

€5.00

Cruda y radical



»PRESENTACIÓN DE LA NUEVA 'FORTY-EIGHT'»DE VIAJE
POR ITALIA, FRANCIA, ALASKA, ARABIA SAUDÍ Y LETONIA
»COLECCIÓN VINTAGE»UNA HARLEY DESENTERRADA
DESPUÉS DE 50 AÑOS»H.O.G. NEWS DE ESPAÑA

*Portes gratis **

Mas de 3.000 referencias.

**consultar condiciones en la web.*



www.harley-davidson-capital.es



Hasta -50%



Las escenas que se muestran en la imagen no están homologadas en el mercado español.



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

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



Zoë Francis-Cox Gerente editorial
Nick Paul Director artístico
Richard Berry Editor artístico
Tom Smith Editor digital
Bob Crawley 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

Jefe de proyecto
Jeremy Pick Jefe de Operaciones y
Comunicaciones, H.O.G. y Servicios
a los Conductores, Harley-Davidson
Europa, Oriente Medio y África

ENVIAD VUESTRAS
COLABORACIONES A:
HOGTALESEUROPE@
HARLEY-DAVIDSON.COM



Nos preocupamos por vosotros. Conducid
con prudencia, respetuosamente,
cumpliendo con las normas de circulación
y siendo conscientes de vuestras
limitaciones. Llevad siempre un casco
homologado, gafas adecuadas y ropa
protectora, e insistid en que vuestros
pasajeros hagan lo mismo. Nunca
conducáis si habéis consumido alcohol o
drogas. Familiarizaos con vuestra Harley®;
leed con detenimiento y asimilad todo el
contenido del manual del propietario.

La revista HOG es una publicación
trimestral de Harley Owners Group
Europe, una división de Harley-Davidson
Motor Company. Por diversos motivos,
parte de la información contenida en
este número puede sufrir cambios.
Harley-Davidson, Harley, H-D, H.O.G.,
la revista HOG, el logotipo de Harley-
Davidson y la cabecera de la revista
HOG son marcas registradas de
Harley-Davidson Motor Company.

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 Buell autorizados.
Las colaboraciones no serán devueltas
y podrán ser utilizadas por Harley-
Davidson Motor Company para todos
y cualesquiera 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.

Reservados todos los derechos. ©2010 H-D

**“LOS EVENTOS H.O.G.® Y HARLEY-DAVIDSON® SE
LLEVARÁN A CABO ESTE AÑO EN LOS LUGARES
MÁS VARIADOS, CADA UNO DE ELLOS CON SU
PROPIA IDENTIDAD Y PERSONALIDAD”**



Año nuevo, recorridos nuevos...

Estamos en un nuevo año, hay una nueva moto
en la portada de la revista HOG, se aproxima una
nueva temporada de paseos en moto para la
mayoría de nosotros, así que es hora de empezar
a pensar en nuevos recorridos para este año.

Eso debería ser más fácil que nunca antes.
Los eventos H.O.G.® y Harley-Davidson® se
llevarán a cabo este año en los lugares más
variados, cada uno de ellos con su propia
identidad y personalidad, así que esperamos
que no encuentres ninguna excusa para no
saber a dónde ir con tu moto este año.

El evento **Africa Bike Week** dará inicio a la
temporada en abril y después habrá rallies,
recorridos y tours para todos los gustos, desde el
Euro Festival, con todo el glamour y el encanto
de la Riviera francesa, hasta el evento **Swiss
Harley Days**, una celebración totalmente pública
y gratuita que incluirá el **19º European H.O.G.
Rally**. También se celebrará el evento **European
Bike Week**, el festival de motos más grande de
Europa, en Faaker See. Nunca ha habido un
mejor momento para decidirse a realizar ese
recorrido de aventura.

Este año nos estamos concentrando en
hacer que ese recorrido sea lo más accesible
posible. Hemos mejorado y ampliado el
Manual de Touring del H.O.G. para que sea
una herramienta de viaje más práctica; y el
planificador de recorridos (**Ride Planner**) en
www.hogeuropagallery.com ha sido mejorado
y ampliado para que sea aún más fácil planificar

y compartir ese recorrido único.

La gama de motocicletas nunca había sido tan
variada y, si usted está planificando un recorrido
en algún lugar a donde no pueda llevar su propia
motocicleta, le resultará más fácil que nunca tener
acceso a las motocicletas Harley-Davidson
mediante las reservas por Internet para Alquileres
Autorizados de Harley-Davidson en un número de
destinos cada vez mayor; reservas por Internet
para Demo Rides; una red de concesionarios que
abarca una cantidad cada vez mayor de países
en Europa, Oriente Medio y África; un excelente
servicio de asistencia H.O.G.® para una total
tranquilidad dondequiera que esté; una fantástica
variedad de Tours Autorizados para todos los
grados de aventura; la lista sigue y sigue.

Incluso aquellas personas que no tengan en
mente un destino particular tendrán una buena
excusa con el Million Mile Monday, si es que se
necesita una excusa para conducir la moto.

Y recuerda, siempre estamos tratando de
encontrar nuevas formas de mejorar y ampliar
esa experiencia única que proporciona una
Harley, así que si tienes alguna idea que te
gustaría que pusiésemos en práctica,
simplemente dínoslo.

Hasta entonces, ¡nos vemos en la carretera!

Jeremy Pick

Jefe de Operaciones y Comunicaciones, H.O.G. y Servicios
a los Conductores, Harley-Davidson Europa, Oriente Medio
y África

MILLION MILE MONDAY

Cada kilómetro cuenta, pág. 6

STATUS QUO TOCAN EN LA IRELAND BIKE WEEK

Anotadlo en la agenda, pág. 18

CALENDARIO DE EVENTOS PARA 2010

¿A cuáles iréis? pág. 21

Forum Roma Chapter: Nicola Pierucci



Artículos

38 Forty-Eight

Un nuevo modelo para 2010 – presentación de la Sportster Forty-Eight

41 Prepararse para la primavera

Selección de piezas, accesorios y MotorClothes para este número

44 El norte más remoto

La experiencia de conducir en Alaska vivida por un socio

47 Conexión francesa

La revista HOG consigue una entrevista exclusiva con un coleccionista francés de motos vintage

52 Magia mediterránea

El socio suizo, Roland Bischofberger, relata su aventura mediterránea

54 La historia de Harley

En este número seguimos la historia de la familia Softail de Harley-Davidson

59 Nacida para ser salvaje

Explorar Oriente Medio

64 El viaje de mis sueños

La jubilación permite a un socio italiano realizar por fin su sueño de hacer un viaje largo

66 Harley desenterrada

Descubrimiento de una Harley-Davidson que llevaba 50 años enterrada

69 El verano de 2009

Recorrido en moto por Centroeuropa

72 A las duras...

Consejos para conducir por superficies irregulares

CRUDA Y RADICAL

la nueva Forty-Eight de Harley-Davidson, pág. 38

LA HISTORIA DE HARLEY

El árbol genealógico de la familia Softail, pág. 54

ROCK Y CARRETERA

Dave Grohl nos habla de la música y las Harleys, pág. 74

Índice



Noticias

- 03 ¡Bienvenidos** a este número de la revista HOG!
- 06 Noticias**
"Million Mile Monday", primera voltereta hacia atrás en una Harley e intento de salto sobre autobuses de Robbie Kniesel
- 07 Chapters**
El Jamtland Chapter de Suecia
- 08 Intake**
Vuestras cartas y fotografías

Resumen de las concentraciones

- 16 Eventos**
Anotad alguno de estos eventos en vuestra agenda para 2010
- 21 El año** de un vistazo
- 22 Touring rides**
Calendario para 2010 de Touring Rides autorizados por el H.O.G.

Colaboraciones habituales

- 62 Wrench: el embrague**
Nuestros expertos técnicos nos explican el funcionamiento del embrague
- 84 Archivos**
La historia del casco
- 86 Concurso**
¡Gana un SatNav Zumo!
- 89 Vuestro equipo H.O.G.**
El equipo de H.O.G.® Europe
- 90 Exhaust**
Keith Wandell nos habla del corazón y el alma de Harley

- 74 Rock y carretera**
Dave Grohl nos habla de la música y las Harleys
- 76 El espíritu Harley**
Tres Chapters se reúnen durante el recorrido de Tenerife a Letonia
- 78 Bagger brutal**
Os presentamos al intrépido especialista Rainer Schwarz
- 81 Dan el osado**
El británico Dan Shell demuestra que podéis transportar vuestra Harley-Davidson a prácticamente cualquier sitio
- 87 Entre bastidores**
Trazado decorativo de líneas en los modelos CVO de Harley-Davidson
- 88 Legenda de las pistas**
Scott Parker entra en el Motorsports Hall of Fame of America

HOG News de España, pág. 27

- I Bienvenida de H.O.G. España**
- II Parada Harley-Davidson ciudad de Granada**
- III Otoño en Capital Chapter Madrid**
- IV I Tenerife Touring Ride-Motorock 09**
- V ¡Mujeres al manillar!**
- VI Valencia Chapter**
- IX ¡Damos la bienvenida a los socios portugueses del H.O.G.!**
- XI Calendario de eventos 2010**

Robbie Knievel planea una acrobacia sobre autobuses

El hijo del legendario Evel Knievel asegura que repetirá, y superará, el desafío de saltar sobre una fila de autobuses de dos pisos 35 años después de que su padre lo intentase sin éxito.

Siguiendo las huellas dejadas por la motocicleta de su famoso padre, el temerario Robbie Knievel visitará Londres para tratar de romper un récord al saltar sobre 16 autobuses de dos pisos en una clásica Harley-Davidson XR750.

El acróbata en moto más famoso del mundo, que actualmente tiene 47 años, usará una Harley-Davidson XR750 (el mismo modelo de motocicleta que su padre, Evel Knievel, empleó en su intento fallido en el estadio de Wembley en 1975). El 25 de mayo de 1975, el padre de Robbie visitó Wembley para saltar sobre 13 autobuses y se estrelló frente a un público de 90.000 personas, lo que causó la fractura de su pelvis y el fin de su emocionante carrera.

Sobre una Harley-Davidson XR750, Robbie va a intentar romper un récord con 16 autobuses, tres más que Evel Knievel. Ya ha realizado con éxito más de 350 saltos profesionales, marcando 20 récords mundiales, y ha llevado a cabo todos los saltos que su padre intentó realizar con la excepción de dos: el salto sobre autobuses que Evel ejecutó en el estadio de Wembley en 1975 y el salto sobre el cañón del río Snake en 1974.



REX FEATURES

Robbie Knievel declaró: "Los acróbatas en moto son una raza en extinción. Me siento orgulloso de haber tenido a uno como padre y de ser también uno de ellos. Tengo muchas ganas de hacerlo y aunque el salto de mi padre se saldó con unas cuantas fracturas y mucho dolor, estoy seguro de que me estará viendo y sonriendo".

Esta acrobacia que desafiará a la muerte tendrá lugar en Londres el 22 de mayo de 2010, exactamente 35 años después del intento de Evel, y situará a Robbie un paso más cerca de lograr con éxito todos los osados intentos de su padre.

Cada kilómetro cuenta. Cada conductor es importante

No hace falta que hagáis un montón de kilómetros para que el "Million Mile Monday" del H.O.G.® tenga éxito en 2010. Lo que importa es que participéis. Da lo mismo que estéis en la moto 10 minutos o todo el día, lo importante es que ese tiempo cuente a la hora de ayudar al H.O.G. a alcanzar su meta mundial de conducir cinco millones de millas en un solo día.

Organizad ya vuestros planes para participar en este evento que tendrá lugar el lunes 28 de junio de 2010. Si lo hacéis lo conseguiremos, independientemente de la cifra a la que ascienda el contador virtual.

La fecha y los detalles del evento pueden sufrir cambios. Para más información entrad en members.hog.com



¡H.O.G. Europe en Twitter!

¡Sé el primero en enterarte de todo!
twitter.com/hogeuropa



Videos en línea

Además de los vídeos de la galería en hogeuropegallery.com, también tenemos un canal en YouTube: HOGEuropeOFFICIAL



Últimas noticias

Entérate de las últimas noticias del H.O.G. en el sitio web H.O.G. Gallery



¡Gana un pin!

Entra en el planificador de rutas (Ride Planner) en hogeuropegallery.com. Envía tus recorridos favoritos y te enviaremos un pin.

NOTICIAS BREVES



Primer salto mortal hacia atrás en una Harley

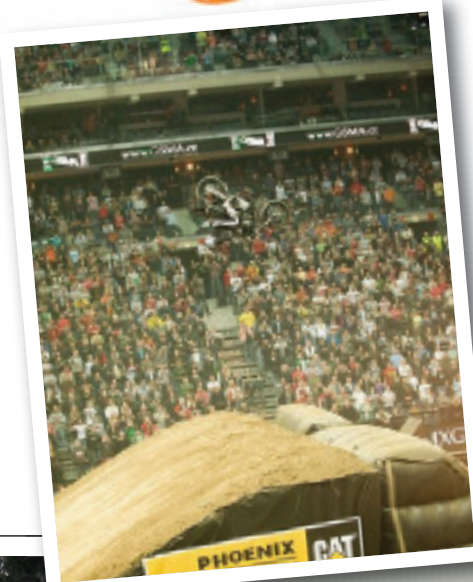
**PUEDES VER LAS ACROBACIAS EN EL CANAL YOUTUBE DE H.O.G. EUROPE:
WWW.YOUTUBE.COM/HOGEUROPEOFFICIAL**

Dos de los más talentosos motociclistas de estilo libre han realizado con éxito el primer salto mortal hacia atrás en una Harley-Davidson. Kain Saul y Chuck Carothers lo lograron en dos diferentes continentes con una Harley-Davidson XR1200™ para la carretera.

El primero en realizar la acrobacia en Sídney, Australia, el sábado por la noche fue el actual campeón de motocross de estilo libre en la zona de Australasia, Kain Saul, que alcanzó una altura de más de 12 metros al dar la vuelta sobre una motocicleta de 250 kilos. A este logro le

siguió el de Chuck Carothers menos de 24 horas más tarde, en Praga, durante la celebración del 10º aniversario de los FMX Gladiator Games, esta vez sobre una Harley-Davidson® XR1200™ “de serie” y con una retransmisión televisiva en directo.

Matthew Knott, de Harley-Davidson Europe Ltd, manifestó: “Harley-Davidson quiere felicitar a Kain y a Chuck por su espectacular logro al convertirse en los primeros motociclistas en dar un salto mortal hacia atrás sobre una Harley-Davidson. Ambos encarnan la pasión y la audacia que caracteriza a la marca Harley-Davidson y el hecho de que los dos hayan podido realizar esta acrobacia por primera vez en el mundo constituye un testimonio de dichas cualidades”.



Chapter de Jamtland

El Chapter de Jamtland, en Suecia, se creó a finales de 2005 y actualmente contamos con 30 socios que se reúnen con regularidad para disfrutar de actividades de motociclismo. La camaradería que existe en el H.O.G. y en el Chapter, combinada con la excepcional sensación de conducir una Harley con tus amigos, es lo que hace que valga la pena vivir.

En verano hacemos un recorrido todos los jueves por la tarde y uno más largo al menos un sábado al mes. Durante estos recorridos tratamos de encontrar destinos variados e interesantes que incluyan lugares de interés turístico, museos, cafeterías en pequeñas localidades, etc. Además, al menos una vez al año realizamos un viaje más largo. Pueden ser viajes de un fin de semana en Suecia o en Noruega, visitas a rallies del H.O.G. en países cercanos y también viajes más largos a otras partes de Europa. En septiembre de 2009 muchos de nuestros socios cruzaron el Atlántico para un recorrido memorable por la Ruta 66.

Durante nuestro largo y frío invierno participamos en otras actividades como los bolos, el esquí y el patinaje, la degustación del



arenque báltico fermentado y de whisky.

También tenemos un club con bar, alojamiento y pequeños talleres para trabajar en nuestras motos. Nuestro concesionario es Power House y se encuentra en la bonita región montañosa de Åre.

Todos los años tratamos de asistir a los rallies nacionales de Suecia y Noruega, y en un par de ocasiones acudimos al rally del Chapter de Varsovia, en Polonia. Tenemos pensado asistir alguna vez a todos los rallies nacionales que se celebren en los países vecinos.

En el año 2010 tendremos el privilegio de organizar el rally nacional del H.O.G. en Suecia. Podemos garantizar que será un acontecimiento único y muy emocionante. Vamos a organizar un rally repleto de aventuras trepidantes y desenfundadas, en combinación con alojamiento de lujo y sesiones relajantes de spa y masajes. Y, lo más importante, queremos compartir nuestro entusiasmo por las motocicletas y el gran espíritu H.O.G. de “¡conduce tu moto y diviértete!”.

Per Hörnell, Director, Chapter del H.O.G. de Jamtland

Información sobre los Chapters

¡MÁS CHAPTERS!
Hemos añadido una nueva colaboración habitual en la versión electrónica mensual de la revista HOG para poder presentaros aún más Chapters. Si queréis que vuestro Chapter aparezca en esta sección, o en la revista electrónica, enviadnos unas cuantas fotos de buena calidad y un texto de no más de 250 palabras sobre vuestro Chapter: sus orígenes, cómo fue adquiriendo socios, las actividades que organizáis, las excursiones que hacéis y cómo os divertís. Enviad vuestras historias por e-mail a: hogtalesurope@harley-davidson.com

Enviadnos vuestras historias

Éste es el apartado en el que podéis ayudar a otros socios del H.O.G.® al compartir con ellos los conocimientos que habéis adquirido en la carretera.

- Cuando nos enviéis una carta, incluid vuestro nombre, dirección número del H.O.G. y Chapter al que estéis afiliados (cuando proceda).

- Sed breves pero incluid suficiente información como para que vuestra colaboración resulte interesante. Nos reservamos el derecho a editar la longitud y el contenido de las colaboraciones, pero cuanto más interesante sea el comienzo de la carta, más posibilidades tendrá de aparecer publicada.

- Enviad las colaboraciones por e-mail a: hogtalesurope@harley-davidson.com

NUNCA ES TARDE...

El comienzo de esta historia se remonta a la primavera de 2002, cuando mi marido acababa de vender su moto (por aquel entonces apenas la usaba). Se le ocurrió que sería una buena idea llevarnos a mí y a los niños de vacaciones al extranjero. No tardó en lamentarlo. A cualquier lugar que íbamos, lo único que hacía era fijarse en las motos. Cuando volvimos de las vacaciones no paraba de repetir que quería volver a tener una moto. Le dije que podía hacerlo siempre y cuando me dejase aprender a conducir una moto.

Mi marido, Kelvin, llevaba toda la vida conduciendo motos. Yo tenía 48 años y no me había montado en una jamás, ¡ni siquiera de paquete! Después de esa conversación, me apunté para el examen de

motos de baja cilindrada y lo aprobé. Después me compré una moto de 125 c.c. para coger práctica. Kelvin se compró una moto deportiva de 600 c.c.

Cerca de donde vivimos, todos los domingos se reúnen cientos de motoristas. Kelvin y yo solíamos acercarnos hasta allí en nuestras motos para echar un vistazo. Mientras estábamos allí, Kelvin siempre dedicaba un poco más de tiempo a mirar las Harleys. Yo pensaba: "Creo que acabará comprándose una", sin saber que yo haría lo mismo. Aprobé el examen de motos de alta cilindrada en la primavera de 2003 y pasé a conducir una moto deportiva. Mientras tanto, Kelvin se compró una 100th Anniversary Dyna Wide Glide preciosa. Poco después me convenció para que probase una Sportster 883; ¡me encantó! Tanto es así que a continuación probé una Roadster 1200. Cuando volví Kelvin me dijo que jamás había visto una sonrisa tan grande en mi cara. Le respondí que tenía que comprarme una.

