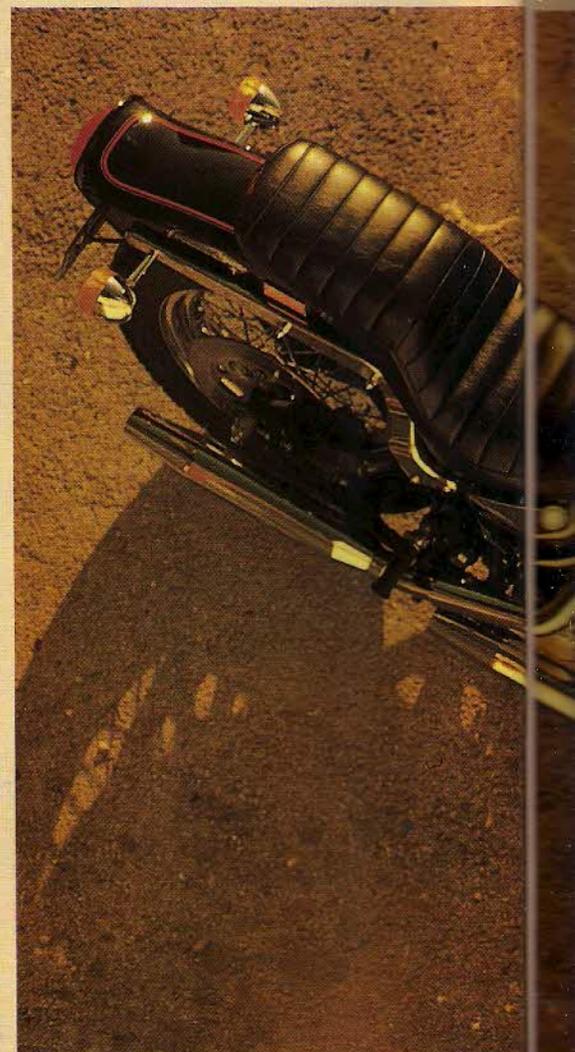
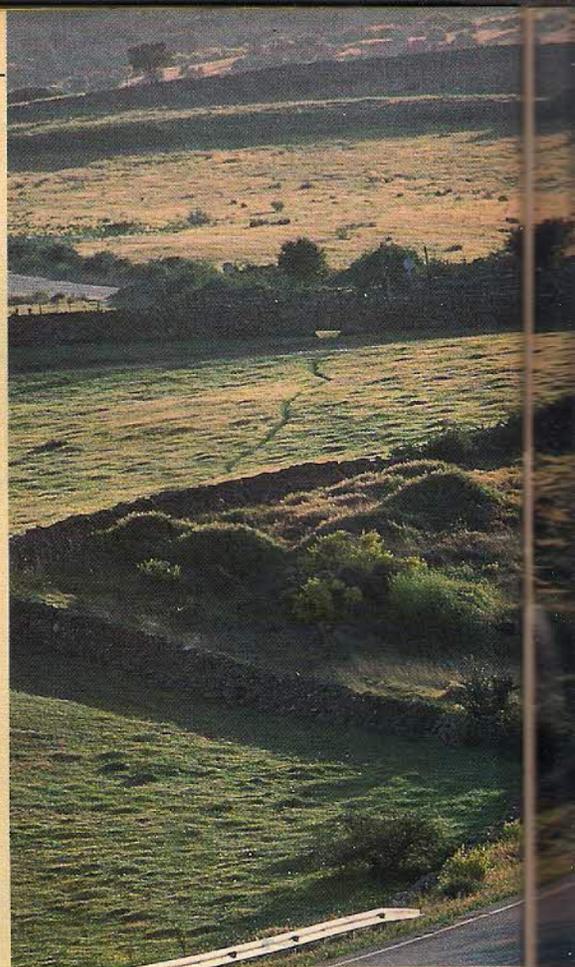
www.motosclasicas80.com