Nos afiliamos al Bridgwater Chapter y disfrutamos yendo a los rallies. Además hemos conocido a un montón de gente fantástica en estos últimos siete años. Alguien nos dijo que la moto es la llave que abre la puerta a este estilo de vida maravilloso. Me gusta tanto el estilo de vida Harley que el año pasado Kelvin me compró una Screamin' Eagle Dyna en rojo, y para él una Screamin' Eagle Road King. ¡Ahora no hay quien nos pare! ¿Si lamento algo? Sí, me gustaría haber aprendido a conducir en moto hace 20 años, ya que ahora me divierto un montón, he hecho muchos amigos y mi visión de la vida ha cambiado totalmente: la vida es para vivirla y mi Harley me ayuda a hacerlo.

Así que, amigas, si estáis pensando en aprender a conducir en moto, hacedlo. Después, el viaje es la recompensa.

Heather Barnett (Inglaterra)
(abajo, izquierda)

¿CAMBIO DE PAPELES?

Mido 1,83m, peso 93kg y tengo 57 años y una Custom Sportster 883 de color rojo intenso en el garaje. Todos los fines de semana me pongo la ropa de cuero, las insignias y las cadenas, cojo el casco y salgo de casa en compañía de mi mujer. Esta descripción probablemente sonará familiar a casi todos los moteros Harley que habitan el planeta, ¿verdad? Así que, ¿qué tiene mi historia de diferente? Pues que la Custom Sportster 883 fue el regalo que mi mujer (1,69m de altura, 69kgs de peso y 54 años) recibió cuando cumplió 50 años, y es ella la que conduce la moto y la saca del garaje. Yo voy de paquete.

Nos afiliamos a la fraternidad Harley y desde entonces hemos pasado muy buenos ratos. En la actualidad soy el fotógrafo oficial del H.O.G.® Johannesburg Chapter y mi mujer es editora y webmaster del Chapter, así como acompañante de conductores noveles. Asistimos a los "Breakfast and Lunch Runs" semanales, así como a los rallies oficiales del club, así que hemos hecho muchos amigos nuevos.

La época más extraña fue la de las primeras reuniones del H.O.G. a las que asistimos. Normalmente nos acercábamos al bar y empezábamos a charlar con la gente. Inmediatamente asumían que yo era el conductor y mi mujer la pasajera. Yo no les decía que la que conducía la moto era mi mujer, y no yo, hasta que me preguntaban qué modelo de moto tenía. Entonces veía la cara de sorpresa que se les ponía y oía preguntas como "¿es broma, verdad?" La mayoría de los hombres tardaron bastante en convencerse, y no se lo creyeron hasta que empezamos a hacer excursiones y vieron como mi imponente mujer llevaba al larguirucho de su marido de pasajero en la moto.

Al principio nos llamaban "la pareja rara" y tuve que aguantar un buen número de bromas y comentarios sarcásticos. No entendían como dejaba que mi mujer me llevara de un lado para otro en moto.



Para empezar, mi mujer y yo disfrutamos de un matrimonio increíblemente feliz basado en el amor, la amistad y en compartir aventuras y pasiones. Las motos son su pasión y yo estoy encantado de disfrutar del paisaje y la camaradería de la familia Harley desde el asiento de atrás de la moto. Una de mis aficiones y pasiones es la fotografía, que recientemente he conseguido combinar con el mundo de las motos al ser aceptado como fotógrafo del Chapter. Ahora me encargo de fotografiar a los socios en sus monturas desde mi asiento de pasajero, o como conductor reserva del vehículo de apoyo en los viajes más largos y los rallies. Esto aporta una dimensión completamente nueva a las fotografías que tomamos del Chapter en las excursiones de los domingos y en los rallies. Ahora los socios tienen fotos conduciendo sus motos, en lugar de aparecer todos juntos sentados al llegar a los sitios.

Lo cierto es que parece que mi mujer y yo hemos roto el molde motero tradicional y me pregunto si somos un caso único o si hay otros maridos y novios que acompañen al amor de su vida sentados en el asiento de atrás. Obviamente se debe confiar en su habilidad a los mandos de la moto. También hemos oído que no se debe llevar de paquete a nadie que no tenga un peso igual o inferior al del conductor. Nosotros hemos echado por tierra esa teoría. La conducción es mucho más difícil llevando un pasajero de mayor tamaño, pero no imposible.

Mi mujer empezó a conducir motos cuando era una adolescente y nunca perdió su pasión por las dos ruedas, a pesar de casarse conmigo hace 30 años y no volver a subirse a una moto hasta llegar a la madura edad de 50. Ahora ya lleva recorridos unos 18.000 km.

Últimamente, y desde que me convertí en el fotógrafo del club, también acompaño al grupo cerrando la retaguardia en mi deportivo rojo, Mazda MX5, disfrutando de la inyección de

adrenalina que produce conducir con la capota bajada escuchando el sonido único de los motores Harley y, por supuesto, sacando fotos cada vez que se presenta una buena oportunidad. ¡Qué más se puede pedir a la vida!

Geoff Leader (Sudáfrica)

YO Y MI SPORTSTER

Siempre había soñado con conducir una moto grande pero mis circunstancias personales nunca me lo permitieron. Me convertí en un hombre casado con dos hijos, lo que suponía un montón de compromisos sociales y financieros, así como un sentimiento subyacente de que conducir una moto era algo irresponsable. Pasé 40 años trabajando a todas horas como médico veterinario. No tenía tiempo para aficiones ni para vacaciones, y mucho menos para divertirme. ¿Cómo pudo convertirse entonces un profesional semirretirado en un fanático Harley?

A finales de 2008, mi mujer y yo asistimos a una gala benéfica. A pesar de que había sido un día difícil, nos arreglamos y fuimos a la gala. La velada estuvo muy bien pero yo estaba demasiado cansado como para participar, aunque compré un ticket para un sorteo. Ni siquiera me molesté en preguntar por los premios y a las 11 y media de la noche nos disculpamos y nos fuimos.

Al día siguiente nos encontramos un mensaje en el contestador en el que nos decían que nos pusiésemos en contacto con los organizadores de la gala de la noche previa. Cuando mi mujer llamó le dijeron que habíamos ganado el primer premio del sorteo: ¡una Harley-Davidson!

Hacía tiempo que había dejado de pensar que algún día podría conducir una moto grande. Ahora era un ciudadano maduro y responsable, a punto de empezar a cobrar la pensión y de recibir el pase de ferrocarril para jubilados. Le pregunté dónde estaba la moto y sin dudarlo nos subimos al coche y



nos dirigimos al concesionario Chester Harley-Davidson. Nos habían ofrecido la opción de recibir el premio en metálico en lugar de la moto y las opciones para gastarlo parecían mucho más sensatas que quedarnos con la moto: unas vacaciones, un coche nuevo...

Llegamos al concesionario. En el aparcamiento había varias Harleys y un grupo de hombres y mujeres vestidos de cuero negro. Entramos prácticamente a la carrera en la tienda para evitar el contacto visual con ellos: estaba claro que era demasiado viejo y no me ajustaba al "tipo adecuado". Sin embargo, nada más entrar en el concesionario supe que me iba a quedar con la moto. Allí estaba, negra y plateada, reluciendo bajo los focos y... sí, era mía. Kirk y Sian fueron encantadores y no se sorprendieron en absoluto de que quisiera quedármela. Me dieron consejo sobre cómo sacarme el carnet y los accesorios que podían incluir dentro del presupuesto. ¡Me sentía como un niño en una tienda de juguetes!

Al salir pasamos por delante del grupo que habíamos visto antes en el aparcamiento y empezamos a charlar. No mostraron ningún desdén por mi evidente virginidad motera. Todos me dieron ánimos y aliento. »



Empecé a ir a clases de conducir. Después de suspender el examen en un temido cambio de sentido, llegaron el hielo, la nieve y los continuos cambios de fecha del examen, era como si todo me estuviese diciendo que me rindiese. Sin embargo, la idea de no llegar a conducir nunca mi Harley conseguía hacer desaparecer todos los pensamientos negativos. Estaba dispuesto a pasar el examen y a conducir mi moto. Me volví a presentar al examen y lo aprobé.

Ha sido difícil pero también una aventura nueva y maravillosa. Todos me hacen sentir como un auténtico miembro de la familia Harley. Me encanta la libertad que me da la Harley y la cantidad de atención que atrae. Dondequiera que la aparco, siempre recibo un comentario amable y una sonrisa. Mis compañeros de trabajo creen que es estupendo, mi familia me apoya y mi mujer está dispuesta a hacer concesiones: el césped puede esperar hasta que haya limpiado la moto. ¡Fantástico!

Pertenecer a la familia Harley es mucho más de lo que pensaba: camaradería, amistad y una generosidad inherente hacia otras personas. Harley es un espíritu y una emoción, un sentimiento intangible y una sensación de bienestar interna. Abried la mente y dejad que ésta se despeje viajando a lomos de una Harley por la carretera, sintiendo la libertad de conducir con el viento. Nunca es tarde si la dicha es buena. Lo sé porque yo lo he hecho y ha merecido la pena hasta el último segundo y el último céntimo que he invertido en ello. De hecho, volvería a hacerlo mañana.

Derek C Knottenbelt OBE, UK

VIVIR PARA CONDUCIR

Tengo 63 años y soy un apasionado de las motos desde la adolescencia. Hace tres años, mientras estaba conduciendo en tráfico denso con mi mujer, un vehículo que venía por la derecha se saltó un stop y nos golpeó a gran velocidad. El impacto nos lanzó 10 metros por el aire y fuimos a caer en el carril contrario justo debajo de un camión de 18 ruedas. Los dos sobrevivimos. Mi mujer (además de otras muchas heridas) perdió la mitad del pie derecho. Yo, sin embargo, sufrí lesiones más graves. La más seria fue la pérdida inmediata de los dedos pulgar e índice y extensas lesiones en el brazo. Me ofrecieron la opción de una amputación inmediata de la mano y el antebrazo, pero con ayuda del equipo quirúrgico del hospital de San Marino, se hizo todo lo posible por salvarlo. Tras sufrir tres años de dolor constante y 35 operaciones, la amputación se hizo inevitable y se realizó en junio de 2009.

Durante estos tres años lo que me ha permitido seguir adelante es mi deseo de subirme a mi Harley. La gente me pregunta: “¿Cómo lo consigues?” y yo les respondo: “Vivo para conducir”. Nuestra Harley está customizada siguiendo el estilo “vivir para conducir” y mi mujer y yo hemos vuelto a montar en ella.

Había oído comentar la posibilidad de instalarle un embrague automático. Después de investigar el tema a fondo, encontré una compañía llamada Demonmx en Ashford (Kent, Inglaterra), que está dirigida por la persona más agradable que he conocido en mi vida, Tom Beckett. El equipo trabajó en mi Road King todo el día y me entregaron una moto que resulta fácil de conducir sin haber perdido ni un ápice de su encanto Harley, y todo ello a un precio muy razonable.

Ahora estamos deseando que llegue la primavera para reunirnos con Ron y su equipo de Brettours para nuestra primera aventura desde “lo inevitable”.

Mario Stacchini (Italia)

ASIENTO A MEDIDA

¡Saludos desde la soleada España!

Se me ocurrió que a lo mejor os interesaba saber cómo modifiqué los asientos de mi “nueva” Harley Rocker C. Me gustaría empezar diciendo que la moto es fantástica: comportamiento, manejo, comodidad... todo excepcional.

Aunque los asientos originales no suponían un problema para mí como conductor, mis pasajeros encontraban el asiento trasero un poco incómodo. Y es ahora cuando os oigo decir: “¿Y a quién le importa el pasajero?”. ¡Venga, hombre, un poco de consideración, sobre todo si el pasajero es tu mujer!

Lamentablemente, mi caso es mucho peor porque mi mujer sufrió un derrame cerebral hace un par de años y ahora su pierna izquierda no es tan “ágil” como solía serlo. Así las cosas, decidí pedir consejo a Ferry Clot de Hot Dreams Marbella – un auténtico gurú en el diseño y la construcción de motos.

Y Ferry no me defraudó. En cuestión de semanas mi moto tenía un asiento trasero nuevo muchísimo más cómodo y accesible para mi mujer.

A diferencia del original, ahora el asiento es fijo y tiene respaldo y, en mi opinión, es más bonito. Además el trasero de mi mujer también está más contento. Y lo digo con conocimiento de causa: ahora ya no grita cada vez que lo pellizco.

Philip Langley (España) ■





Foto de Thierry Ganseman
(Bélgica)



De Tonymintxos (España)



Foto de Ángel
Bonete (España)

¡Más fotos on-line!

Si vuestras fotos no aparecen publicadas aquí, puede que las hayamos incluido en la versión digital de *HOG* magazine o en la nueva Galería Intake on-line de hogeuropegallery.com. También podéis enviarnos vuestras fotos a través del sitio web; haced clic en "Submit your photo" (Envía tu foto).

Cuando saquéis fotos para mandarlas, recordad que tienen que estar tomadas con una resolución bastante alta para que la calidad sea lo suficientemente buena como para imprimirlas. Y, por supuesto, ¡no os olvidéis de mandarlas!

Planificador de rutas

hogeuropegallery.com os permite planificar, guardar y enviar vuestros recorridos para que los publiquemos en el sitio. También podéis incluir cuatro fotos con el plan de cada ruta, así que visitad el sitio y compartid vuestras rutas y fotos con los demás socios del H.O.G.



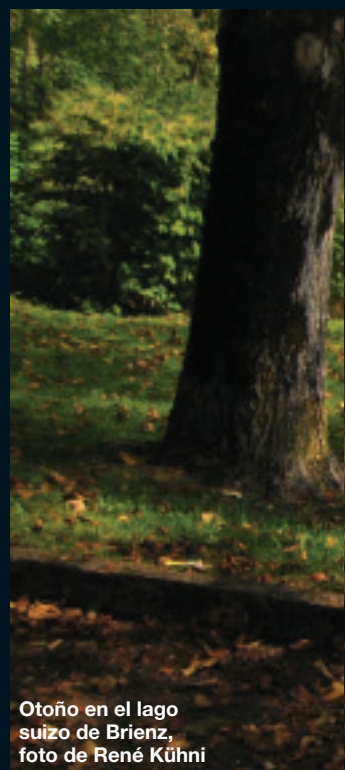
LOS AUTORES DE TODAS LAS FOTOS QUE SE PUBLIQUEN EN LA EDICIÓN IMPRESA DE HOG MAGAZINE GANARÁN UN PIN DE FOTÓGRAFO DE PLANTILLA DEL H.O.G., ASÍ QUE NO OS OLVIDÉIS DE INCLUIR VUESTRO NOMBRE Y DIRECCIÓN.

Enviadnos vuestras colaboraciones por e-mail a: hogtalesurope@harley-davidson.com

intake galería»



Foto de Friedhelm Fensch (Alemania)
durante a un viaje a Arizona



Otoño en el lago
suizo de Brienz,
foto de René Kühni



Izquierda y arriba: Frank van Driel (Países Bajos) presumiendo de Harley-Davidson FLSTSC de 2007

Derecha: Andrea Libonati y Chiara Ducc (Italia) durante la European Bike Week de 2009



Abajo: Foto de Martin Scholz (Alemania) durante la excursión del Munich Chapter a los Alpes



Arriba: La Dina del italiano Paolo Busi



Arriba: El Winevalley Chapter (Suiza) durante la Belgrade Ride. Foto de Nicole Tobler

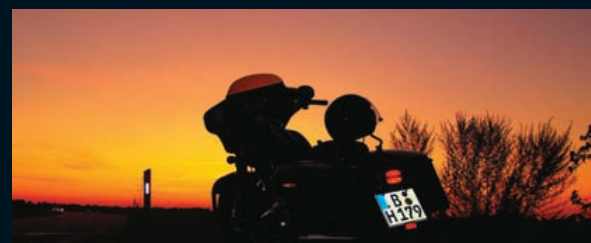


Arriba: Otra foto de Thierry Ganseman (Bélgica) durante un viaje a Monument Valley



Izquierda: Janos Bartok (Hungria) sacó esta foto de su mujer, Monika, durante una excursión al lago Balatón

Abajo: 'Cadillac Ranche' en la Route 66 (Amarillo, Texas), foto de Dick Baas (Países Bajos)



Stefan Behrendt, Brandemburgo (Alemania)

Esta foto de dos modelos de 2010 fue tomada en Newcastle por Ian McClelland (Inglaterra)



'Easy rider' foto enviada por Mo Louw, Clearwater Chapter (Sudáfrica)



intake gallery»

Gianmarco Soru



Morandi Fabio



Riccardo Pecchia





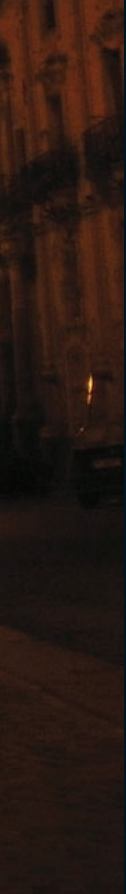
Gianni Avvantaggiato

intakegallery»



^ Samuzaga





intake gallery



◀ Vincent Van Der Poel

intake gallery»

Raffaele Battaglia



Guido Negri



Martyn Andrews

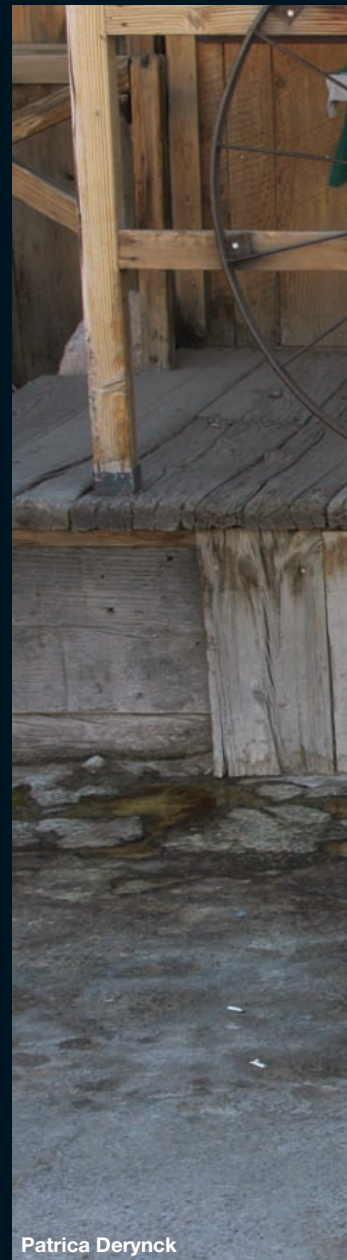


Mick O'Callaghan



intake gallery»

Torsten Träger



Tilo Niebel



Patrica Derynck

Arno Heinzl



intake gallery»

Igor Molesini



Christof Poczkaj



Pablo Accettura



Luca Maragno





^ Mario Fusco

< Sans Laurent



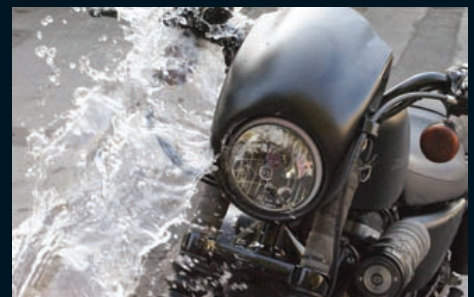
^ Gianni Avvantaggiato



^ Stefania Grattarola



^ Frederic Prud'homme



^v anonymous



19° EUROPEAN H.O.G. RALLY Y SWISS HARLEY DAYS

La fiesta de este año se celebrará
en Lugano (Suiza), p. 19

VIENNA HARLEY DAYS

El segundo evento Vienna Harley
Days en Austria, p. 20

ADELANTO

4° H-D Euro Festival,
Port Grimaud (Francia)
6 al 9 de mayo de 2010

www.hogeuropgallery.com



PORT GRIMAUD, GOLFO DE SAN TROPEZ

Harley-Davidson Euro Festival Diversión al sol



¡El Harley-Davidson® Euro Festival de 2010 bien merece el esfuerzo! Una vez más, este evento se celebrará en la hermosa localidad de Port Grimaud, a escasos kilómetros de las elegantes calles y puerto del legendario golfo de Saint-Tropez. Las fechas clave serán entre el 6 y el 9 de mayo de 2010. El ambiente promete ser eléctrico, con música en la playa, buena comida, DJs animando la fiesta hasta altas horas de la madrugada y bares que abrirán el apetito de los asistentes.