motos clásicas

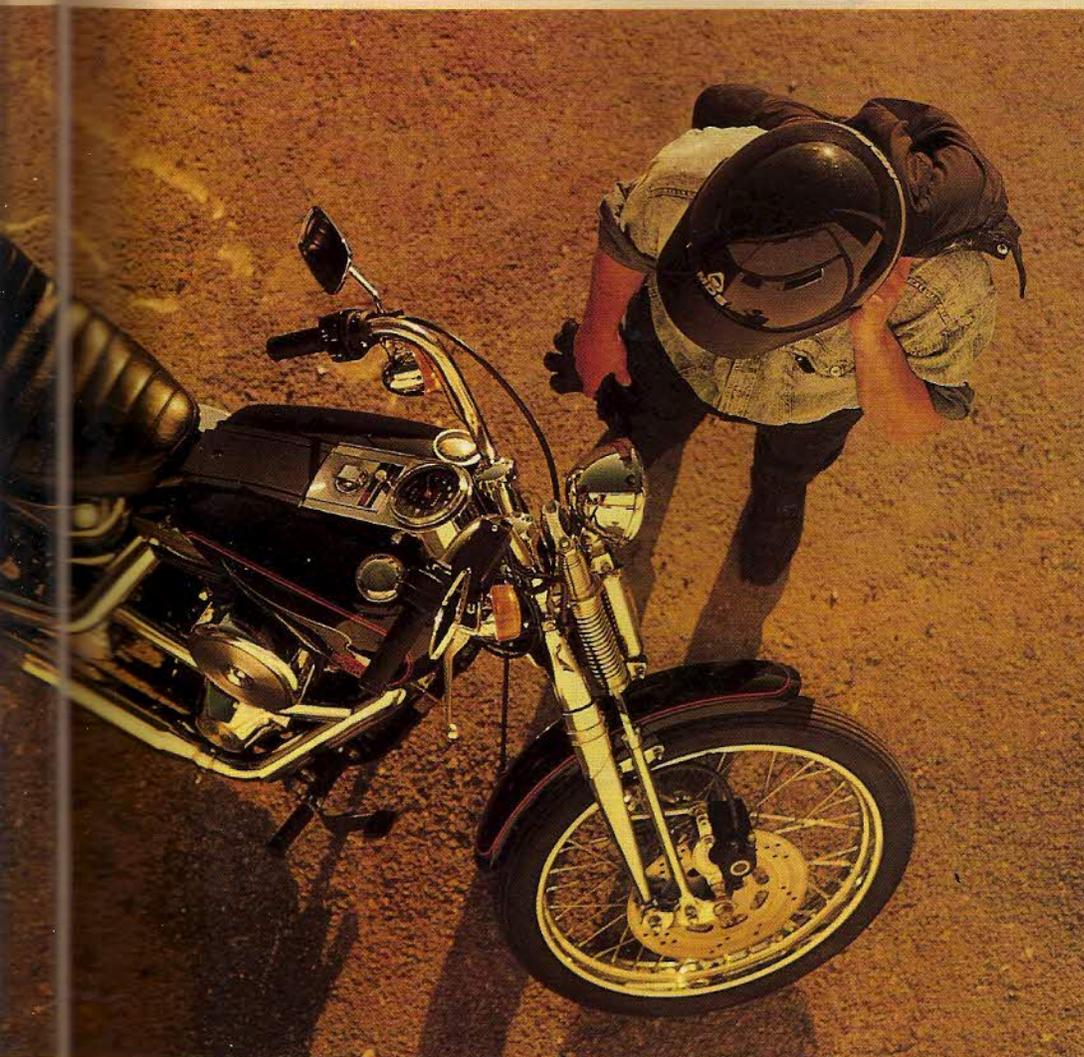
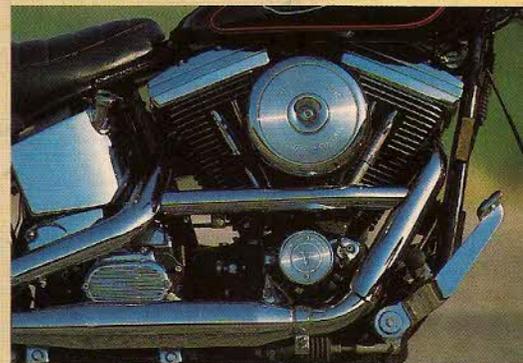