Este año traerá numerosas sorpresas interesantes, incluida una oferta de actividades más amplia que nunca, con más bandas y más escenarios. Además del escenario principal de la playa, donde actuarán bandas entre las 9 de la noche y las 12.30 de la mañana, se instalará un nuevo

escenario, Plage De Rock, que acogerá actuaciones en directo durante todo el día, así como una nueva discoteca, Canopy, situada enfrente del restaurante Sun y que permanecerá abierta entre las 6 de la tarde y las 3 de la mañana. También abrirá sus puertas un nuevo bar Harley, el Custom Icon, situado en la playa junto a la zona de concesionarios.

El evento también acogerá una nueva zona de vendedores con bares y restaurantes, varios bares con actuaciones en directo como por ejemplo el Sun y Café del Mer, concesionarios de Harley-Davidson y productos de la colección Roadhouse y oficiales del evento.

Para aquellos que quieran disfrutar de las pruebas de conducción, habrá dos camiones repletos de los últimos modelos

de motocicletas. Y por supuesto, ¡no hay que perderse el desfile!

El Custom Bike Show, que cada vez atrae a más espectadores, se celebrará en la pintoresca localidad de Grimaud y pondrá el punto final al programa.

Precios: Preinscripción Socio de H.O.G. 40 €; Preinscripción invitado 60 €; Entrada en taquilla Socio de H.O.G. 50 €; Entrada en taquilla invitado 70 €; Entrada de un día Socio de H.O.G. 20 €; Entrada de un día invitado 25 €.

Aviso: este año, el precio de la entrada por anticipado solo ofrece acceso al evento durante tres días.

El precio no incluye los gastos de acampada ni de compra de productos oficiales, y no se entregarán pulseras de seguridad para las motos.

Alojamiento:

Camping Les Prairies de la Mer,
www.riviera-villages.com/prairiesdelamer-presentation_fr.html
Maison du Tourisme Carrefour de la Foux: www.st-tropez-lesmaures.com

Para preinscribiros mandad un e-mail a customerservices@hog-europe.com

Síguenos en Twitter y visita el sitio web www.hogeuropgallery.com para informarte de las últimas novedades.

IRELAND BIKE WEEK

Más y más socios se apuntan a la diversión al más puro estilo irlandés, p. 18



¡GANA UNA MOTOCICLETA!

ESTE AÑO, LOS ASISTENTES A LOS PRINCIPALES EVENTOS DEL H.O.G. Y HARLEY-DAVIDSON, COMO SILVERSTONE CLASSIC, IRELAND BIKE WEEK Y EUROPEAN BIKE WEEK, TENDRÁN LA OPORTUNIDAD DE GANAR MOTOCICLETAS HARLEY-DAVIDSON. ¡QUE NO SE TE OLVIDE COMPRAR PINS O PAPELETAS DEL SORTEO SI QUIERES QUE TE TOQUE UNA MOTOCICLETA!

RECORDATORIOS SOBRE RALLIES

H.O.G. EGYPT RALLY

Recorred en vuestras Harley-Davidsons las mismas tierras por las que viajó Moisés y en las que el faraón Ramsés libró duras batallas subido a su carro en tiempos inmemoriales. El H.O.G. Egypt Rally se celebrará del 10 al 14 de marzo de 2010 en la ciudad de Sharm El Sheikh, que combina los tesoros sumergidos del Mar Rojo, con un clima excelente y una moderna hospitalidad de lujo. Organizado por el Cairo Chapter, este evento promete ser una fiesta fantástica. www.egypthogrally.com



AFRICA BIKE WEEK

El evento volverá a celebrarse en Margate (Sudáfrica) del 24 al 27 de abril de 2010. Se espera que la segunda edición de la Africa Bike Week atraiga a más de 8.000 moteros Harley-Davidson® y de otras marcas procedentes de todo el mundo. El evento ofrecerá un programa de atracciones y actividades de ocio para los moteros y sus familias. La diversión no está pensada exclusivamente para los moteros Harley-Davidson® y los socios del H.O.G. Cualquier motero en busca de una aventura sudafricana será bien recibido. Los asistentes pueden esperar un programa lleno de actividades que incluirá: Harley-Davidson Village, área de exposición, demostraciones y paseos, comerciantes y vendedores de accesorios. Si te quieres apuntar, todavía deberías de estar a tiempo. ¡Prepárate para una aventura de verdad!

www.africabikeweek.com



EVENTO BENÉFICO 4S EN APOYO DE HELP FOR HEROES

Cuatro socios del equipo Harley-Davidson de Europa piensan recorrer los cuatro puntos cardinales de la isla de Gran Bretaña para recaudar todo el dinero posible a favor de la organización benéfica Help for Heroes (www.helpforheroes.org.uk).



El viaje comenzará el viernes 28 de mayo y recorrerá unos 4.000 km en tres días. A continuación, el lunes 31 de mayo tendrá lugar un festival benéfico para celebrar el final del trayecto que acogerá actuaciones musicales en directo, pruebas de conducción H-D®, puestos de comida y refrescos, sorteos (¡incluido el de una motocicleta H-D®!) y mucho más. La policía local aportará su ayuda a la cabeza y cola del grupo en sus motocicletas H-D®.

Si deseas apoyar el evento, visita www.all4sendurance.co.uk

¡ACTUACIÓN DE STATUS QUO CONFIRMADA PARA
EL SABADO 5 DE JUNIO! SI QUIERES COMPRAR
UNA ENTRADA, VISITA WWW.INEC.IE

ADELANTO

Ireland Bike Fest,
Killarney (Irlanda)

June 4-7, 2010

www.irelandbikeweek.com



IRELAND BIKE WEEK

¿Te apetece algo de diversión al más puro estilo irlandés?

Más de 4.000 motociclistas de todo el mundo acudieron a la tercera edición de la Ireland Bike Fest anual, que se celebró el pasado junio en Killarney, ¡y este año promete estar todavía más concurrida! Este evento tiene como característica especial el hecho de que es el único festival de motos abierto y gratuito de Irlanda, y todos los años congrega a moteros y aficionados a las motos procedentes de todo el mundo en la sede del festival: el hotel Gleneagle de Killarney.

El Ireland Bike Fest volverá a convertirse en el evento social más emocionante para la comunidad motera irlandesa del 4 al 7 de junio de 2010. Este evento se ha establecido como uno de los festivales de motociclismo más importantes del mundo, y la edición de este año será todavía más grande y emocionante. Entre las actividades más importantes caben destacar las excursiones diarias por rutas famosas, como la península de Dingle y el Ring of Kerry – que estarán dirigidas por el Celtic Thunder Chapter Ireland y el Gaelic Chapter Ireland –, exhibiciones de motos, pruebas de conducción gratuitas en motos Harley-Davidson®, la presencia de los concesionarios Harley-Davidson® de Waterford y Dublín, cursillos para moteros con poca experiencia y de control de la moto

a baja velocidad, concurso de motos custom y montones de actuaciones gratuitas en directo durante el día y la noche.

El recinto Bike Village, situado en los terrenos del hotel Gleneagle de Killarney, volverá a ser el centro de actividades durante todo el fin de semana, con puestos de venta de accesorios para motoristas, como indumentaria, cascos, productos oficiales y mucho más. En el Village se disponía de numerosos lugares para comer, tomar una copa o simplemente sentarse a escuchar a las bandas en directo y a los DJs que actuaron durante el fin de semana.

El Ireland Bike Fest Killarney también se complace en recibir a familias y visitantes que quieran disfrutar del “Bike Village” y de las actuaciones gratuitas en directo. Ni siquiera es necesario que los asistentes tengan moto; pueden limitarse a contemplar algunas de las hermosas máquinas que habrá en el recinto y participar en la diversión y el ambiente festivo del Ireland Bike Fest.

Como siempre, uno de los momentos destacados del fin de semana será el desfile del domingo por la mañana a favor de la organización benéfica Muscular Dystrophy Ireland. Igualmente, se volverá a realizar el sorteo de una motocicleta Harley-Davidson®, gracias al cual se recaudaron

22.000 euros en 2009 a favor de la misma organización. El afortunado ganador se llevará una Harley-Davidson® XL883 Iron.

Entre la oferta de actuaciones en directo del escenario principal del hotel Gleneagle se encuentra Monsters of Rock, un espectáculo del que forman parte tres de los grupos de homenaje más famosos del momento: Limehouse Lizzy, Live Zeppelin y el esperado regreso de Hells Bells, el grupo de homenaje de AC/DC más famoso del mundo que ya montó una buena en la Ireland Bike Fest del año pasado.

La Ireland Bike Fest también se complace de poder anunciar que, durante todo el fin de semana, el Centro de Eventos Nacionales de Irlanda, o INEC (www.INEC.ie), situado junto al Gleneagle Hotel, acogerá las actuaciones de numerosas estrellas internacionales. Entre las bandas confirmadas se encuentra Status Quo, que arrasará el festival el sábado 5 de junio. Los asistentes que se hospeden en los hoteles del recinto Bike Fest Village (el hotel y apartamentos Gleneagle y el hotel The Brehon) recibirán un descuento en el precio de las entradas para las distintas actuaciones del INEC ese fin de semana. Visita www.irelandbikefest.com para consultar el programa de eventos al completo.

**ADELANTO**

19º European H.O.G. Rally
y Swiss Harley Days,
Campione-Lugano (Suiza)

16 al 18 de julio de 2010

www.swissharleydays.ch



Este mes de julio, la emoción reinará en el lago Lugano, al sureste de Suiza, con el rugido de las motocicletas Harley-Davidson, ya que la 19.ª edición del European H.O.G. Rally unirá sus fuerzas con Swiss Harley Days para dar lugar a un evento sin precedentes.

Situado cerca de la frontera italo-suiza, el lago Lugano proporciona un magnífico telón de fondo para esta fiesta de Harley. La inscripción es gratuita, así que se anima a todos los motociclistas aventureros a que asistan.

Los paisajes de Lugano combinan a la perfección las montañas, colinas y llanuras y representan el verdadero estilo de vida mediterráneo. La ciudad de Lugano cuenta con un centro histórico repleto de magníficos edificios, además de tiendas para todos los gustos y mercados característicos. La zona también posee espléndidos

restaurantes donde se sirven platos de alta cocina y tradicionales. El lago mide 35 km de largo por 3 km de ancho y en él se pueden practicar numerosos deportes acuáticos.

Se trata de una zona que siempre atrae muchos visitantes al evento. Vengas de donde vengas, podrás disfrutar de algunas de las mejores carreteras europeas para la conducción en moto, incluidos los famosos puertos de montaña de Suiza e Italia. Durante el evento, se podrán realizar visitas guiadas o en libertad para explorar la zona y disfrutar de las estupendas carreteras que la atraviesan.

Además de los hermosos parajes, los socios del H.O.G. también podrán disfrutar de numerosas actividades exclusivas, como la fiesta de bienvenida VIP del jueves por la noche (día 15). Además, aconsejamos a los socios del

H.O.G. que se inscriban por anticipado para recibir un pack exclusivo que incluye una camiseta del rally por valor de 25 euros, un pin del rally por valor de 7 euros y un bordado del rally por valor de 5 euros. El precio especial del pack para los socios del H.O.G. es de 30 euros (o su equivalente en CHF si se adquiere en el evento). Los packs se pueden encargar en members.hog.com y recoger en el evento. El plazo termina el 1 de junio de 2010, así que inscríbete ahora si no te quieres quedar sin plaza.

Si piensas realizar algún trayecto, es buena idea compartir tu plan de ruta con otros socios en el Planificador de rutas de www.hogeuropgallery.com y ver las fotos de la zona en la galería.

Si quieres obtener los mejores precios de alojamiento, puedes realizar ya la reserva en www.swissharleydays.ch

Próximos eventos del H.O.G.® en 2010

en members.hog.com encontraréis información adicional sobre todos los eventos

MARZO

1° International H.O.G. Egypt Rally
Sharm el-Sheikh, 11-13 de marzo

ABRIL

Primary Officer Training 2010
Milwaukee, 7-11 de abril

Africa Bike Week 2010
Margate (Sudáfrica), 24-27 de abril

MAYO

4° Harley-Davidson Euro Festival® Port Grimaud,
Golfo de San Tropez, 6-9 de mayo

Echa un vistazo al video del evento de 2009 en www.hogeuropегallery.com

Vienna Harley Days
Viena (Austria), 14-16 de mayo

2° Lion Roar Rally
Limpopo (Sudáfrica), 29-31 de mayo

JUNIO

Magic Bike Rally
Rudesheim (Alemania), 3-6 de junio

8° Snowball Rally Drakensburg
(Sudáfrica), 4-6 de junio

Benelux H.O.G. Rally
Laroche (Luxemburgo), 4-6 de junio

Ireland Bike Fest
Killarney (Irlanda), 4-7 de junio

11° International H-D Festival
Alsóörs (Hungria), 13-20 de junio

Baltic Bike Event
Jurmala (Letonia), 11-13 de junio

Barcelona Harley Days
Barcelona (España), 18-20 de junio

Hamburg Harley Days
Hamburg (Alemania), 25-27 de junio

JULIO

2ª European Posse Ride
3-18 de julio

19° European H.O.G. Rally y Swiss Harley Days 2010
Campione-Lugano (Suiza), 16-18 de julio

Echa un vistazo al video del evento de 2009 en www.hogeuropегallery.com

Sweden National H.O.G. Rally
Aare (Suecia), 23-25 de julio

Harley-Davidson en Silverstone Classic
Silverstone (Reino Unido), 23-25 de julio

Norway National H.O.G. Rally
Svo Ivaer (Noruega), 29 de julio - 1 de agosto

Berlin Harley Days
Berlín (Alemania), 30 de julio - 1 de agosto

AGOSTO

South of England Rally Bisley
(Reino Unido), 6-8 de agosto

6° Hippo Rally Mpumalanga
(Sudáfrica), 7-9 de agosto

5° White River Rally
Mpumalanga (Sudáfrica), 7-10 de agosto

Friendship Ride Germany
Rhön, Wasserkuppe 13-15 de agosto

Thunder in the Glens Aviemore
(Escocia), 27-30 de agosto

SEPTIEMBRE

13° European Bike Week
Faaker See (Austria), 7-12 de septiembre

Echa un vistazo al video del evento de 2009 en www.hogeuropегallery.com

1° Bloemfontein Rally
Sudáfrica, 24-26 de septiembre

OCTUBRE

H.O.G. Alpine Heath Rally
Drakensburg, KZN (Sudáfrica), 1-3 de octubre

West Coast Rally
Sudáfrica, 8-10 de octubre

NOVIEMBRE

Royal Rally (Swaziland, Mozambique), 5-8 de noviembre

www.hogeuropегallery.com
members.hog.com



2010 AT A GLANCE

Harley-Davidson Authorized Tours



CANADA

Canadian Rockies & Yellowstone, Canada

- June 13-30
- July 22-August 6

EUROPE

Spain and Portugal Peninsula

- May 8-23

Normandy, France

- May 6-10

Dragon's Edge

- May 21-24

West Coast Scotland & Skye

- May 18-24

Spain, Barcelona, Pyrenees & France

- June 2-13

Ireland BikeFest

- June 3-7

Four Nations

- June 17-21

Friends, Romans, Countrymen, UK

- June 20-23

The Greast Escape - East Germany & Poland

- June 27-July 10

European Posse Ride Czech Republic, Austria, Germany, Italy

- July 3-18

European H.O.G. Rally, Lugano, Switzerland

- July 13-20

Swiss Lakes & French Alps

- July 22-30

Chateau & Gourmet

- August 6-10

Champagne Region, France

- August 14-17

Thunder in the Glens, Scotland

- August 20-26

Faaker See & Salzburg

- September 3-16

Loire Valley

- September 24-29

SOUTH AFRICA

**South Africa -
Western Cape**
Cape Town, from January
10, 2010 - this ALL YEAR
ROUND tour will commence
every Sunday, finishing the
following Thursday.

Mpumalanga Tour, South Africa

- May 8-15

HOG Mototunis Tour, Tunis

- August 3-11
- October 2-10
- December 4-12

Mother City Tour, South Africa

- October 30-November 13

Western Cape

Bike Ride,

South Africa

- November 21-December 5

South Africa,

- November 28-December 15

USA

Daytona and the Florida Keys

- 4 Mar - 14 Mar

Coast to Coast, Orlando-Los Angeles

- March 23-April 10

Canyon Country Tour

- May 8-16 (French guides)
- August 23-September 1
(Italian guides)

Anasazi Tour

- May 26-June 9
- June 11-25
- July 7-21
- July 23-August 6
- August 8-22

Riding the Canyons

- May 31-June 10

Route 66 Deluxe Tour

- June 2-18
- June 3-19

Ouest Americain

- June 12-26 (French
guides)
- August 8-21 (Italian
guides)

Route 66

- June 12-28

Route 66 West National Park & Las Vegas

- July 17-27

Route 66 Chicago - Los Angeles

- July 31-August 17

Wild Wild West

- July 24-August 7 (French
guides)
- August 29-September 12
(Italian guides)

Sturgis-Rockies

- August 2-17

Hell of Arizona

- August 4-17

California Dreamin'

- August 4-17

Sturgis and the Old West

- August 9-20

West America

- August 14-29

Denver - Sturgis - Yellowstone

- August 18-September 2

Coast to Coast, Los Angeles-Orlando

- November 2-20

**For all Harley-Davidson
Authorized Tours
bookings, please go to
the Event Calendar on
www.harley-davidson.com or contact
the Member Services
Centre on
00800 1111 2223**

De gira por EUROPA



EL OBJETIVO DE los Touring rides es relajarse y disfrutar de la experiencia de conducir sin la preocupación de tener que planear la ruta y encontrar un hotel. Los H.O.G. Touring Rides de Brettours están diseñados para llevaros del punto A al punto B por carreteras rurales y secundarias y evitar, en la medida de lo posible, el tráfico denso de las carreteras nacionales y las aún más tediosas y caras autopistas de peaje europeas. Paisajes espectaculares, pueblos remotos, aldeas ocultas, lugares de interés histórico y, por supuesto, carreteras sin tráfico, es lo que podéis esperar de esta experiencia. En Brettours nos encargamos de investigar y recorrer previamente todas las rutas, así que siempre sabemos adónde nos dirigimos exactamente. El alojamiento será siempre en hoteles de calidad (mínimo de 3 estrellas), en habitaciones con cuarto de baño, teléfono, TV, etc. Las etapas del tour se realizan a un cómodo ritmo Harley y la presencia de un capitán de ruta y de una moto escoba contribuirán a hacer que la experiencia resulte agradable y relajada. El equipaje se transporta todos los días en un vehículo de apoyo que sigue al grupo.

TOURS EUROPEOS PARA 2010

La costa de Normandía

Es nuestro primer viaje de la temporada y os ofrece la oportunidad de desempolvar las máquinas y volver a poner a punto vuestras habilidades a lomos de la moto antes de que lleguen los cálidos días de verano. ¿Qué mejor manera de hacerlo que recorriendo las carreteras costeras del norte de Francia y la hermosa campiña normanda?

Escocia - Costa oeste, Tierras Altas e isla de Skye

Se trata de un tour de seis noches y siete días que permite disfrutar de los increíbles paisajes de los lagos, la costa, los valles y los páramos del oeste de Escocia, y que también incluye una estancia de dos noches en la espectacular isla de Skye. El alojamiento es en hoteles de calidad y la cena está incluida todas las noches.

España, Barcelona, Pirineos y Francia

Este año haremos un cambio en este tour, ya que por primera vez nos dirigiremos hacia el este hasta la costa mediterránea y pasaremos dos noches en la cosmopolita Barcelona. En el viaje de vuelta cruzaremos los Pirineos y atravesaremos Francia hasta St. Malo, donde cogeremos el ferry de vuelta a Inglaterra.

4 naciones - Francia, Bélgica, Luxemburgo y Alemania

Este tour atraviesa los hermosos y densos bosques de las Ardenas belgas, la menos conocida y escarpada región de

la "Pequeña Suiza" luxemburguesa y la famosa región vitivinícola del valle del Mosela en Alemania. Los recorridos a lo largo del río, los atractivos paisajes y los pintorescos pueblos, ciudades y castillos hacen que el tour por estas cuatro naciones resulte realmente agradable.

La gran evasión

Se trata de un tour nuevo que os ofrece la oportunidad de visitar Alemania del Este y Polonia y ver algunos de los recordatorios más conmovedores de una Europa dividida y en guerra - una nueva aventura para todos nosotros. Dispondremos de abundante tiempo para relajarnos, ya que pararemos en centros turísticos costeros de Alemania y la costa báltica polaca. Además de disfrutar de los paisajes, también visitaremos lugares de interés histórico como el castillo de Colditz, Stalag Luft III, desde donde se realizó "la gran evasión" y los terrenos del campo de concentración de Belsen. Como es habitual y en la medida de lo posible, viajaremos por carreteras secundarias. Sin embargo, debido a las distancias que separan algunas de las áreas que visitaremos en el este, también tendremos que viajar por autopistas y carreteras generales. No obstante, intentaremos utilizar este tipo de carreteras lo menos posible y sólo cuando no haya otra alternativa viable.

Lagos suizos y Mont Blanc

Los dos primeros días del tour viajaremos por Francia, donde recorreremos algunas de las carreteras más espectaculares del país. A continuación entraremos en Suiza para dirigirnos a la ciudad de Montreux, a orillas del lago Ginebra. De allí pondremos rumbo a Chamonix, Mont Blanc y los impresionantes Alpes franceses, donde podréis disfrutar durante cinco días de los espectaculares paisajes de las montañas y los lagos suizos y franceses, antes de regresar a Calais siguiendo una ruta distinta a través de Francia. ¡Otro tour de carreteras magníficas!

Castillos y gastronomía

Alojamiento en tres espectaculares castillos de 4 estrellas, disfrutando de un entorno tranquilo y elegante, y degustando la cocina que ha hecho de Francia un país famoso en el mundo entero. El objetivo de este tour es disfrutar de la elegancia, el lujo y el buen comer después de haber pasado el día recorriendo las fantásticas carreteras rurales del norte de Francia.

Región de Champagne

Mediados de agosto en la región de Champagne, cuando las uvas maduran en las viñas antes de que comience la vendimia en septiembre. ¿Qué más se puede pedir? El paisaje en esta parte de Francia es muy bonito, con colinas suaves y pueblos de postal. Y, por supuesto, sin olvidarnos

de las ondulantes carreteras que aguardan a que las recorramos bajo el sol de verano. Con la capital de esta región a escasa distancia, dispondréis de la oportunidad de visitar una o más bodegas en la ciudad y sus alrededores, o simplemente de aprovechar para relajarnos en el hotel.

Faaker See y European Bike Week

La European Bike Week es, en nuestra opinión, uno de los mejores eventos del calendario motero y ese es el motivo por el que todos los años hacemos un tour que llega hasta allí. Este año vamos a realizar grandes cambios en el recorrido, con una ruta de ida nueva y una ruta de regreso modificada y revisada. En el viaje de ida pasaremos por las Ardenas belgas, los montes Eifel alemanes, el valle del Rin y Salzburgo, donde haremos una parada de dos noches para que podáis descansar, visitar esta histórica ciudad y tener tiempo para practicar las canchones de "Sonrisas y lágrimas" ... El viaje de vuelta será a través de las estaciones de esquí austriacas, la Selva Negra y la región de Alsacia. Una auténtica aventura por carreteras secundarias para asistir a un rally fantástico. Os podemos asegurar que este viaje tendrá paisajes interesantes, bonitas paradas en lugares de interés, pueblos pintorescos, aldeas tranquilas y, por supuesto, carreteras espectaculares.

Valle del Loira

¿Qué mejor lugar para cerrar la temporada que el hermoso valle del Loira? Al ser una región más cálida que el norte de Francia, podéis imaginaros lo placentero que resulta conducir con las suaves temperaturas de fin de verano, cuando las hojas empiezan a cambiar de color y las viñas ya han perdido las uvas en esta tranquila región del centro de Francia. Desde la histórica ciudad de Saumur, con su impresionante castillo, sus vinos espumosos y sus cuevas trogloditas, hasta Orleans, que pasó a la historia como la ciudad que Juana de Arco arrebató a los ingleses. El alojamiento en este último tour es en régimen de habitación y desayuno, excepto la última noche, lo que os proporciona la oportunidad de ir a los restaurantes que más os apetezcan en estas ciudades antiguas y llenas de encanto.

Los tours que figuran en este artículo constituyen nuestros "European Harley-Davidson Authorized Tours", y están organizados por Brettours - www.brettours.co.uk
E-mail: caroline@brettours.wanadoo.co.uk
Tel: +44 (0)1304 379446



H.O.G. ESPAÑA PRESENTA...

LA VUELTA

A LA PENÍNSULA IBÉRICA

EN HARLEY-DAVIDSON

8 a 23 de MAYO 2010

15 NOCHES

- *BARCELONA
- *BOLTAÑA (HUESCA)
- *SAN SEBASTIÁN
- *COVADONGA (ASTURIAS)
- *PANTÓN (LUGO)
- *OPORTO (PORTUGAL)
- *PLASENCIA (CÁCERES)
- *VILANOVA DE CACELA (PORTUGAL)
- *SEVILLA
- *GRANADA
- *LA MANGA DEL MAR MENOR (MURCIA)
- *VALENCIA
- *CUENCA
- *ZARAGOZA
- *BARCELONA



PRECIOS POR PERSONA

ORGANIZA:



COLABORA:



-TOURING COMPLETO, HAB.DOUBLE... 2.090euros
-TOURING COMPLETO, HAB.INDIVIDUAL... 2.660euros
-1ª ETAPA (08-16 MAYO), HAB.DOUBLE... 1.160euros
-1ª ETAPA (08-16 MAYO) HAB. INDIVIDUAL... 1.470euros
-2ª ETAPA (16-23 MAYO), HAB. DOBLE... 1.060euros
-2ª ETAPA (16-23 MAYO), HAB.INDIVIDUAL... 1.350euros
Incluyen: pensión completa, hoteles de 4 y 5 estrellas, furgón de equipajes, cuatro "road captains" y un "road leader", camisetas, pin, parche, trofeos, etc

LIMITADO A 50 MOTOS H-D

INFORMACIÓN:

TELF. 963 420 422

VIAJES LEVANTE S.A.

E-MAIL: harley@viajeslevante.com



HOG NEWS



NÚMERO 12

BOLETIN OFICIAL DEL HARLEY OWNERS GROUP® ESPAÑA

PRIMAVERA 2010

» TENERIFE TOURING RIDE-MOTOROCK 09 » MUJERES AL MANILLAR
» NACIMIENTO DEL MENORCA CHAPTER » EVENTOS 2010



Hola amig@s

YA HAN PASADO las Navidades y ahora habría que empujar la moto, un poco, por el parking para perder esos kilos de más.

Seguro que alguien os ha regalado algo de Harley... ¡que fácil es complacer a un auténtico aficionado a la marca! Nunca tendrás dudas sobre qué regalarle, pues siempre habrá algo que aún no ha conseguido. Ya sé que hay mucha gente que, en su casa, tiene un auténtico "museo" de artículos de la marca H-D, (hasta una habitación de 50m2 en la casa de un conocido aficionado en el mundo H-D de Madrid)... aun así, seguro que algo le falta.

Lo que ocurre, es que nos encontramos con que todos tenemos en casa un armario repleto sólo de camisetas H-D, porque no hay forma de pasar por cualquier concesionario sin comprar una camiseta del mismo, o no

traerla de cada evento al que se asiste. Así que, casi todos, tenemos tantas camisetas que es imposible ponérmolas; por eso, de vez en cuando, yo voy y regalo un montón de ellas a mis amig@s, amantes de las H-D's y ¡no veas qué alegría les das...!

Y hablando de "dar y regalar", quiero aprovechar la ocasión para agradecer a todos aquellos H.O.G. chapters, y otros grupos relacionados con la marca, que han realizado este año un "Toys Run", el tiempo y el cariño empleados. El concepto de la recogida y entrega de juguetes, acompañados por un buen número de Harleys decoradas con aires navideños y pilotadas por Santa Claus o por los Reyes Magos, en un Centro de acogida de niños (o alguna institución similar), se está incorporando cada año a más calendarios de eventos de los chapters. Creo que ésto no sólo ayuda a quitar de la cabeza de algunos la posible mala reputación que podamos tener los moteros, sino que, nos auto-regalamos con la sensación de bienestar y con la felicidad de haber

compartido nuestra alegría con otros. Otros que, posiblemente, no puedan disfrutar ni de lo más básico, ni de todo lo que tenemos nosotros, o nuestros hijos, empezando por la moto y/o la posibilidad de irse con su madre/padre a realizar fantásticos viajes en ella.

¡Bueno... me estoy yendo por las ramas...! Ahora empieza ya la primavera y hay que subirse a la moto. Aun así, se me ha ocurrido hacer una segunda edición del "Toys Run", quizás en verano, con o sin regalos. Basta dar una pequeña vuelta montados en el asiento trasero de una Harley, para que los niños vivan unos momentos muy, muy felices e inolvidables.

Disfrutad de vuestras Harleys y de todo lo que se puede hacer con ellas.

Saludos, nos veremos en la carretera.

Vuestra
Sue Nagel

H.O.G. y Rider Services Manager
España y Portugal
sue.nagel@harley-davidson.com

NACIMIENTO DEL MENORCA CHAPTER

EN JULIO DEL año pasado, se celebró en Barcelona, el 105º aniversario de Harley-Davidson y el 25º aniversario del H.O.G. (Harley Owners Group).

Tres compañeros de Ferreries (Isla de Menorca) -Carlos, Abel y Andrés-, tuvimos el placer de asistir a dicho evento. Fueron unos días inolvidables para cualquier amante de las motos.

Allí se gestó la idea de crear un chapter para Menorca, ya que todas las regiones del mundo estaban allí representadas a

través de sus respectivos chapters. Tuvimos el gusto de conocer a los componentes del Mallorca Chapter y del Ibiza Chapter, los cuales nos animaron a crear el nuestro.

Así fue, nos pusimos manos a la obra, y después de un año, el Menorca Chapter es ya una realidad. Formamos parte de H.O.G. España y estamos patrocinados por Euromotos Palma, que es el Concesionario oficial Harley-Davidson para Mallorca y Menorca.

Salimos todas las semanas y realizamos bonitas rutas por la isla.

Esperamos que, en un futuro no muy lejano, podamos realizar algún evento importante, con el fin de darnos a conocer un poquito más y estrechar lazos con otros chapters de España, y ¿porqué no? de otras partes del mundo.

Deseamos que esta gran familia que formamos, siga creciendo día a día, para así poder disfrutar, aún más, de este

apasionante mundo que es Harley-Davidson.

Un abrazo
Andrés
Director del Menorca Chapter



PARADA HARLEY-DAVIDSON CIUDAD DE GRANADA

EL PASADO TRECE de diciembre, tuvo lugar en Granada, una Parada Harley de la que todos los participantes tendremos un recuerdo especial. Más de cien Harley-Davidson procedentes del Málaga Chapter, Coyotes Málaga, del propio Granada Chapter, HDC Granada y más usuarios de Harley, disfrutamos de una jornada sin precedentes en nuestra ciudad.

Ante un sol y unas temperaturas más propias del cercano invierno, el día parecía que nos iba a recompensar con buen tiempo. Puntualmente, el Granada Chapter y otros usuarios de Harley, nos dimos cita en el Concesionario Harley-Davidson de Granada, para posteriormente desplazarnos unos veinte kilómetros y recoger en carretera a nuestros compañeros moteros de Málaga Chapter y Coyotes Málaga.

Ver circular unas cuarenta Harleys en perfecta formación impresiona lo suficiente como para que los acompañantes de los coches que nos adelantaban nos hicieran fotos. Llegamos al punto de encuentro, y a los quince minutos, oímos el rugir de unos setenta motores Harley acercándose por la vía de servicio. Hubo reencuentros de viejos amigos, conocidos y nuevas presentaciones, mientras se comentaba el frío que habían sufrido nuestros compañeros procedentes de una ciudad de temperaturas más templadas.

¡Ahora sí, menudo espectáculo! Más de cien Harleys circulando por carretera en perfecta organización, guiados por nuestros capitanes de ruta y ayudantes de seguridad, que nos hicieron disfrutar de la ruta y del paisaje. Paramos justo a las afueras de la ciudad para encontrarnos con la Policía Local de Granada que nos escoltó hasta el centro de la ciudad. Todos estamos acostumbrados a que se vuelva alguna que otra cabeza cuando circulamos solos en ciudad, pero cuando más de cien Harleys entraron en Granada, las aceras se llenaron de gente que no se limitaban a seguirnos con su mirada, y que no sólo se paraban a disfrutar del desfile, sino que empezaban a sacar móviles y cámaras para grabar el momento bien con una foto o con un vídeo ¡Impresionante!

Aparcamos las motos en la Plaza de la Real Chancillería, zona turística con bares de tapeo y restaurantes característicos de nuestra ciudad. Mientras algunos repostaban energías, otros nos dedicábamos a tomar fotos, hablar con otros compañeros moteros, con personas que se interesaban por las motos, que se



acercaban a preguntar por ellas y por nosotros. ¿Qué es un Chapter? ¿Y el H.O.G.? Fueron respondidos con las mismas ganas y el mismo entusiasmo del momento que estábamos disfrutando. Una hora después nos volvimos a poner en marcha rumbo al restaurante Las Yucas en Atarfe.

En el restaurante nos atendieron estupendamente, tanto al recibirnos con un amplísimo parking vigilado donde dejar las motos, como dentro de la sala dónde disfrutamos de una buena comida. Granada Chapter quiso tener un detalle con Pitu, director del Málaga Chapter, y agradecerle públicamente las veces que hemos sido bien acogidos en su ciudad en todas nuestras visitas. Cuando terminamos de comer

llegaron las despedidas. Había algo de prisa por iniciar el viaje de vuelta ya que, aunque el tiempo nos respetó a lo largo del día, conforme avanzaba la tarde las nubes de un inminente temporal de frío y nieve avisaban del cambio del tiempo.

Esperamos no tardar mucho en repetir un día como hoy, donde el Granada Chapter ha tenido el placer, la ilusión y la capacidad de organización, de cara a poder invitar a más Chapters y amigos de Harley-Davidson. Gracias a todos los asistentes por venir y hacernos disfrutar con vuestra presencia de un día inolvidable. Un saludo y nos vemos en la carretera.

Ulpio (www.ulpio.es) Editor y fotógrafo
Granada Chapter (www.granadachapter.com)



Otoño en Capital Chapter Madrid

Capítulo 1 – Capital Chapter Madrid & Cabaleiros do Ferro

El 20 de septiembre (sí, ya sé que es un día antes de la entrada oficial del otoño) Capital Chapter acudió como todos los años (vale, hasta ahora sólo dos pero seguro que iremos muchas más veces) a la Reunión Motera de los Cabaleiros do Ferro en Las Rozas, y ya van seis. Como siempre, reinó el buen rollo, la música y la diversión. A diferencia del año pasado el sol no se perdió la cita y contribuyó a la gran asistencia y a que todos disfrutásemos mucho más del evento.

Montamos en moto, cantamos, bailamos... y hasta algunos tuvieron la suerte de recibir regalos, ¿verdad Noni?

En definitiva, un gran fiesta y una gran compañía ¡Bravo Cabaleiros!

Capítulo 2 – Sevilla y ¡olé!

Ya hacía días que había entrado el otoño, pero la meteorología no se había enterado aún.

El 25 de septiembre pusimos rumbo a Sevilla por la Ruta de la Plata para disfrutar de la 1ª Velá. Algunos ¡por los pelos!

estrenamos moto y éste fue el marco ideal... kilómetros de calidad por las carreteras sevillanas con una organización excelente.

Los detalles fueron de agradecer, pequeñas atenciones que hacen de un rally algo para recordar.

Además tuvimos la oportunidad de comprobar aquella frase tan famosa: "la lluvia en Sevilla es una maravilla". Tras un abrasador viernes, el sábado tuvimos la suerte de que lloviera, lo que lejos de aguar la ruta, la hizo más agradable y, a pesar de que comimos en una "pará" de El Rocío, la organización nos proveyó de un techo estupendo para que todo saliera a pedir de boca.

Capítulo 3 – Halloween Screaming Eagle

El 31 de octubre, coincidiendo con la noche de Halloween (de ahí el nombre que algunos le han dado a esta ruta) nuestros compañeros Antonio Millas y Nacho Coe se curraron (y mucho) lo que en principio se llamó "Ruta Sierra Norte".

La organización fue impecable y además

acompañó el tiempo, resultado: un día estupendo para disfrutar de motos y moteros.

Torrelaguna, el Valle del Lozoya, Miraflores... un entorno privilegiado vestido con los brillantes colores del otoño madrileño.

No tengo palabras para daros las gracias a los que organizaron, a los que colaboraron y a todos los miembros de Capital Chapter que sois tan participativos y os implicáis tanto en todas las actividades que llevamos a cabo.

Capítulo 4 – A falta de pan...

No todo iba a ser buen tiempo ¡que estamos en otoño! Así que, aunque había prevista una salida para el 29 de noviembre las previsiones meteorológicas eran nefastas, así que vámonos de ruta... de ruta barítima.

Cualquier excusa es buena para compartir un buen rato con nuestra gente y a un buen aperitivo por Madrid un domingo por la mañana no se le puede decir que no.

Capítulo 5 – ¡Felices Fiestas!

El día 12 de diciembre celebramos la tradicional comida de Navidad... y el no menos tradicional karaoke de Capital Chapter Madrid.

¡Qué mejor manera de celebrar la Navidad! Fiesta y diversión con los amigos con los que hemos pasado tantos buenos ratos durante todo el año.

Epílogo

Y con estos acontecimientos hemos cerrado un año en el que hemos cumplido nuestro principal objetivo: disfrutar de nuestra Harley en la mejor compañía posible.

Gracias a todos. Feliz Navidad y que el año 2010 nos traiga muchos más kilómetros que recorrer.

Texto: Olga Velasco Asensio (Editor Capital Chapter Madrid)

Fotos: Mª Carmen Cano Martín (Fotógrafo Capital Chapter Madrid)





Texto: Jaco Fotos: Vicko



I TENERIFE TOURING RIDE-MOTOROCK 09

HARLEY-DAVIDSON Y ROCK EN EL APASIONANTE ENTORNO DE LA ISLA DE TENERIFE



DEL 24 AL 28 DE Septiembre 2009, tuvo lugar el I TENERIFE TOURING RIDE-MOTOROCK 09 que el Tenerife Chapter organizó en la antigua y señorial Villa de Garachico, y que, con más de 50 inscritos procedentes de todas las Islas del Archipiélago Canario, y fundamentalmente de compañeros de Las Palmas Chapter, pretendió unir impresionantes rodaduras por los más bellos rincones de Tenerife, con la participación activa en fiestas populares tinerfeñas y, sobre todo, con un amplio elenco del mejor ROCK MOTERO que hoy palpita intensamente en el escenario musical de la Isla.