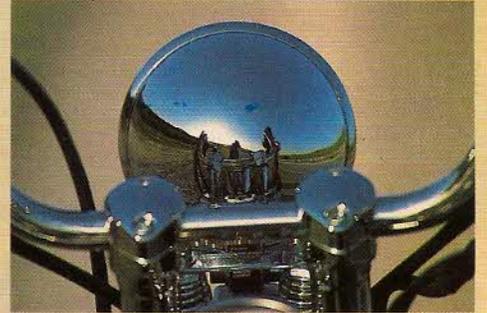
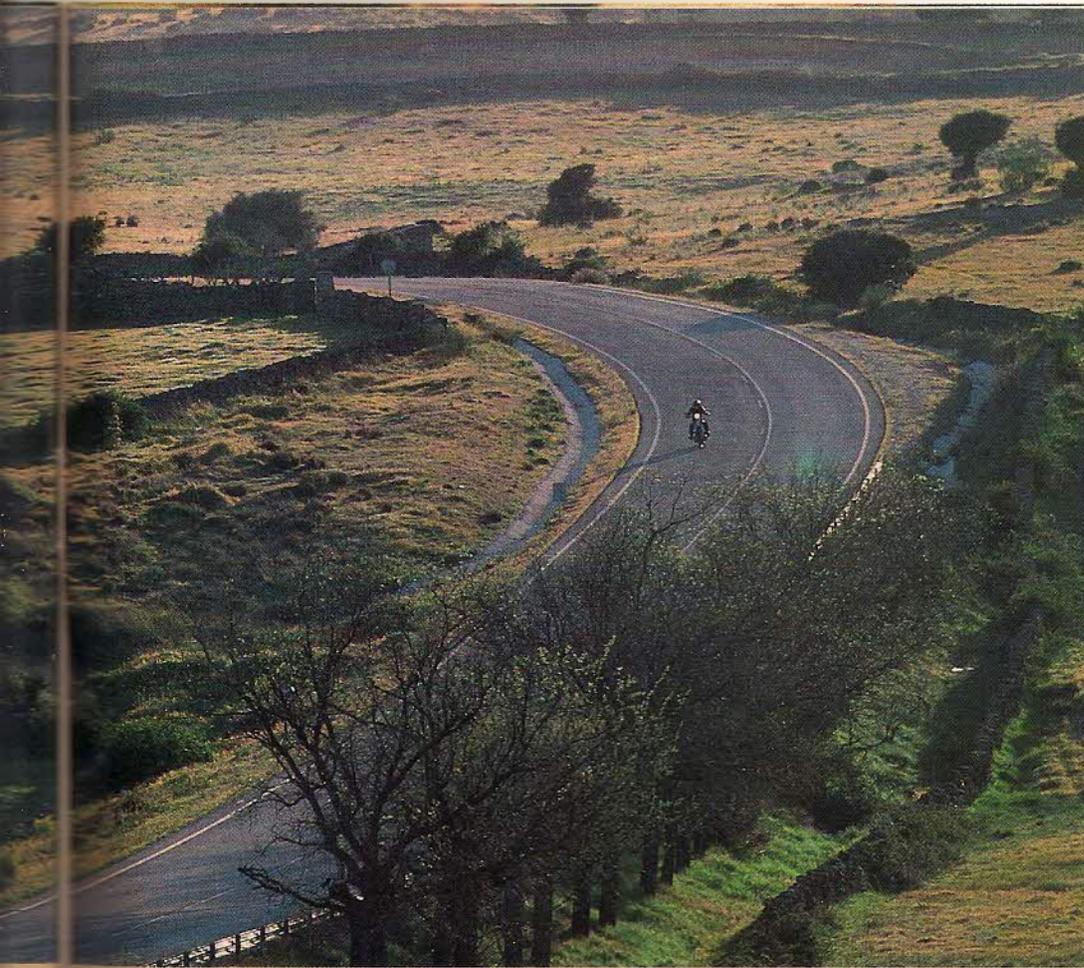
info@motosclasicas80.com