El escenario elegido para la ocasión, no podía ser más representativo de la riqueza cultural y paisajística de la Isla de TENERIFE: la antigua y noble Villa de GARACHICO, literalmente volcada al mar y a los feraces montes cortados a pico del Parque Rural de Teno, en la

porción de la isla que se denomina localmente, la "Isla Baja".

El viernes 25 de Septiembre tras la presentación protocolaria del evento y la entrega de documentación, camiseta, parche y pins conmemorativos, ascendimos al Parque Nacional del Teide a través del fantástico paisaje de coníferas de alta montaña dispersas en el infinito mar de rocas volcánicas de Chío y Arguayo, sobre el cual la retama, aún de color ocre por los estragos del reciente calor estival, conformaba una tenue alfombra aterciopelada, iluminada por la nítida luz matutina en un día soleado y diáfano.

El ronco rugir de nuestras Harleys rompía en alegre fanfarria el silencio majestuoso de aquel escenario fantasmagórico, donde la roca y el capricho de la erosión imperan y a donde ni siquiera alcanzan a llegar las nubes. En el Parador Nacional del Teide realizamos una parada técnica para disfrutar de un sabroso café canario embelesados en la contemplación de aquel espectacular paraje, paraíso de los amantes de la naturaleza en su estado más puro y salvaje.

Tras vislumbrar las blancas cúpulas de los múltiples telescopios del Parque Astrofísico Internacional de Izaña, iniciamos el descenso hacia La Esperanza y Santa Cruz de Tenerife adentrándonos progresivamente en el "Mar de Nubes", curioso fenómeno atmosférico que condensa las nubes en un verdadero blanco mar a las faldas del macizo volcánico mientras aquellas resbalan y se revuelven al contactar con los bosques y cimas de las laderas.

Entre profusos bosques de pino canario, de rectilíneos troncos y altas y profundas copas, que cubrían el cielo a modo de gigantescas cúpulas arbóreas, alcanzamos el pueblo de La Esperanza y de ahí, a través de una de las principales arterias de Santa Cruz, llegamos al puerto pesquero de San Andrés, y de allí a Taganana, en la abrupta costa norte de la Isla.

El almuerzo estaba previsto en un pequeño Restaurante que dominaba una espectacular vista sobre los acantilados y la playa salvaje de Benijo. Tras el café, regresamos a Garachico a través del misterioso Monte de las Mercedes, plagado de helechos, dientes de león, verodes, hayedos y brezales que envueltos en la densa y húmeda bruma de las cimas, con sus delgadas y enrevesadas ramas y troncos conferían un aire de mágico encantamiento a aquel hermoso paraje.

Ya en Garachico, fuimos recibidos por el Excmo. Sr Alcalde de la villa, en el incomparable marco del claustro del Convento de San Francisco, del siglo XV y con soportales de magnífica madera labrada.

La noche se acercaba, y con el crepúsculo, sobre el agitado Mar de Garachico, en el Muelle viejo empezaba a sonar la música; el MOTOROCK-09, la primera edición de un Festival que pretende aunar el mundo de la MOTO y el ROCK que más la identifica, daba el pistoletazo de salida en un escenario junto al Mar, con cinco grupos de nuestra Isla que hacían vibrar a los asistentes a ritmo de guitarras eléctricas, baterías y soberbios solistas: Estación Zoo, Black Thousand Band, Line y Marvel Hill llenaban la noche de pasión motera y rockera como broche final de un día hermoso y agotador.

La jornada del sábado comenzaba por una ruta agreste que se adentraba en el espectacular macizo montañoso de Masca, A través del Tanque, El Amparo y La Montañeta alcanzamos la señorial Villa de Icod de los Vinos, famosa por albergar un ejemplar milenario de una especie vegetal autóctona de nuestras Islas, el Drago.

Tras una breve Recepción pública por el Alcalde de Icod y un típico almuerzo canario, retornamos a Garachico, para tomar un respiro y asistir a la segunda jornada del MOTOROCK de TENERIFE y a diversos espectáculos de kangoo-jump, de Danza del Vientre, baile exótico y de exposición de coches antiguos antes de vibrar intensamente con la actuación de 13 Motos, Comsat, Mistake, Los Contratiempos y Brutalized kids, que inundaron de buen ROCK la cálida y tranquila noche de Garachico.

Hasta bien entrada la noche, continuó la música, el baile y la diversión en un encuentro apasionante e inolvidable... en TENERIFE.

Organiza:

CANTABRIA CHAPTER ESPAÑA

H.O.G.

LADIES ROCK 2010

23 al 25 de Abril

**Inscripción limitada
Solo Ladies of Harley**

**Cierre de inscripción:
31 de Marzo de 2010**

Colaboran:

WUOLAH HARLEY-DAVIDSON CYCLES

Cantabria Harley-Davidson

H.O.G. España

Más información:
costacantabrica@cantabriachapter.com
Telf. 629 730 400
www.cantabriachapter.com



¡Mujeres al manillar!

La reunión de las Ladies of Harley a nivel nacional, más importante hasta la fecha, tendrá lugar del 23 al 25 de abril en Cantabria

EL FIN DE SEMANA del 23 al 25 de abril va a tener lugar el evento de las mujeres en Harley más importante celebrado hasta la fecha en España a nivel nacional. Tendrá lugar en Cantabria y estará organizado, en su mayor parte, por las Ladies del Cantabria H.O.G. Chapter en colaboración con H.O.G. España.

Será un fin de semana en un precioso hotel, con unas instalaciones de Spa extraordinarias, se organizarán rutas en moto, buena comida, una gran cena de gala y lo más importante: haremos nuevas amigas.

Y... ¡"sorry" chicos! Como bien dice el nombre, es una reunión exclusiva de Ladies; pero tranquilos, os mandaremos fotos.

**Las inscripciones se abrirán en febrero y para más información se puede consultar la: www.cantabriachapter.com
costacantabrica@cantabriachapter.com
Tel. 629 730400**



Valencia Chapter



EL AÑO 2009 es un año muy especial, un año conmemorativo para el Valencia Chapter: está de celebración, está de fiesta, ya que acaba de cumplir su 15º Aniversario y lo ha celebrado por todo lo alto, un fin de semana lleno de actividades, rutas, amigos, risas, disfraces, sorpresas y sobre todo un buen ambiente.

El sábado por la mañana desde el punto de partida en El Mestalla, nuestro Road-Captain, El Tío Paco, guió a unas 50 motos en dirección a Rubielos de Mora (Teruel), en busca de ese fin de semana tan esperado

listo para el almuerzo; en el jardín del hotel colocaron unas mesas, carpas y música ambiente. Almorzamos mientras nos íbamos instalando en el hotel que, lleno de posters de H-D, H.O.G. y banderas del Chapter, nos hacía sentirnos como en casa.

Antes de la hora de comer muchos aprovecharon para darse un paseo por el rústico pueblo de Rubielos de Mora, sus pequeñas calles llenas de encanto, sus comercios y sus pronunciadas cuestas nos abrieron el apetito.

Tras la comida y la "siesta", un grupo realizó una salida a Teruel, a la fiesta del

por todos. Llegamos a la hora de almorzar y allí nos esperaban nuestro director: Ximo & Charo, con Sento (oficial de Actividades), que llegaron el día anterior para prepararlo todo, y que así, al día siguiente lo tuviéramos todo



Jamón, y otros se fueron a Mora de Rubielos a pasearse por el pueblo. Todos aquellos que no asistieron durante el día y que no querían perderse la gran fiesta, fueron llegando a lo largo de la tarde.

La cena fue el plato fuerte de la celebración: algo más de 100 comensales y un gran esfuerzo por parte del Chapter que asumió el coste de la misma; y por si nos parecía poco el detalle, hubo también un sorteo de regalos: así, entre ropa y complementos H-D, vales para un Spa, noches de hotel, etc. unos 60 afortunados obtuvieron su regalo.

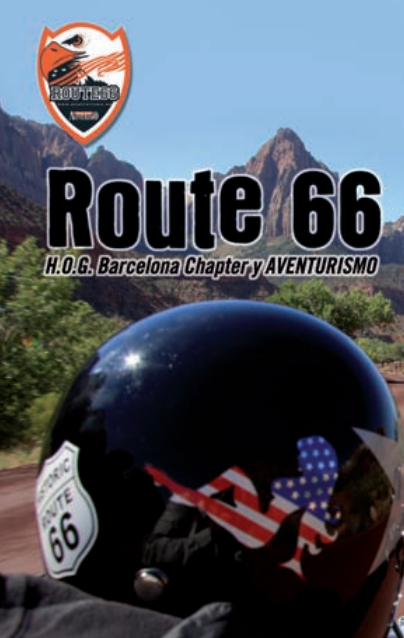
Tras la entrega de obsequios, nuestro Oficial de Actividades DJ Sento, inauguró su "Flower Power Party" dando comienzo a la fiesta y al baile en la discoteca del hotel, a los que la mayoría de compañeros(as) acudieron disfrazados de Hippies, para ambientar todavía más este evento... y entre bailes y risas se nos fue la noche.

El fin de semana fue mágico, de esos recuerdos que se te quedan grabados para siempre; el ambiente increíble y muy familiar ya que muchos socios aprovecharon para acudir al evento con sus mujeres, hijos, nietos...


Quisiera agradecer en nombre de todos nuestros compañeros(as) a nuestro Director Ximo & Charo y La Directiva por brindarnos esta gran Fiesta de 15º Aniversario...

Mucha Gracias...

J.Belloc
Editor



Route 66
H.O.G. Barcelona Chapter y AVENTURISMO



Route 66 West, Parques Nacionales 17-27 de Julio
Route 66, Chicago - Los Angeles 31 de Julio-17 de Agosto
Yellowstone-Sturgis -Denver 18 Agosto - 2 de Septiembre

Info: 93 297 39 20 • info@aventurismo.es • www.aventurismo.es

Organizado por
AVENTURISMO VIAJES
en colaboración con
H.O.G. Barcelona Chapter

ORGANIZA: H.O.G. CORUÑA CHAPTER

IRATEIX

CORUÑA CHAPTER

RUTA SAN ANDRÉS DE TEIXIDO

CONTACTO: 981 613 959
E-mail: corunachapter@hdcoruna.com

11, 12 Y 13 DE JUNIO/2010

PATROCINAN:

HARLEY OWNERS GROUP ESPAÑA
NOROESTE CUSTOM S.L.
Harley - Davidson A Coruña

8ª Reunion KM 0

7, 8 y 9 Mayo

ORGANIZA:

MADRID CHAPTER ESPAÑA

PATROCINAN:

Harley-Davidson Madrid

MAKINOISTRA

Harley Owners Group España

Información e inscripciones en:
www.madridchapter.com

LA MÍTICA REVISTA AMERICANA SOBRE CUSTOM, CHOPPERS Y TRANSFORMACIONES

Easyriders

EDICIÓN ESPAÑOLA

UNA RÍGIDA ECONÓMICA

YAMAHA YBR125 CLÁSIC

TOY RUN MARESME CHAPTER

TROBADA MOTERA LLOBET

LAS 12 MEJORES PELÍCULAS BIKER

TATTOO CONVENTION ZARAGOZA 2009

MOTOR BIKE EXPO VERONA 2009

BEST OF SHOW CUSTOM CYCLE

...CADA MES EN TU KIOSCO Y EN CASTELLANO

MC MC EDICIONES



ORGANIZA HOG CHAPTER SANTA FAZ

RALLY ALICANTE

16-17-18 ABRIL 2010

*que cada uno
de vosotros ponga
color a este rally*

 Información e inscripciones: telf. 652 917 611
 vicenta@campelloinstaladoreselectricos.com

Patrocinan:
 




II COSTA CANTÁBRICA

2010

26 al 28 de Marzo

 Inscripción limitada
 Solo Harley

Cierre de inscripción:
 28 de Febrero de 2010

Colaboran:
 
 Cantabria Harley-Davidson
 
 H.O.G. España

Más información:
 costacantabrica@cantabriachapter.com
 Telf. 629 730 400
 647 902 437
 www.cantabriachapter.com

**¡ABÓNATE
AL CUSTOM!**

**12 NÚMEROS
POR SOLO 50€**

**TODOS LOS
MESES EN
TU KIOSKO**

**Y ADEMÁS...
RECIBE GRATIS LA
CAMISETA OFICIAL**



☐ Si, deseo abonarme a Custom Machines y recibir 12 números de la revista

Nombre y apellidos: Telf.

Dirección Población

C.P. Provincia País E-mail

FORMA DE PAGO

☐ Domiciliación bancaria ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

☐ Con talón (a nombre de A&A Ediciones y Eventos, S.L.)
 ☐ Con tarjeta VISA nº (Electrón no válida)
 ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐
 (Indicar caducidad de la tarjeta)

Firma del titular:

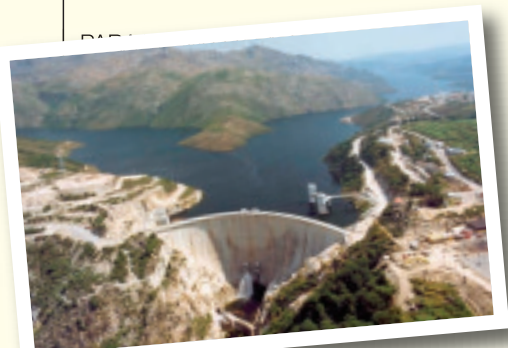
Envía este boletín debidamente cumplimentado a:
 CUSTOM MACHINES
 c/ Badajoz, 28 bis
 08005 Barcelona
[A&A]

Protección de datos: Según la Ley de Protección de Datos Personales, tienes derecho a acceder, cancelar o rectificar tus datos, si éstos fuesen incorrectos. Si quieres que tus datos permanezcan en nuestros archivos, pero no quieres recibir información de otras empresas que puedan ser de tu interés, háznoslo saber. Oferta válida sólo para España.



¡DAMOS LA BIENVENIDA A LOS SOCIOS PORTUGUESES DEL H.O.G.!

Desde el año 2009, Portugal está integrado en la organización de H-D España y los socios del H.O.G. serán atendidos, en consecuencia, por H.O.G. España y Portugal. A partir de ahora, vamos a publicar información en portugués en nuestra sección de la revista HOG.



FIM DE ÉPOCA MEMORÁVEL NO PORTO CHAPTER

grande”, o Porto Chapter organizou dois eventos que ficarão na memória de todos os participantes:

A 21 de Novembro, um grupo de sócios e amigos decidiu enfrentar uma verdadeira intempérie e fazer cerca de 400 km de moto! Porquê? Porque o programa dizia “Visita... de moto... ao interior da Barragem do Alto Lindoso”!



Habitados a andar por todo o lado com as suas Harleys, a grande maioria destes cerca de 40 motociclistas, confessou à organização que nunca tinha andado

de moto dentro de uma... barragem. O que para alguns pareceu uma brincadeira, bem imaginada, acabou por se revelar um fantástico e memorável momento de... convívio, condução e... sinfonia de escapes.

Escapes?

Sim. O túnel escavado na montanha, com o comprimento de... 2 km, e que desce cerca de 340 metros em profundidade, até ao nível do mar, revelou-se uma estupenda

sala acústica para o tonitroar dos motores. Como eles “cantaram” na descida e na subida! A sensação de pequenez dos visitantes, relativamente ao gigantismo de quase tudo (válvulas, máquinas, salas, turbinas, tubagens etc.), mereceu a saída triunfal de uma caravana eufórica com o inusitado do programa, novamente para a intempérie.

Chuva? Qual chuva? Só nos lembramos dos arrepios de excitação dos nossos escapes!

Para o próximo ano, está agendada a visitar a uma estação espacial, de moto, com as nossas Harley-Davidson, claro.

E as inscrições já estão encerradas, por ter sido atingido o limite de 220 motos.

O último evento do ano, foi... aquele em que menos se andou de moto, mas, paradoxalmente, talvez aquele em que retirámos maior satisfação!

Estivemos um dia inteiro num lar de crianças, vítimas de violência doméstica, e também num lar de idosos. Barulho, alegria, algumas lágrimas, guloseimas, um almoço igual ao deles e igual, ao de todos os dias, 3278 voltas das motos no ringue de patinagem com as crianças à garupa (só parávamos, por uns segundos, quando o cansaço do manejamento da embraiagem nos obrigava...), esforço físico a valer, para colocar os idosos inválidos em cima das motos e permitir sentirem um motor H-D a ronronar, seguido de um lanche, com um bolo de chocolate feito de propósito, para os motociclistas, e uma despedida... amarga...

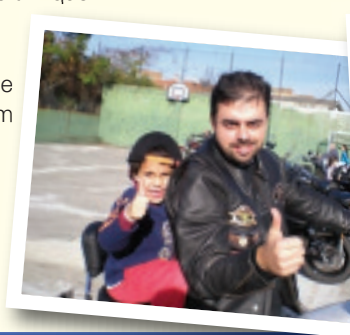
Frases mais repetidas do dia: “MAIS...”, “OUTRA VEZ...”, “AGORA SOU EU!” – no lar das crianças!



Frase mais repetida do dia: “VOLTEM OUTRA VEZ PARA O ANO...” – no lar dos idosos!

Frase que ficou gravada na nossa memória: “AQUI, O DIA EM QUE SE COME MELHOR, É QUANDO HÁ FRANGO, OU SALSICHA...” (ouvida de um petiz, com, não mais do que 7 anos)!

Ao longo do próximo ano de 2010, o Porto Chapter, não vai esperar pelo mês de Dezembro, para celebrar o Natal.



ROUTE 66 EXPERIENCE 2010

17 ABRIL / 02 MAYO

CALIFORNIA - NEVADA - ARIZONA - NUEVO MEXICO

- LOS ANGELES
- DESIERTO MOJAVE
- LAS VEGAS
- CONCENTRACION
LAUGHLIN RIVER RUN
- GRAN CANYON
- HISTORIC ROUTE 66



INCLUYE :

- GUIA DE RUTA AMERICANO
- MECANICO OFICIAL HD
- HOTELES
- ALQUILER HARLEY DAVIDSON
- BILLETES DE AVION
- SEGURO DE VIAJE



HARLEY DAVIDSON
MARBELLA
C.DE SALAMANCA

WWW.MARBELLACHAPTER.COM
INFO : HARLEYGON@GMAIL.COM



2º ANIVERSARIO CAPITAL CHAPTER MADRID

25-26-27 JUNIO 2010



GROUP 7668

Vuelta al ruedo y por la puerta grande

Más información:

www.capitalchaptermadrid.es - info@capitalchaptermadrid.es

**EXCLUSIVO
MD y BUEN
PLAZAS LIMITADAS**

Organiza:



Organización técnica:



CICMA 1984

Colabora:



Patrocina:



www.harley-davidson-capital.es

4º RALLY ISLA DE IBIZA

DEL: 13 AL 16 DE MAYO

ORGANIZA: IBIZA CHAPTER



PATROCINA: H-D Ibiza



PATROCINA: H.O.G ESPAÑA



INFORMACION E INSCRIPCIONES
rally@ibizachapter.com

FECHA	EVENTO	LOGAR	CONTACTO
MARZO			
26 al 28 de marzo	II Rally Costa Cantabrica	Cantabria	www.cantabricchapter.com 629726400
ABRIL			
8 al 11 de abril	cross HEAT	Málaga	www.bog.com 8001111223
17 abril / 02 mayo	ROUTE 66 EXPERIENCE 2010	USA	www.americanchapter.com 962835462
15 al 16 de abril	RALLY ALICANTE	ALICANTE	www.americanchapter.com 629017611
23 al 25 de abril	I RALLY LADIES ROCK	cantabria	www.cantabricchapter.com 647302437
MAYO			
6 al 9 de mayo	St. Tropez	St. Tropez Francia	www.bog.com / www.b-4.com customerservice@bog-temple.com
13 al 9 de mayo	KM2010	Moraira	www.madridchapter.com chapter@madridchapter.com
15 al 16 de mayo	IV RALLY ISLA DE BIZA	BIZA	www.bizachapter.com 658835659
8 al 23 de mayo	Visita por la Península	Península Ibérica	www.bogpainevents.com 954204022
1 y 2 de mayo	I JULIO MOTTO CUSTOM	Menorca	www.juliochapter.blogspot.com 626525930
26 al 30 de Mayo	Touring Ride Galicia	Galicia	www.galiciachapter.com 968694562
JUNIO			
6 de junio	DIA DE DIVERSION	Altas del Pi (Alicante)	www.bog-ib.com 637774447
02-06 de junio	II Rally Costa Vasca Chapter	San Sebastián	www.cantabricchapter.com 617111330
11-12 y 13 JUNIO	I RALLY CORDUBA CHAPTER	A CORDUBA	961613669
11-16 de junio	Barcelona Chapter	Cataluña (Francia)	www.barcelona-chapter.com
12-24 de junio	BARCELONA HAWLEY DAVIS	PSA DE BARCELONA	8001111223
16-20 de junio	Oporto HOG Rally Nacional Portugal	Porto/V.N. Gaia	www.ourportchapter.com geral@ourportchapter.com
25 al 27 de junio	I Rally Regna de Navarra	Pamplona	637460217
25 al 27 de junio	2º Advensario Capital Madrid Chapter	Madrid y su Comunidad	www.capitalchaptermadrid.es 614208822
JULIO			
9 al 11 de julio	RALLY CHERNIE ZABAJITZ	Zarautz(Guipúzcoa)	www.cantabricchapter.com 962835462
16 al 18 de julio	Rally Europeo del H.O.G.	Lugano - Suiza	www.bog.com www.bog.com
17 al 27 Julio	Route-66 West-Panques y Las Vegas	USA	www.barcelona-chapter.com www.americanchapter.es
23 al 25 de julio	Rally Suiza Chapter	Leino-Cobleno	962835462
AGOSTO			
31 Julio al 19 Ag.	Route-66 Chicago/Los Angeles	USA	www.barcelona-chapter.com www.americanchapter.es
18 Agosto al 2 Sep.	Yellowstone / Surges	USA	www.americanchapter.com www.americanchapter.es
27 al 29 Agosto	HOG RALLY CORTICES	Málaga(marbella)	malagachapter@hotmail.com
SEPTIEMBRE			
7 al 12	Faker See	Austria	www.burley-divison.com 8001111223
13 al 19	Touring Ride H.O.G. Spain	Centro España	www.bogpainevents.com 963420422
23 al 26	Touring Ride Zaragoza Chapter	Zaragoza / Mallorca	976506400
per confirmar	II Touring Touring Ride	Tenirife	920203438
19 al 12	III ALMERIA HOG RALLY	ALMERIA	www.almeriachapter.com 920203438
23 de octubre	Reunión directores y concesionarios	España	reservas: Vales Levante burley@vallechapter.com Tel. 96 320422
15 al 17	VI Mallorca hogRock	Mallorca	www.mallorcachapter.com 676430448
NOVIEMBRE			
primete 1 de nov.	Evento familia H.O.G. España	por confirmar	www.bogpainevents.com reservas: Vajelante

II RALLY COSTA VASCA

SOLO PARA MOTOS HARLEY DAVIDSON



del 3 al 6 de JUNIO 2010

Hotel ****
Rufas espectaculares
Gastronomía típica (sidrería)
Música en vivo
Sorteos
Regalos



Organiza H.O.G. Chapter Costa Vasca

Patrocina:  **Harley Owners Group España**
 **CHEYENNE RADICAL BIKES**
Harley-Davidson, Ginepro
Hotel Palacio de Aiete ****

FECHA LIMITE PARA LAS INSCRIPCIONES: 7 de MAYO
Información e inscripciones: todies@costavascachapter.com
www.costavascachapter.com

CASTELLÓN CHAPTER

X



X ANIVERSARIO CASTELLÓN CHAPTER

5 JUNIO 2010
CASTELLÓN

PRECIO: CANTIDAD ADECUADA A TODO EL DÍA

Para información: www.castellonchapter.com

Patrocin:

I JALEO MOTO CUSTOM

ORGANIZA H.O.G. MENORCA CHAPTER



30 de ABRIL, 1 y 2 de MAYO de 2010
Más información:
menorcachapter@hotmail.com
www.menorcachapter.blogspot.com
Tel. 620925930



PATROCINA
HARLEY OWNERS GROUP ESPAÑA
 HARLEY DAVIDSON EUROPE PALMA GRAN VIA AGIMA Nº 20 PALMA DE MALLORCA TEL 971 498011 

I Rally Reyno de Navarra H.O.G. Chapter



Organiza 

Fechas: 25 y 26 de junio de 2010
Lugar: Pamplona, Navarra
Contacto: director@reynodenavarrachapter.com
637 460 217 - 943 690 079
Inscripciones: hasta el 20/05/2010
Plazas limitadas
Precios: Hab. doble: 170€ Individual 210€ Sin hotel 110€

www.reynodenavarrachapter.com

Patrocina:   **CHEYENNE RADICAL BIKES**
Harley-Davidson, Ginepro 

MERCHANDISING OFICIAL DEL H.O.G.[®]

SALID DE COMPRAS EN SAN TROPEZ ESTE VERANO

**VISITAD NUESTRO STAND EN EL
4º HARLEY-DAVIDSON EURO FESTIVAL
DE GRIMAUD (GOLFO DE SAN TROPEZ)**



**VISITAD LA
TIENDA OFICIAL
ON-LINE PARA
VER LOS NUEVOS
ARTÍCULOS
PARA 2010**

**LA PRIMERA TIENDA INTEGRADA
DONDE ENCONTRARÉIS TODAS
LAS PRENDAS DE ROPA
ESENCIALES DEL H.O.G.[®],
PINS, BORDADOS Y MUCHO MÁS.**

www.mid-hogeuropa.com

Nuevo modelo

CRUDAY

LA **FORTY-EIGHT** DE
HARLEY-DAVIDSON®

ES UNA NUEVA MOTOCICLETA

CUSTOMIZADA DE FÁBRICA

QUE SIGUE LA LEGENDARIA TRADICIÓN
DE LA LÍNEA

SPORTSTER

DE LA ERA

HOT ROD

CON EL ATRACTIVO

CRUDO Y ELEMENTAL

DE UNA CUSTOM...



Nuevo modelo

RADICAL



Nuevo modelo



CON UNAS LÍNEAS bajas y el clásico depósito de combustible de 7,95 litros en forma de cacahuete, la Forty-Eight reafirma su aspecto de bulldog con el rendimiento de un motor V-Twin Evolution de 1200 c.c. con anclajes elásticos y acabado pulido en negro. El sillín individual, los retrovisores montados bajo el manillar, las líneas limpias del guardabarros trasero y los anchos neumáticos en globo dejan claro el enfoque de la Forty-Eight en una labrada customización.

“Con esa presencia de hombros anchos clásica del bulldog, la Forty-Eight ofrece un look característico y un perfil bajo que sólo puede provenir de Harley-Davidson”, afirma Ray Drea, Director de Estilo Senior de Harley-Davidson®. “La Forty-Eight tiene una experiencia de vida pasada colectiva y un aspecto domado que resulta crudo y auténtico”.

Como todas las motos custom de Harley-Davidson, la Forty-Eight puede conducirse tal cual sale de fábrica como radical custom, pero también puede utilizarse como base para imprimir el carácter y la personalidad de su dueño.

Las Sportsters de Harley-Davidson, como la Forty-Eight, han conservado un aura de rebeldía desde su introducción en

1957, cuando las bases de la cultura custom fueron sentadas por veteranos del ejército, mecánicos arrogantes y prácticamente cualquier persona que tuviese un taller. Las Sportsters se convirtieron en un lienzo de hierro para la creación de muchas de las choppers legendarias de la era Hot Rod y posteriores.

Su perfil bajo de rueda a rueda permite a la Forty-Eight exhibir mejor su motor V-Twin Evolution de 1200 c.c. en negro con decoraciones y otros componentes pulidos, con un look depurado que se consigue a través del uso de un depósito tradicional en forma de cacahuete, un sillín individual pequeño y agujeros de aligeramiento en el soporte central. La Forty-Eight ofrece algo más que el estilo “cool” de una custom, gracias a la suavidad de manejo que le proporcionan los nuevos deslizadores de la horquilla frontal, un neumático delantero ancho de 150 mm y una suspensión trasera de perfil bajo.

Con inyección electrónica secuencial de carburante (ESPFI) y una curva de par amplia, la conducción de la Forty-Eight ofrece una respuesta potente con un menor esfuerzo al accionar el embrague. El escape doble escalonado corto y cromado emite el característico sonido del V-Twin americano de Harley-Davidson.

La Forty-Eight tiene un frontal con pedales avanzados, manillar custom de perfil bajo, retrovisores montados bajo el manillar, intermitentes montados en la horquilla, soporte del velocímetro de perfil bajo y un refuerzo de la horquilla aligerado. La Forty-Eight tiene un exclusivo sillín individual con doble relieve, aunque entre los muchos accesorios que se le pueden añadir se incluyen un asiento, un reposapiés, y un respaldo para el pasajero.

El guardabarros trasero recortado pintado en negro con un faro combinado que integra las luces trasera, de freno e intermitente, ayuda al lucimiento de un neumático trasero ancho de 150 mm y de la llanta de 16 pulgadas con radios entrelazados de acero en negro. El neumático delantero también está montado en una llanta ancha negra.

La Forty-Eight está disponible en Vivid Black, Brilliant Silver y Mirage Orange Pearl. ■

Para conocer mejor este modelo, reservad una prueba de conducción en vuestro concesionario local. En www.harley-davidson.com encontraréis las especificaciones completas.



¿Preparados para salir en moto?

HA LLEGADO EL momento de poner la moto a punto para la nueva temporada. Aseguraos de que visitáis el concesionario durante la temporada para hacer las revisiones. Allí también os podrán ayudar con las labores periódicas de mantenimiento, las actualizaciones de rendimiento y los accesorios customizados. Hay montones de piezas y accesorios genuinos que os mantendrán contentos (y también a vuestras motos) durante toda la temporada.

Buena presencia, buen sonido

Si tenéis programada una visita de mantenimiento, ahorrad tiempo y dinero aprovechando para instalar accesorios cuando llevéis la moto al taller para hacer la revisión. Por ejemplo:

- Cuando llevéis la moto al concesionario para hacer un cambio de aceite, considerad la posibilidad de cambiar al mismo tiempo la tapa de inspección y “derby cover” sustituyéndolas, por ejemplo, por otras pertenecientes a nuestras colecciones decoradas. Echad un vistazo a la colección Number One Skull, que incluye una tapa “derby cover” de cromo de aspecto siniestro (izquierda).
- Aquellos que llevéis una moto antigua a hacer la revisión de los 1.600 km. y notéis que os cuesta trabajo apretar el embrague, contemplad la posibilidad de instalar un kit de embrague de esfuerzo reducido.

- Cuando llevéis una moto de touring a hacer una inspección antes de ir a una concentración, pensad en instalar un kit



de faro de doble lámpara de descarga de alta intensidad (HID) para mejorar la visibilidad en las oscuras carreteras secundarias. Este tipo de faros atraviesa la oscuridad e ilumina la carretera de lado a lado con una luz blanco-azulada (arriba).

Siempre es una buena idea hacer una revisión a la moto antes y después de un viaje largo. Llevarla al taller antes del viaje es cuestión de sentido común, pero también debe llevarse a hacer una revisión y un cambio de aceite a la vuelta del viaje. En los recorridos de larga distancia se acumulan muchos kilómetros por lo que tiene sentido prestar atención al mantenimiento de la moto tanto antes como después de un viaje largo.

¿Estáis sentados con comodidad?

Para poder hacer un buen número de kilómetros debéis aseguraros de que el asiento de la moto se ajusta al tipo de conducción que vais a hacer, así como a vuestra propia forma y estilo personal.

Si vais a emprender un viaje largo, echad un vistazo a nuestro asiento calefactado Sun Ray®, diseñado para combatir el frío más intenso. El asiento está pensado para la comodidad tanto del conductor como del pasajero, ya que dispone de doble zona calefactada con interruptores “alto/bajo/off” independientes para el conductor y el pasajero (derecha).

También podéis optar por uno de nuestros asientos customizados. Ahora tenéis aún más modelos entre los que elegir

para conseguir un look personalizado sin tener que pagar un precio excesivo. Para convertir el asiento de vuestra moto en toda una declaración de principios visitad las páginas de “Genuine Motor Accessories” de www.harley-davidson.com.



¡Preparados, listos, ya!

Por último, aunque no por ello menos importante, no os olvidéis de sacar brillo a la moto después de haberla tenido guardada durante los largos meses de invierno. Aseguraos también de comprobar la profundidad del dibujo de los neumáticos y de mejorar el aspecto general de la máquina con la línea completa de productos Harley-Davidson® para el cuidado de la superficie de la moto (arriba).

Para más información sobre los productos diseñados para ayudaros a conducir con comodidad en todo tipo de condiciones meteorológicas id a

www.harley-davidson.com/mydreamharley o visitad el concesionario más cercano para que os informen sobre cómo poner la moto a punto para la nueva temporada. ■





Preparaos para la primavera

La primavera ofrece todo tipo de posibilidades climatológicas dependiendo del lugar donde se viva. ¡No esperéis a que llegue el deshielo; preparaos para la primavera ya!

¡MANTENEOS CALIENTES, SECOS y visibles!

Para algunos de nosotros, las prendas de lluvia son una necesidad. Mantener una buena temperatura corporal cuando llueve tiene una gran influencia en el nivel de comodidad, que a su vez afecta nuestra habilidad para concentrarnos en la carretera. Echad un vistazo a la nueva prenda para la lluvia Reflective

Skull Rain Suit (abajo). Está fabricada en poliéster impermeable y transpirable con forro de malla completo y capucha desmontable para facilitar su uso con casco. Además del diseño de calaveras con halo, los ribetes y las decoraciones están hechos con material reflectante Scotchlite™ de 3M™, para que os mantengáis visibles además de secos.

En lo que respecta al frío, la ropa

calefactable sigue siendo indispensable en esta época del año. Las cazadoras y los pantalones interiores calefactables son lo mejor para alargar la temporada de moto: tan sólo hay que conectarlos y se puede conducir hasta en los días más fríos. Y para estar completamente protegido, se puede elegir entre unos guantes calefactables que se conecten a la moto o unos que lleven incorporadas sus propias pilas.

Nuestra ropa de alta visibilidad está diseñada específicamente para que, por razones de seguridad, los conductores de moto puedan ser vistos con claridad con tráfico denso, lluvia, escasa visibilidad y durante la conducción nocturna. Cuando los tiempos de reacción son más cortos, es importante ofrecer al resto de los conductores el tiempo suficiente para ver, reaccionar y responder.

Nuestra ropa de alta visibilidad ofrece una visibilidad mejorada. Fabricada en material coloreado fluorescente a menudo combinado con material reflectante Scotchlite™



de 3M™, este tipo de ropa hace que los demás usuarios de la carretera perciban la luz reflejada con más claridad. Echad un vistazo al modelo de cazadora para mujer Hi-Vis Functional Jacket (derecha). Es impermeable para proteger contra la lluvia, tiene refuerzos desmontables y se presenta en naranja fluorescente con ribetes en material reflectante Scotchlite™ de 3M™ para ofrecer una visibilidad superior.

Como complemento a la ropa de moto habitual, también os ofrecemos otras prendas nuevas en nuestra colección de primavera, con motivos originales, audaces y divertidos. La colección se ha inspirado en la velocidad que impulsa nuestras vidas en la carretera. Así es como podéis expresaros: con confianza, determinación y rapidez.



Colección de primavera para hombre

Las decoraciones vintage del modelo Grip Moto 3-in-1 Leather Jacket recuerdan el estilo vieja escuela de tiempos pasados, y se presenta en naranja o gris (arriba, derecha). Pero esta cazadora está totalmente al día en lo que se refiere a la tecnología: ribetes reflectantes Scotchlite™ de 3M™, bolsillo impermeable para el teléfono, compartimento para MP3, bolsillos reforzados,

ventilación y chaqueta interna de manga larga con capucha desmontable para mayor versatilidad y protección contra el frío.

Si queréis una prenda que os ofrezca el máximo de adaptabilidad, echad un vistazo al modelo Bold 12-in-1 Reversible Jacket. La cazadora principal tiene dos caras reversibles en negro y gris. La capucha es reversible y desmontable, al igual que las mangas. Además de ser resistente al agua, esta cazadora puede llevarse de 12 maneras distintas; jeso sí que es versatilidad!

Nuestro polo de manga corta resulta perfecto para esos momentos de relax y descanso en los que nos escapamos de furioso ritmo de la rutina diaria.



bordado en el bolsillo trasero. El largo del pantalón puede cortarse a medida por lo que no tendréis problema a la hora de cubrir los tacones más altos.

Y no os olvidéis de combinarlo con la impresionante camiseta de manga larga Burnout Top. Este modelo de cuello redondo y un grabado espectacular imitando piel de cebra con decoración de strass y tachuelas en la parte delantera, os permitirá comenzar la temporada causando impacto. ■



Colección de primavera para mujer

La colección para mujer aporta el brillo de los rayos del sol mediante el uso de colores vivos. Por ejemplo, seguro que no pasaréis desapercibidas con el modelo Sunburst 3-in-1 Leather Jacket (derecha) en naranja, negro y blanco. Esta cazadora también incluye un forro polar de manga larga con capucha para protección añadida contra el frío, que tiene puños extensibles con agujeros para los pulgares que permiten cubrir la mano y ayudan a impedir que el flujo de aire frío suba por las mangas.

El pantalón Contoured Boot Cut Leather Pant hará girar cabezas con sus líneas ajustadas y el logotipo H-D

¡La colección de primavera ya está a la venta! En vuestro concesionario local os ofrecerán más información sobre cualquiera de nuestras colecciones de MotorClothes®.

Alaska

El norte más *remoto*

El italiano Gianfranco Cito nos cuenta
su experiencia motera en Alaska

ROAD TRIP

PICTURE CREDIT





Mi llegada al mundo Harley-Davidson se produjo en junio de 2009 cuando me compré una fantástica Street Glide, después de unos 20 años conduciendo motos deportivas. Me afilié al Varese Chapter en Italia y cuando llevaba tan sólo tres meses disfrutando de la moto, me destinaron a un nuevo puesto de trabajo en Alaska. El lugar adonde me enviaron se llama Fairbanks y se sitúa a unos 160 km al sur del círculo polar ártico. Allí era donde tenía que hacer prácticas de vuelo en helicóptero en condiciones gélidas.

Después de pasar unos días recuperándome del desfase horario (la diferencia entre Alaska e Italia es de 10 horas) y ajustándome a la vida en un nuevo continente, me di cuenta de que justo en la ciudad donde vivía se

encontraba el concesionario Harley-Davidson® más septentrional de los Estados Unidos: el Harley-Davidson Farthest North Outpost, Fairbanks, Alaska.

Hice varias visitas al concesionario, incapaz de resistir la tentación de admirar los impresionantes modelos de 2010 que allí se exhibían. En Fairbanks me encontraba rodeado por los paisajes espectaculares y agrestes de Alaska. Un día mi amigo y compañero de trabajo, Marco, y yo decidimos alquilar una Electra Glide.