Harley-Davidson Springer



Los cromados de la Springer son de primerísima calidad y no te cansas nunca de admirar la belleza de este modelo. Esta máquina está hecha para disfrutar del paisaje en olvidadas carreteras secundarias. La posición de conducción es tan relajada como parece, aunque sería preferible el manillar un poco menos alejado del cuerpo.

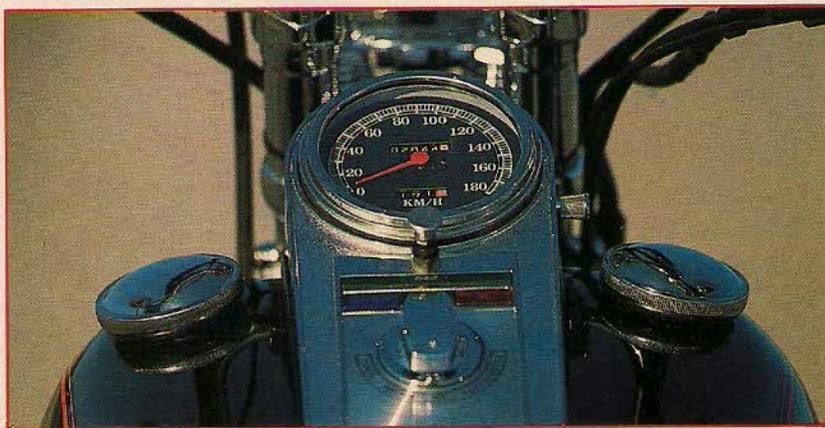


Los acabados son típicamente Harley, es decir, impecables. El faro delantero es precioso y reluce como un espejo, aunque no alumbra mucho. El motor es el indestructible Evolution de 1.340 c.c. Seis muelles y un amortiguador, ¡vaya horquilla!

Harley-Davidson Springer



Los dos amortiguadores traseros Showa trabajan en extensión y están escondidos debajo del motor, dando la sensación que la moto está desprovista de suspensión trasera. La correa dentada no requiere casi mantenimiento y dura más que una cadena convencional. El enorme velocímetro y los testigos se hallan encima del depósito. En primer plano se puede apreciar el clásico interruptor metálico donde va la llave.



PARA adaptar esta horquilla a las necesidades modernas se ha utilizado extensivamente la informática y el estudio de resistencia de materiales. El tren delantero ha sido diseñado con tecnología CAD (diseño con ayuda del ordenador). La Springer parece una moto de otra época, pero para conseguir este «look» tan retro se ha utilizado tecnología punta (qué dirían los políticos). Mirar detenidamente esta horquilla de paralelogramos te puede dar un mareo, ya que consta, nada menos, que de seis muelles y un amortiguador. Lo más sobresaliente de este invento es que funciona. El tren delantero se hunde menos en las frenadas

que con una horquilla convencional, aunque llega a hacer tope si apretamos la maneta de forma brusca y seca. Da la sensación de tener un perfecto antidive natural. Un servidor alucinaba como un cerdo macizorro viendo cómo los muelles se estiraban en las frenadas y asomaban por encima del delicioso faro cromado. ¡Durante los primeros kilómetros miré más a la horquilla que a la carretera! La mayor desventaja de este sistema es que su recorrido es muy corto, sólo 104 milímetros.

HARDTAIL

Esta moto viene definida por su bello nombre: Springer Softail.