Luciendo camisetas del Varese Chapter y sin olvidarnos de llevar una copia de la revista HOG, partimos en dirección al parque nacional más grande de Alaska: el Denali National Park and Preserve. El parque se sitúa a 382 km al norte de Anchorage y a unos 200 km al sur de Fairbanks. Es el parque nacional más importante de Alaska y en él se encuentra el monte McKinley que, con sus 6.194

metros de altura, es el pico más alto de Norteamérica. Antiguamente el nombre de este monte era “Denali”, que significa “el grandioso” en el idioma de los indios de la tribu atabasca. El cambio de nombre se realizó en honor al presidente de los Estados Unidos William McKinley, y el antiguo nombre de la montaña pasó a designar el parque nacional. El parque es enorme, una décima parte del tamaño de Italia, y totalmente agreste. En él habitan animales como osos, alces y lobos. Allí recorrimos casi 400 km rodeados de unos paisajes increíbles.

Viajar en moto por Alaska fue una experiencia única que recomendaría a todos los entusiastas del motociclismo. Me gustaría expresar mi agradecimiento al concesionario Fairbanks Harley-Davidson por su amabilidad y el tiempo que me dedicaron. También me gustaría enviar un saludo al Varese Chapter. ■

TransLogic

es un estilo de vida...

Este es el nuevo indicador
Micro Display 2010



incluye

- tacómetro con gráfico de barras
- indicador de temperatura
- voltímetro y reloj
- indicadores de cambio de marcha y repetidores

Fabricado a partir de una sola pieza de aluminio y cromado para obtener un acabado brillante. Pantalla de LCD de gran visibilidad durante día con luces de fondo personalizadas de dos colores para mayor comodidad por la noche. Nada brilla tanto como el nuevo indicador Micro Display 2010.

£238,29*
Aprox. €275

www.translogicuk.com

Micro Display
Powershifter
Micro Dash
Quickshifter

Softail
Softail
XR1200 & V-ROD
XR1200

Tel: +44 (0) 1929 471010
info@translogicuk.com

The art of technology | **Fseries**

*excluye IVA



La conexión francesa

En el corazón de la región de Muscadet, en el noroeste de Francia, se esconde un secreto increíble... y la revista HOG recibió una invitación para descubrirlo. Texto de Zoë Francis-Cox

FOTOS: GERVAIS BARRÉ

TODO COMENZÓ CON una fotografía. Una Harley-Davidson® vintage con sidecar de madera colocada sobre una gran mesa en el salón de la casa de su dueño. El socio del H.O.G.® francés, Louis Cami, nos envió la fotografía para su publicación en la sección "Intake Gallery". Nos pareció que la foto merecía un poco más de investigación...

Tres meses más tarde, los enviados de la revista HOG, junto con Louis y su amigo Hervé, nos encontramos de camino a Nantes, en el noroeste de Francia, tras

recibir una invitación exclusiva para visitar a un misterioso coleccionista de motocicletas en un castillo al sur de la ciudad.

Fuimos recibidos en un cobertizo cercano al castillo donde nos esperaba el misterioso coleccionista, Jean-Luc Gaignard. Su entusiasmo contagioso se hacía obvio a medida que nos maravillamos con el contenido del cobertizo y conocíamos al hombre que había reunido esa colección.

Todo comenzó cuando Jean-Luc trabajaba de mozo de granja. Solía encontrar motos antiguas en desuso en los cobertizos, olvidadas y llenas de óxido. De eso hace 35 años. En la actualidad, Jean-Luc es uno de los coleccionistas de motos vintage más envidiados de Europa.

Entre sus primeros descubrimientos se incluían varias motos francesas de la década de 1950. "Este tipo de motos me resultaba fácil de encontrar y mi colección creció", recuerda. Jean-Luc no tardó en darse cuenta de que su afición a las motos no era exclusiva. Durante dos décadas compartió sus descubrimientos con otros coleccionistas de gustos similares. Su

pasión llegó a absorberlo de tal modo que decidió dedicarse a ella a tiempo completo. "Llegué a un punto en el que quería buscar motos más antiguas e inusuales", explica. "A finales de los años 70 me di cuenta de que podía dedicarme a esto profesionalmente: el trabajo ideal", dice con una sonrisa.

Con una colección vintage compuesta por Harley-Davidsons, Indians y motos francesas de la marca Escoffier, Jean-Luc posee ahora más de 100 motos y, sin duda alguna, se siente cautivado por la historia de Harley-Davidson. "Me fascina toda su historia, especialmente el período previo a la segunda guerra mundial", afirma, "y también me interesa el diseño de las motos, así como los aspectos técnicos. Y siempre he querido representar la historia de Harley-Davidson a mi manera".

A juzgar por la colección de motos ante nosotros, está claro que la presentación de las motocicletas es tan importante como las propias máquinas. "Otra de mis pasiones siempre ha sido diseñar 'escenas'", comenta. De hecho, ha participado en el diseño de los decorados de algunas producciones importantes »



para compañías de cine francesas.

Haciendo uso de su propia colección, y tomando prestadas motos de otras colecciones, Jean-Luc se convirtió en galerista profesional de motos vintage, dedicado al diseño y la construcción de stands de exposición y presentaciones para numerosos eventos relacionados con las motocicletas. En 2003 empezó a trabajar con Harley-Davidson Francia en la preparación de exposiciones, siendo la más destacada la celebración del centenario de H-D en París. “Quería hacer algo realmente especial para conmemorar el centenario de Harley-Davidson”, recuerda. “Fue entonces cuando fabriqué una réplica del cobertizo original donde empezó la historia de la Company. En los meses que siguieron a esa exposición, estuve recibiendo cuatro o cinco solicitudes a la semana para utilizar el cobertizo en otros eventos”.

A través de la venta y el intercambio de sus motos con otros comerciantes de motocicletas vintage, Jean-Luc ha creado una colección de Harley-Davidsons que refleja con autenticidad la evolución de la Company. Un ejemplo de esto es una

Harley-Davidson Duo Glide de 1964.

“Descubrí esta moto cuando estaba empezando mi colección pero por aquel entonces era demasiado cara e inaccesible para mí. Durante muchos años vi como pasaba de un coleccionista a otro y entonces un buen día a comienzos de los años 90 la encontré cuando estaba mirando la cartera de otro comerciante en motos, no podía creerlo. Fue un momento muy emotivo”.

Ahora la Duo Glide se encuentra en el cobertizo del Château de la Bidière. Pero este cobertizo tiene muy poco que ver con aquellos en los que Jean-Luc encontró muchas de sus motocicletas. Jean-Luc hizo realidad un sueño que llevaba albergando desde hacía mucho tiempo y convirtió este cobertizo en un museo para su colección de Harley-Davidsons vintage.

Combinando su interés por la “puesta en escena” con su pasión por su colección, Jean-Luc ha reflejado toda la cultura que rodea a las motocicletas dentro de estos viejos muros de piedra. “Mi colección siempre se ha estado moviendo, yendo de una exposición a otra. Llevaba muchos años queriendo encontrar un sitio en el

que exhibir mis motos permanentemente y de forma muy creativa”.

Su amigo de toda la vida y coleccionista de coches de carreras vintage, Régis Bounoux, es el propietario del castillo en cuyos terrenos ahora reside La Grange, el “salón de exposiciones” de Jean-Luc. “Quería encontrar algo cerca de mi casa en Laval pero había demasiado politiquero. Después de años de espera, Régis y yo decidimos convertir los cobertizos del castillo”. En tan sólo nueve meses el cobertizo estaba completamente restaurado y se construyó el museo.

Mientras lo recorremos, fascinados por la modestia de Jean-Luc, llegamos hasta el modelo más antiguo de la colección. Con sentimiento de orgullo y brillo en los ojos, nos explica la historia de esta moto de 1902: “Esta moto tiene un motor de Dion Bouton. La encontré hace casi 30 años. Pertenece a un amigo mío que era un piloto francés. Se la cambié por una vieja moto deportiva. Estaba diseñada y construida por el diseñador Emile Kruger, que trabajó en Europa en la producción de primer motor de combustión interna de Dion Bouton. Kruger llevó los diseños de



este motor a Estados Unidos, donde se reunió con William S. Harley y Arthur Davidson para hablar sobre su pasión por la fabricación de motos. Posteriormente, Harley y Davidson fabricarían sus tres primeras motos inspirándose en este motor de Dion, así que podría decirse que esta moto es la predecesora de la Serial Number One", afirma con una sonrisa. "Creo que sólo se fabricaron unas 10, y yo no he visto ninguna otra".

Jean-Luc tuvo que esforzarse para devolver su belleza original a esta moto. "Es muy delicada y no quiero moverla", nos explica. Ahora descansa reclinada con cuidado contra un muro del museo, bajo una gran fotografía sepia de Emile Kruger posando junto a la que, casi con toda seguridad, es la misma moto y, en consecuencia, la "antecesora" de la legendaria Serial Number One.

Aunque a Jean-Luc le gusta restaurar con delicadeza algunas de sus motocicletas vintage, también disfruta sumando a su colección motos que están totalmente en su estado original. "Me gusta que la moto esté lo más próximo posible a su estado original. "Dans son

jus", como decimos en Francia. He llegado incluso a coger motos mal restauradas y "desrestaurarlas" para devolverlas a su estado original".

Devolver las motos a sus orígenes no es una tarea fácil, aunque en la actualidad se puede obtener mucha ayuda a través de Internet. "Al principio resultaba muy difícil pero solía utilizar viejos documentos y fotografías, algo de lógica y me dejaba guiar por mi instinto", explica. "Iba explorando este mundo paso a paso. Estaba tan encerrado en él que nunca encontré tiempo para ponerme en contacto con los archivos de Harley-Davidson en Milwaukee, lo cual podría haber parecido la forma más lógica de proceder".

Adecuadamente situada junto a la moto de 1902 hay una Silent Grey Fellow de 1912. "Dediqué muchos años a buscar este modelo de moto y en 2004 encontré ésta en Hamburgo. Ya había sido restaurada y el dueño sólo estaba dispuesto a dármela a cambio de una MV Agusta. Por suerte sabía donde conseguir la MV Agusta que quería".

Todas las motos de la colección tienen

su propia historia. "Una de las más interesantes es ésta", Jean-Luc señala una Harley-Davidson JD-Type de 1200 c.c. con sidecar de 1927. "Se la compré a otro vendedor de motos hace unos 15 años en Alemania. El periodista alemán especializado en motocicletas vintage, Oluf Ziel, se enteró de que tenía esta moto y vino para decirme que había pertenecido al legendario boxeador alemán Max Schmeling, que se enfrentó dos veces a Joe Louis en la lucha por el título de los pesos pesados durante la década de 1930". Muchos deportistas destacados de aquella época eran aficionados al motociclismo. "Hicimos planes para que Max viniese a visitarme para ver su antigua moto pero lamentablemente falleció antes de que fuera posible".

Como muchas otras motos de la colección, la JD-Type con sidecar funciona y Jean-Luc intenta utilizar tantas motos como puede para alargar al máximo su vida útil. "Las motos que más me gusta conducir son la G-Type de 1000 c.c. de 1918 y la D-Type de 1930 ya que son potentes, técnicamente avanzadas para »



la época y muy estables. Y también me gustan las que tienen sidecar". Jean-Luc ha conducido prácticamente todas las motos que ha tenido. "Con frecuencia tengo que reparar determinados elementos de la moto, así que es importante encender el motor como mínimo".

Además de coleccionar motos, Jean-Luc disfruta conduciéndolas y también ha competido con motos vintage en el legendario circuito de Monthléry. "Allí participé en muchas carreras, aunque ahora no organizan demasiados eventos por motivos de seguridad. Mi moto de competición es una Sunbeam. En realidad tengo dos, una de 500 c.c. y otra de 600 c.c. con sidecar. También utilizo una Harley-Davidson de 1000 c.c. de 1914. Mi hija también compite conmigo en el sidecar".

Jean-Luc señala otra moto con sidecar del museo. "Esta moto se trajo a Francia en la década de 1920. Su propietario no podía permitirse un modelo de 1000 c.c., así que se compró éste de 750 c.c. con acoplamiento para sidecar. Como era un carpintero, fabricó el sidecar para la moto él mismo.

"Cuando la encontré, la moto pertenecía a un coleccionista francés muy mayor. No quería venderla pero era un apasionado de las motos alemanas y yo tenía dos motos deportivas de 600 c.c. de 1920 en las que estaba interesado", dice con una sonrisa.

Contemplar las más de 20 Harleys, algunas con sidecar, un camión de reparación Harley y el letrero de una tienda y estación de servicio es una visión increíble. Jean-Luc ha colgado del techo un avión Harley-Davidson "Flying Flea" original. Aunque las alas son nuevas, el fuselaje de madera y el motor D-Type de 1928 son originales. "Lo vi un día en casa de un amigo", nos dice, como si este tipo de cosas le pasasen todos los días.

Colgada de otra de las vigas del cobertizo hay una Harley-Davidson de color amarillo intenso y aspecto extraño, que tiene una especie de bastidor acoplado a la parte trasera. Jean-Luc nos explica: "Esta moto es de 1928 y se usaba para marcar el ritmo en el velódromo en las carreras de bicicletas. La bicicleta que iba en cabeza golpeaba el bastidor acoplado a la trasera de la moto cuando

quería dar un tirón y distanciarse del pelotón para intentar ganar la carrera.

"Esta moto normalmente tendría un frontal springer pero, como podéis ver, ésta tiene una horquilla hidráulica que no es de 1928. También tiene un motor D-Type, que era el más potente y técnicamente avanzado de la época".

En el museo también hay una Servicar de 1954 de los Países Bajos. El modelo más moderno de la colección es una Café Racer XLCR de los años 70. "Me gusta el diseño de esta moto", comenta Jean-Luc. "No es la Harley-Davidson que todos conocemos, es mucho más deportiva".

Además de las motos, Jean-Luc ha construido un taller de motos Indian en el museo. "Me ofreció una oportunidad magnífica para explotar al máximo mis habilidades como diseñador de decorados". El taller tiene una moto Indian en el banco de trabajo central, que está rodeado de herramientas, piezas de repuesto, antiguas latas de grasa y aceite, e incluso, de maniqués auténticos vestidos a la perfección con ropa de la época. El taller, al igual que la réplica del cobertizo de la Company, tiene un olor único y



auténtico. Jean-Luc nos explica: “Creé el olor con estos elementos, una loción hecha con aceite antiguo y otros ingredientes”. Este nivel de atención al detalle se aprecia en todo el decorado. Viejas fotografías, objetos de recuerdo y grabaciones de cine originales, que se proyectan en el muro de piedra del cobertizo, contribuyen a crear un ambiente muy especial.

Aunque Jean-Luc está orgulloso de lo que ha conseguido con este museo, la colección dista mucho de estar completa. “Me encantaría tener una moto de montaña, así como una chopper de la década de 1960”, afirma. “También me gustaría encontrar una de las primeras Twins de 1908. ¡Ah!, y tampoco estaría mal conseguir la Serial No.1”, dice entre risas.

Este francés tímido y modesto ha hecho realidad su sueño de toda la vida dentro de los muros de este cobertizo. Y éste no es un museo cualquiera. Se trata de un museo viviente que literalmente consigue resucitar la historia de los comienzos de Harley-Davidson. ■

DE INTERÉS

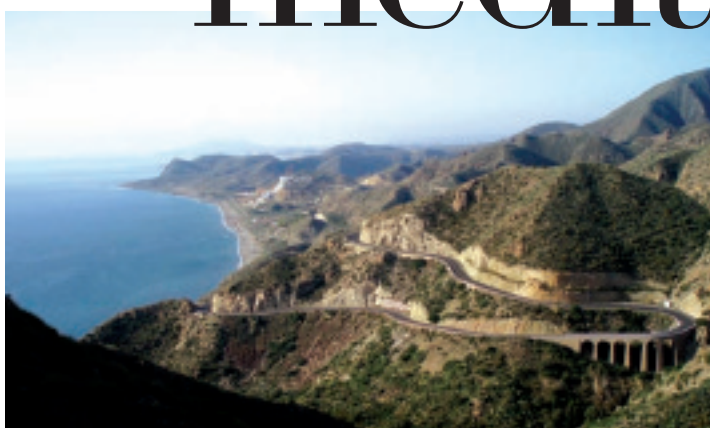
La colección de Jean-Luc ya está casi lista para abrirla al público y ahora tienen planes para recrear la historia de la Formula 1 en un museo con los coches de carreras vintage de Régis junto a La Grange. El museo sólo se abrirá al público mediante cita previa, aunque Régis y Jean-Luc están creando unas instalaciones para atender a grupos de personas. Junto al museo hay una sala de recepciones con capacidad para un máximo de 150 personas. “La idea es ofrecer a grupos de personas un lugar muy especial donde reunirse y quizás, incluso, celebrar bodas. Pueden celebrar conferencias o reuniones y comidas en la sala de recepciones - que, por supuesto, está decorada con objetos antiguos del mundo de las motos y los coches de carreras - y después visitar el museo”.

Podéis poneros en contacto con Jean-Luc o Régis por e-mail: jl.g.history@yahoo.fr o por teléfono: +33 06 12 64 76 49

Desde aquí enviamos nuestro agradecimiento especial a Louis Cami y a Hervé Rebollo del H.O.G.® Chapter Paris Sud-Est por presentarnos a Jean-Luc y por su ayuda en la creación de este artículo.

En 2007, el suizo Roland Bischofberger hizo 5.200 km desde su país de origen hasta Arabia Saudí para asistir al rally de Jeddah. En 2009, se impuso un nuevo objetivo: circunvalar el Mediterráneo

Magia mediterránea



Con la presencia de 250 personas, bandas tocando en directo, amigos moteros y muchísimas motos, cualquier visitante podría haber pensado que la población suiza de Aadorf había decidido organizar su propio rally del H.O.G.®. Pero no, se trataba de la fiesta de despedida de Roland Bischofberger, que volvía a lanzarse a la carretera a lomos de su Road King®, en esta ocasión para circunvalar el mar Mediterráneo.

Este viaje iba a ser su mayor reto hasta la fecha, con un impresionante recorrido de 15.000 km. Dicho esto, Roland no pensaba hacerlo en solitario, sino que iba a tener distintos compañeros de viaje para cada una de las ocho semanas del recorrido.

Dejando la fiesta atrás, Roland puso rumbo al sur en dirección a Vezia. Mientras cruzaba el impresionante puerto de San Gotardo reflexionaba sobre la enormidad de su nueva aventura y los muchos kilómetros que tendría que recorrer antes de regresar a su Suiza natal. El viaje había comenzado.

Durante los días siguientes, Roland condujo hasta Ancona, viajó en ferry a Grecia y de allí se desplazó a Turquía. “Turquía es un país enorme y maravilloso”, recuerda Roland. Deseaba compartir este paisaje glorioso con su mujer, Sylvia, que no había podido acompañarle durante todo el viaje.

“La carretera de Gazipasa a Anamur consigue aumentar las pulsaciones de cualquier motero”, explica Roland. “Desciende hasta el nivel del mar y después asciende curva tras curva atravesando pinares y platanares. Es simplemente maravillosa”.

A partir de este punto, los planes que había hecho con tanto esmero empezaron a torcerse debido, principalmente, a las dificultades burocráticas. “Me disponía a viajar a Siria pero mi pasaporte no llegaba de la embajada argelina”, recuerda Roland. “Por su parte, mi amigo Andy debía volar a Jordania para reunirse conmigo, pero su pasaporte todavía estaba en el consulado sirio”.

Finalmente Roland consiguió reunirse con Andy y disfrutaron de un viaje espectacular por Jordania, planeando juntos rutas alternativas. También descubrieron que hay otros medios de transporte en este mundo que resultan más duros para el trasero que una moto: “Todos los días soportaba entre 8 y 10 horas de conducción sentado en un sillín Harley®”, explica Andy, “pero después de cinco horas en la

silla de un camello, mi valioso trasero estaba destrozado”.