Ya se sabe que Harley-Davidson no sigue las modas, en todo caso las crea. ¿Para cuándo una réplica del Sol Naciente? No creo que tarde. El apellido de este modelo (Softail) viene a significar algo así como «cola suave». En esta moto, el «look» clásico está cuidado hasta su último detalle. Así, la parte trasera parece estar desprovista de suspensión (Hardtail) como en los modelos que pilotaron nuestros abuelos allá por el amanecer del motociclismo. ¿Suspensión? «haberla, haila», pero está escondida ¡debajo del motor!, donde se encuentran dos amortiguadores Showa que cumplen sin problemas, aunque lle-

gan a hacer tope al pasar por baches de tamaño «nacional», sobre todo si llevamos pasajero.

Varios componentes de esta americanísima moto son japonesísimos: Showa, Keihin, etc. Esto puede desalentar al purista que quiere una creación cien por cien «Made in América», pero demuestra que los hombres de Milwaukee han superado cualquier tentación chauvinista y han buscado los mejores componentes de la industria auxiliar, vengan de donde vengan. Aunque para esto se tenga que recurrir a la odiada (por algunos «harlystas») industria japonesa.

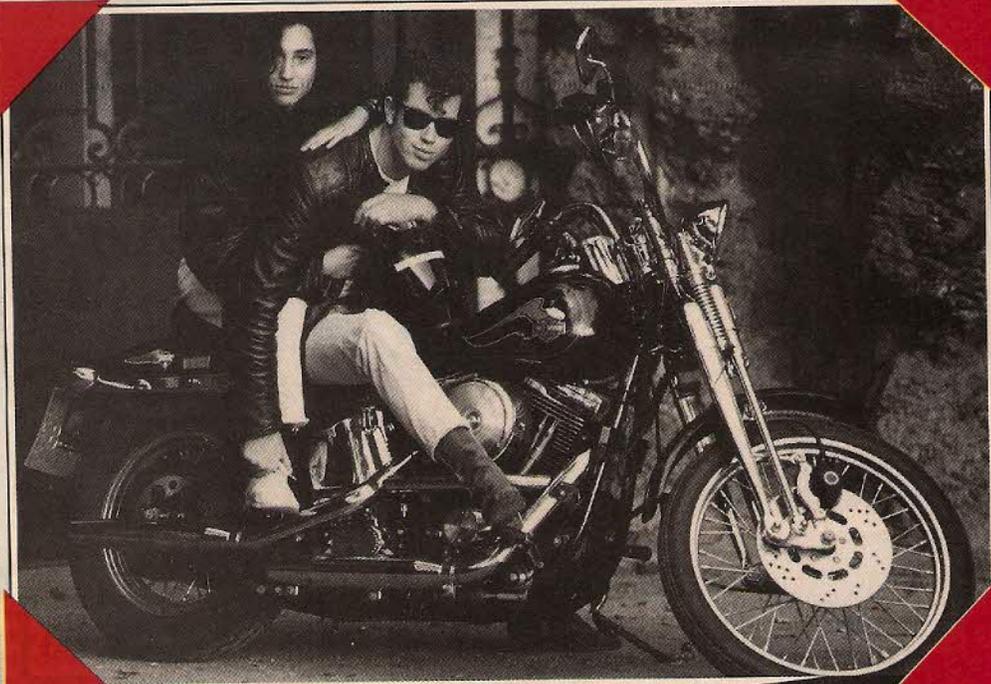
El depósito de combustible (19 litros) es doble y el repostar es toda una ceremonia. Primero tienes que llenar uno y luego otro. Los dos tapones (sin llave) giran hacia lados opuestos. Al principio me hice un lío, pero al tercer repostaje tenía la maniobra controladísima y el «gasoliner» ponía cara de admiración mientras yo abría y cerraba depósitos a toda pastilla.

La Springer no tiene tacómetro, sólo un enorme velocímetro encima del depósito, calibrado en kilómetros por hora. El motor te «pide» la siguiente marcha de forma clara. Cuando los espejos (fabulosos, que dan una excelente visión de lo que ocurre detrás) empiezan a vibrar de forma alocada es hora de engranar la siguiente marcha. Después de introducir una relación más larga los espejos vuelven a su posición de «reposo».

El motor está anclado directamente al chasis, sin «silent-blocks» y los dos «pucheros» del gigante bicilíndrico (1.340 c.c.) transmiten unas saludables vibraciones a lo largo y ancho de toda la motocicleta. Nunca llegan a molestar y actúan también como cuentavueeltas, cuando el seísmo alcanza una intensidad de 4,5 en la escala Richter, sólo tienes que mover tu afilada bota izquierda de cowboy (tipo: «chúpame la punta»), engranar la siguiente velocidad y se recupera la suavidad de marcha.

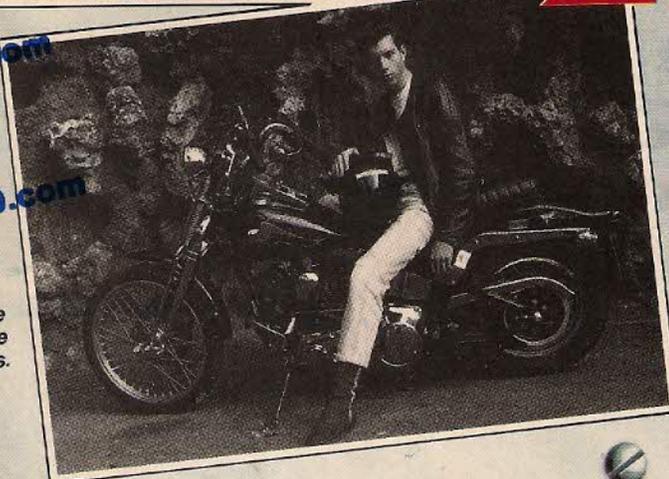
Acostumbrado a la Sportster (MOTOCICLISMO 1.102) de sólo cuatro marchas, el encontrar una quinta «superdirecta» en la Springer fue una sorpresa agradable. Cambiando a la marcha más larga a 120 km/h. de marcador, el bicilíndrico iba como la seda, incluso con pasajero.

La Springer no está diseñada para cruzar Madrid en plena hora punta. La larguísima distancia entre ejes (1.638 mm.) y los 280 kg. en seco no le permitían seguir a los mensajeros en sus Vespines. Una de las ventajas de llevar una moto tan aparatosa e impresionante es que algunos coches se apartaban, como queriendo evitar problemas con un agresivo chico Harley. Si te quedas clavado en un atasco en un día de verano, el calor del motor llega a hacerse desagradable.



www.motosclasicas80.com
 motos clásicas
 info@motosclasicas80.com

¿Obra de arte? La belleza de la Springer rivaliza con la de sus afortunados poseedores.



son y del señor Harley). Camino de Toledo no pasaba de 120 km/h., pero ni el cuerpo ni la moto me pedían más.

Los frenos son algo justos, y hay que utilizar el trasero sin complejos para detener la Springer en poco espacio. El estrechísimo neumático delantero no ayuda nada en este apartado. Frenando en mojado, pisé una raya blanca al tiempo que se bloqueó la rueda delantera. Por un momento vi las 2.162.000 pesetas de relucientes cromados por el suelo. Afortunadamente los 280 kg. se mantuvieron más o menos verticales y no me vi obligado a seguir los pasos de Ruiz Mateos y desaparecer del mapa. En mojado, la Springer no se siente nada cómoda (y su piloto tampoco). La combinación de un neumático delantero estrechísimo y un trasero anchísimo no ayuda a la estabilidad en los días lluviosos. Bajo el agua hay que evitar las rayas blancas a toda costa, sobre todo si nos vemos obligados a frenar cuando estamos encima de una. ¿Cuándo va a utilizar el Ayuntamiento de Madrid pintura blanca antideslizante, cosa que ya se está haciendo en la Ciudad Condal?

En 1980 fue introducida la Wide Glide, dotada de una correa dentada doble. Este sistema volvía a ser utilizado después de varias décadas de olvido. Las ventajas son muchas: mayor ligereza y simpleza que un cardán, más suave que una cadena y sin necesidad de engrase. Estas modernas correas dentadas están, por supuesto, fabricadas con nuevos y sofisticados materiales. Todas las Harley «gordas» tienen correa dentada en vez de la convencional cadena. Funcionó de maravilla durante la prueba y no hubo que tensarla en ningún momento. El mantenimiento es mínimo (no hay que engrasarla) y dura más kilómetros que una cadena. Lo único que hay que vigilar es que no se destense.

Como bien dice la publicidad, las H-D se tienen «for no logical reasons». No hay razones lógicas para definir un amor. Las máquinas de Milwaukee representan otra manera de ver el motociclismo. Encima de una de las motocicletas americanas las sensaciones son muy diferentes a las que experimentamos con cualquier otro artilugio de dos ruedas. Si a las Harley «hay que echarles de comer aparte», la Springer es la más diferente de todas. Una moto con una horquilla basada en un diseño que dejó de existir hace cuarenta años. Este modelo ha sido un éxito tal en América que la fábrica ha tenido problemas para satisfacer a tanta demanda. ¿Están los yankees locos? Me temo que ellos no son los únicos. □

Ildelfonso García

Fotos: Emilio Jiménez y Teresa Correa

«HARLYSTAS»

Llevo varias semanas dedicado a las creaciones de Milwaukee. Me he bajado de una Sportster para subirme en la Springer. Últimamente aparezco por la redacción con coleta y unas patillas que no tienen nada que envidiar a las de «Rocket» Ron Haslam. En cada bícep me he tatuado la leyenda: «Ride to Live. Live to Ride», y estoy ahorrando para ir a la «Daytona Bike Week» en 1990. Ya en serio, este es el estereotipo que mucha gente tiene de los seguidores de la marca americana. La realidad es mucho más complicada. Entre los entusiastas de la marca se encuentra a toda clase de gente. Algunos ilustres «harlystas» son: el rey Malcolm Forbes, multimillonario americano que ha estado recorriendo nuestro país con sus Harley y sus globos; el actor Mic-

FICHA TÉCNICA

Motor: Bicilíndrico en V a 45 grados. Cuatro tiempos.
Cilindrada: 1.340 c.c.
Distribución: Clásica por varillas. Dos válvulas por cilindro.
Diámetro por cámara: 88,8 x 108 mm.
Compresión: 8,5:1.
Carburador: Keihin de 38 mm.
Encendido: Electrónico.
Batería: 12 V/19 Ah.
Cambio: Cinco velocidades.
Embrague: Multidisco.
Transmisión secundaria: Correa dentada.
Suspensión delantera: De paralelogramos.
Suspensión trasera: Doble amortiguador de 86 mm. de recorrido.
Rueda delantera: Dunlop MH 90 x 21.
Rueda trasera: Dunlop MT 90 x 16.
Freno delantero: Disco de 292 mm. y simple pistón.
Freno trasero: Disco de 292 mm. y simple pistón.
Distancia entre ejes: 1.638 mm.
Altura del asiento: 663 mm.
Peso en seco: 287 kg.
Instrumentación: Velocímetro, contador total y parcial. Chivato de presión de aceite, punto muerto, luz de carretera e intermitentes.

key Rourke, o el fotógrafo Alberto García-Alix. ¿Qué tienen estas motocicletas que atraen a tan dispares personajes?

El embrague es algo brusco y el cambio tiene un recorrido largo pero preciso. Los reposapiés del piloto están casi a la altura del eje delantero. En parado siempre me pasaba lo mismo, iba a buscar el pedal del cambio a la altura convencional, hacia la mitad de la moto. Luego me acordaba, estiraba la pierna izquierda a tope, embragaba y la primera entraba con un sonoro «clonk».

Cada postura de conducción transmite un tipo de actitud. Te subes en una RC 30 y quieres «picarte» con tu sombra. La posición de conducción de la Springer también transmite una actitud determinada: ¡Paso de todo! (menos de los hermanos David-