Por desgracia, los problemas fronterizos todavía no habían terminado. “Mientras estábamos planeando el viaje, Libia prohibió la entrada de ciudadanos suizos en su país. No podíamos encontrar una solución económicamente viable para ir de Egipto a Túnez, y Argelia nos había denegado un visado”. Era demasiado y Roland tomó la difícil decisión de no seguir avanzando por África. El recorrido ya no dibujaría la totalidad del contorno del Mediterráneo, sino que se desviaría y seguiría una ruta alternativa de regreso a Suiza a través de Italia, Sicilia y tanto terreno como pudiese cubrir en Francia y España.

“Un día viajamos de Ammán, en Jordania, a Aleppo, en el norte de Siria”, recuerda Roland. “Diez horas de esfuerzo a lomos de la moto o con los oficiales de aduanas: ¡qué vida más emocionante!” Disfrutando al máximo de la aventura, los días siguientes fueron un torrente de kilómetros, carreteras, buena comida, pipas de agua, nuevos amigos y muchísima diversión.

La nueva ruta siguió el recorrido, Patras, Bari, Palermo y entrada en Francia por los Alpes. Tan cerca de casa pero decidido a seguir el mar, Roland continuó avanzando por Francia, hacia el sur y entró en España a través de Andorra. “Los Pirineos son una región auténticamente fantástica para un motero”, comenta Roland. Siguieron avanzando hacia el sur hasta llegar a Gibraltar y en el viaje de vuelta a Francia pasaron por Granada.

En el último día de viaje, la jornada 52, a Roland sólo le quedaba por hacer el recorrido de Roubitolins a Aadorf. Tras viajar por tantos países con temperaturas tan altas (“en el Mar Muerto nos despertábamos sudando; hacía 33°C a las 6.30 de la mañana”, explicaba Roland), el cambio climatológico supuso un auténtico shock. “Repostamos por última vez y pusimos rumbo a casa rodeados de nieve”, recuerda Roland.

La recepción que le esperaba, sin embargo, distaba mucho de ser fría. Cuando Roland abrió la puerta del garaje se encontró con un nutrido grupo de familiares y amigos dispuestos a darle la bienvenida, mientras se proyectaban fotos de su viaje en la pared. Con las desviaciones para evitar el norte de África, el viaje había terminado por cubrir casi 40.000 km en las ocho semanas que Roland y sus compatriotas moteros habían pasado en la carretera.

El término “Mediterráneo” significa el centro de la tierra. No se sabe si el nombre se debe al hecho de que es un mar rodeado de tierra o a que en la antigüedad era el centro del mundo conocido. La cuestión es debatible, pero lo cierto es que esta emblemática masa de agua, que ha influido en numerosas civilizaciones durante miles de años, ha servido de plantilla para un recorrido que muy pocos de nosotros conseguiremos igualar.

¿Hasta qué confines se aventurarán Roland y su Road King en el futuro? ■



Cargada de actitud



La familia Softail:

Exclusivo depósito de aceite en forma de herradura; motor Twin Cam 96B™ equilibrado; amortiguadores traseros ocultos.

Aspecto legendario, tecnología oculta y talante urbano... así es la Softail. El look y manejo clásicos del estilo "hard tail" se combinan con la más avanzada tecnología para ofrecer una potente experiencia de conducción cargada de actitud

LA CARACTERÍSTICA CLAVE de la Softail es ofrecer el look "hard tail", sin la incomodidad que supone este tipo de trasera. Esto se consigue escondiendo los amortiguadores traseros usando un basculante triangulado. Diseñado en torno a un motor Twin Cam 96B™ de 1584cc

equilibrado, que va montado en rígido, este chasis ha servido como punto de partida para incontables motocicletas de éxito – la más famosa de ellas la Fat Boy® que conduce Arnold Schwarzenegger en *Terminator 2*.

Las Harley-Davidson® con amortiguadores ocultos en el bastidor no son algo nuevo. En 1963, los modelos ligeros Scat y Pacer llevaban una exclusiva suspensión trasera "Glide-Ride", con dos muelles helicoidales en la parte inferior del chasis que controlaban un basculante trasero. En cualquier punto del recorrido del basculante, el ajuste de la cadena se mantenía siempre intacto. El estilo de suspensión trasera "Glide Ride" pasó a utilizarse en el modelo BTH, o Bobcat, en 1966 cuando la Pacer y la Scat dejaron de fabricarse. El modelo Bobcat se mantuvo en producción durante un año.

Nos trasladamos ahora a comienzos de la

década de 1980. Harley-Davidson adquiere un prototipo de motocicleta a un ingeniero de diseño llamado Bill Davis, que había experimentado con amortiguadores traseros ocultos en un chasis big twin. En colaboración con los ingenieros de Harley-Davidson, Davis perfeccionó el diseño con la FXST Softail de 1984. El chasis ofrecía a los clientes unas líneas depuradas y el look retro de la trasera "hard tail", pero sin sacrificar la comodidad de disponer de auténtica suspensión trasera. La colocación de amortiguadores de gas horizontales bajo los tubos más bajos del chasis permitía también una posición más baja del asiento. Otro elemento que se recuperó para completar el estilo retro del modelo fue el depósito de aceite en forma de herradura, que pasaría a convertirse en un elemento de serie de la familia Softail. La Softail original evolucionó hasta la actual FXST/FXSTI Softail Standard. ■

1984

Lanzamiento de la FXST Softail, de líneas depuradas y trasera clásica "hard tail".



1988

(izquierda) El modelo de 1988 supuso la introducción de la FXSTS Springer Softail, que combinaba el diseño y el rendimiento de la Softail con el frontal Springer. La elegante parte frontal con muelles expuestos – a la que tan acostumbrados estaban los clientes de Harley-Davidson desde la década de 1920 hasta bien entrada la de 1950 – volvía a imponerse, reluciente de cromo y complementando el depurado estilo Softail.



1990

(abajo) Para el modelo de 1990, Harley-Davidson presentó la FLSTF Fat Boy. Una vez más volvía a imponerse el estilo vintage, pero esta vez con una temática minimalista. La Fat Boy original presentaba un llamativo esquema de pintura de un solo tono en color plateado, ruedas de disco y líneas anchas, de ahí el "Fat" de su nombre. La popularidad de esta motocicleta ha conseguido que el modelo siga produciéndose en la actualidad con inyección de combustible.



1986

(izquierda) La gama Softail recuperó el look de los años 50 con la FLST Heritage Softail. La Heritage Softail aportaba aún más estilismos clásicos a la familia, con elementos tan conocidos como el frontal estilo "Hydra Glide" y el tapacubos frontal. Las clásicas alforjas se incorporaron de serie un año más tarde en 1987.

1980

1985

1990

La historia de Harley

1999

(derecha) A finales de 1999 se presentó la FXSTD Softail Deuce como modelo del año 2000. Quizás la más radical de las Softail customizadas de fábrica, la Deuce introdujo un nuevo depósito de combustible más alargado, elegantes deslizadores de cromo en la horquilla delantera, un guardabarros trasero totalmente rediseñado y el nuevo motor Twin Cam 88B. También introdujo un nuevo cuentakilómetros y un panel de depósito, que finalmente acabaron incorporándose a la línea Sportster.



1999

(izquierda) Harley-Davidson® introduce la Night Train con su motor acabado en negro, manillar recto estilo “drag bar”, asiento súper bajo, pedales avanzados, gran depósito de gasolina en negro y motor de 1340cc.

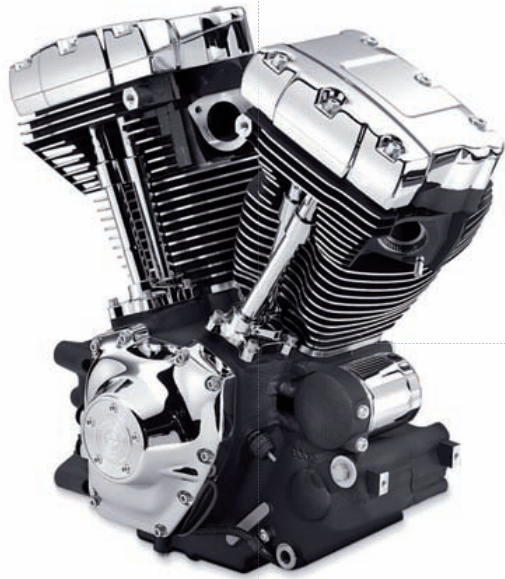


SELECCIÓN DE FOTOS CORTESÍA DE HARLEY-DAVIDSON MOTOR COMPANY ARCHIVES. COPYRIGHT H-D



1997

(arriba) En consonancia con la idea de presentar la plataforma Softail como un clásico moderno, Harley-Davidson® introdujo la FLSTS Heritage Springer como modelo para 1997. En esta ocasión se volvieron a utilizar las poderosas horquillas delanteras Springer y el montaje del guardabarros que no se habían visto desde 1952, junto con alforjas clásicas, neumáticos con flancos blancos, faro sobre el guardabarros delantero y piloto trasero “tombstone”.



1990

1995

2000

La familia Softail



FLSTSB Cross Bones™



FLSTF Fat Boy®



FLSTFB Fat Boy® Special

2010

Para el año 2010, Harley-Davidson introduce la Fat Boy Special: un ejemplo clásico del look Dark Custom.



FXCWC Rocker™ C



FLSTC Heritage Softail® Classic

2008

(derecha) Harley-Davidson® comenzó las celebraciones de su 105° aniversario con el lanzamiento de un nuevo modelo de la familia Softail: el FLSTSB Cross Bones™. En este modelo el aspecto retro del frontal Springer se combina con elementos estilísticos de la "bobber" de la era de postguerra, como el sillín individual con muelles, la tapa del filtro de aire con acabado en negro brillante y el guardabarros delantero recortado estilo vieja escuela.



2008

(abajo) Llevando a nuevos extremos el diseño de las motos customizadas de fábrica, Harley-Davidson® presenta dos nuevos modelos Softail: el FXCW Rocker y el FXCWC Rocker C, que incluyen una innovadora trasera "Rockertail" que monta un guardabarros moldeado directamente en el basculante, ajustándose a un neumático ancho de 240 mm. El resultado es una reproducción de las auténticas líneas de una custom de cola dura de perfil bajo con la comodidad de conducción de un moderno sistema de suspensión oculto.



2004

(arriba) La versatilidad de la Softail también sirvió a la Custom Vehicle Operations (CVO) de Harley-Davidson para crear la Screamin' Eagle Deuce de 2004 y la FLSTFSE Screamin' Eagle Fat Boy de 2005.



2005

(arriba) La FLSTNI Softail® Deluxe aporta un estilo elegante a la gama Softail® y un esquema de pintura que recuerda las motos Harley-Davidson® de 1939. La FLSTSC Softail® Springer® Classic también recupera la apariencia de las motos de finales de los años 40.

2000

(izquierda) Los modelos Softail® del año 2000 venían equipados con un motor Twin Cam 88B™, una versión contrapesada del Twin Cam 88™.

2001

Se presenta la inyección de combustible como nueva opción para la gama Softail de 2001.



2000

2005

2010

Nuevo Producto ... mejores precios .

HARLEY | RIDER INSURANCE™

**El mejor seguro,
al mejor al precio**

Ventajas para ti y tu moto :

- Se bonifica tu experiencia anterior.
- Asistencia en carretera para la moto y sus ocupantes
- Cobertura opcional de accidentes, ámbito personal y profesional
- Nuevas coberturas de rotura del casco y rotura del faro.
- Tarifa especial para miembros del H.O.G.®
- Asegurables cualquier tipo de conductor.

Tu seguro a terceros por

165 €[^]

[^] conductor >25 años y 1 año experiencia.

***No esperes más, dirígete a tu concesionario
Harley-Davidson® o llama al 902 88 48 48.***

HARLEY | RIDER INSURANCE™ es un producto de seguro de motocicleta del programa de seguros Harley-Davidson Insurance Services intermediado por Aon.

*Harley-Davidson Insurance Services actúa como auxiliar externo de Aon Gil y Carvajal, S.A. Correduría de Seguros, Sociedad Unipersonal, inscrita en el Rº Mercantil de Madrid, Hoja M-19857, Tomo 15321, Folio 133, N.I.F. A-28109247.

Inscrita en el Registro Especial de Sociedades de Correduría de Seguros con la clave J-107. Capacidad financiera y Seguro de Responsabilidad Civil concertado según lo previsto en la Ley 26/2006, de 17 de Julio.

De conformidad con lo previsto en el artículo 44 de la Ley 26/2006 de 17 de Julio, para cualquier reclamación en relación con los servicios de Mediación de Seguros prestados deberá dirigirse al Apartado de Correos núm 2053 o bien a la página web "quejasyreclamaciones.com".

Le informamos igualmente que de acuerdo con lo establecido en el artículo 42 y concordantes de la Ley 26/2006 de 17 de julio, Aon Gil y Carvajal, S.A.U. Correduría de Seguros presta sus servicios de Mediación de Seguros de manera objetiva e independiente, velando por sus intereses y buscando siempre y en todo caso la cobertura que, de acuerdo con los requerimientos por Vd planteados, mejor se adapte a sus necesidades.

© H-D 2010. Harley, Harley-Davidson, y el logo Bar & Shield son marcas registradas de H-D Michigan LLC.



**Harley-Davidson
Insurance Services***



Oriente Medio

Nacida *para ser* salvaje

Una de nuestras socias del H.O.G. nos cuenta el recorrido de 4.614 km que hizo por Oriente Medio

Texto y fotos de Bizzie Frost

El pasado mes de octubre, mi marido y yo aparcamos nuestra Road King en el aparcamiento de nuestra casa en Jeddah después de haber recorrido 4.614 km por Jordania, Siria, Líbano y Arabia Saudí. Los principales objetivos de nuestro viaje habían sido el 1^{er} Official Lebanon H.O.G. Tour de Beirut y el 3^{er} Saudi National H.O.G. Rally en Abha, en las montañas del sur de Arabia Saudí.

Nuestro viaje comenzó en la localidad saudita de Gurayat cerca de la frontera con Jordania. Habíamos enviado nuestra Harley (que se llama Maridadi, una palabra swahili que significa "elegante") desde Jeddah hasta allí para incorporarnos a un grupo de 17 motos del Riyadh H.O.G. Chapter. El primer día de viaje hicimos 325 km, que nos llevaron a través de Jordania hasta la ciudad siria de Damasco. Cada trámite fronterizo duró tres horas. Al día siguiente seguimos avanzando hasta Beirut (111 km con otras tres horas de trámite aduanero), donde íbamos a hacer un recorrido de tres días por el país en compañía de aproximadamente

otras 270 Harleys, y 100 entusiastas acompañantes. Juntos pasamos una semana en Líbano y después comenzamos el viaje de regreso a Arabia Saudí, en compañía de otros cinco socios del H.O.G.

Treinta kilómetros después de dejar Damasco, se nos rompió el rodamiento de la rueda trasera. Tras ponernos en contacto con amigos de Damasco para pedirles ayuda, el grupo de Riyadh volvió a ponerse en marcha. Nosotros conseguimos una grúa, Maridadi fue reparada y a la mañana siguiente seguimos viaje solos.

Recorrimos 500 km hasta Aqaba pasando por Ammán, hicimos noche allí, y después recorrimos los 1.124 km que nos separaban de Jeddah en un día. Después de un descanso de dos días en Jeddah, volvimos a ponernos en marcha, esta vez rumbo al sur, para ir a Al Baha, en los montes de Hejaz, que está a una distancia de 446 km, principalmente por carreteras de montaña. Allí nos reunimos con bikers de Dhahran y Jeddah. A la mañana siguiente recorrimos juntos los 321 km que nos separaban de Abha, en los montes de Asir, y nos incorporamos a un grupo de

motos procedentes de Riyadh y Jubail, una ciudad situada en el este de Arabia Saudí. En total formábamos un grupo de unas 40 motos para el Rally Saudí – un número muy inferior al del tour del Líbano pero, aun así, un grupo muy entusiasta que había recorrido muchos kilómetros para reunirse y que disfrutó como nunca recorriendo la región montañosa de Asir.

En el viaje de regreso nos acompañó un amigo de Jeddah, con el que hicimos un emocionante descenso por una abrupta y empinadísima carretera llena de curvas muy cerradas desde Jebel Al Soudah, el punto más alto de Arabia Saudí con 2.910 metros de altura, hasta Rijal Alma'a, seguido de una parada para hacer noche en las montañas de Al Baha antes de regresar a Jeddah.

Durante los 18 días que pasamos en la carretera aprendimos muchas cosas sobre las diferencias existentes entre estos países de Oriente Medio. En Arabia Saudí, un país que debe su riqueza al petróleo, la red de carreteras es excelente y la gasolina muy barata. En Jordania, Siria y Líbano, algunas carreteras están en muy mal estado, el »



Oriente Medio



asfalto es irregular y la gasolina es hasta diez veces más cara. En todos los países, la mayor pesadilla en las carreteras son los badenes. En Líbano, en concreto, hay montones de ellos en todas las ciudades y pueblos, a pesar de que el estado de las carreteras rurales es tan malo que en realidad no son necesarios. En Ammán, la capital de Jordania, había grandes badenes a intervalos regulares en una carretera principal que atravesaba la zona pobre de la ciudad (como nos habíamos perdido y tuvimos que dar la vuelta, ¡no nos quedó más remedio que pasarlos dos veces!). La carretera general a Aqaba también tenía badenes pero había grandes señales de advertencia a 1.000 m, 500 m, y después varias más justo antes de llegar a ellos. En Arabia Saudí, con frecuencia no hay ningún tipo de advertencia.

En Líbano hay vallas publicitarias enormes con imágenes de mujeres glamurosas y ligeras de ropa que anuncian marcas de moda, ropa interior y bebidas. Este tipo de imágenes serían inaceptables en los otros países. En Oriente Medio no hay restricciones a la hora de hacer fotografías. Sin embargo, nos dimos cuenta de que en Siria hay que tener mucho cuidado porque, aunque no hay ninguna señal que prohíba hacer fotos, puede que te detengan – como nos sucedió a nosotros – por tratarse de una zona militarizada. Cuando sufrimos el accidente en el viaje de regreso, me dediqué a sacar unas cuantas fotos para pasar el tiempo mientras esperábamos a que llegase la grúa. De pronto nos vimos rodeados de soldados armados. Antes de poder volver con la grúa a Damasco, nos llevaron a un cuartel de la policía militar que había en las

cercanías. Nos trataron con mucha amabilidad, pero tuvimos que explicar con todo lujo de detalles por qué nos habíamos parado supuestamente a sacar fotografías en una zona militar, y después mostrar al oficial de guardia todas las fotos que habíamos sacado – lo cual, por suerte, es muy fácil con una cámara digital.

Líbano es un país que todavía muestra las huellas de la larga guerra civil que sufrió, así como del conflicto bélico más reciente de 2006. Aún así, sus habitantes nunca han perdido las ganas de vivir. Viven al día. Los socios del HOG libanés dieron una impresionante bienvenida a los moteros visitantes y desplegaron un enorme entusiasmo a la hora de enseñarnos el país y su capital reconstruida – ¡que, por cierto, nos pareció carísima! En Beirut vimos los restos de edificios enormes con los muros marcados por los impactos de las cargas de artillería. Uno de esos edificios es el antiguo Holiday Inn, que situado junto al cuidadosamente restaurado Phoenicia Intercontinental Hotel, constituye un inquietante recordatorio del pasado de la ciudad. La vista desde nuestro hotel era a otras dos grandes ruinas a ambos lados de la carretera justo frente al mar. Se trataba de los edificios que sufrieron de lleno el impacto del coche bomba que mató al antiguo primer ministro Rafic Hariri. Los libaneses han elegido ignorar los peligros para la salud que conlleva fumar, y las cafeterías, bares y restaurantes están llenos de gente fumando cigarrillos, cigarros y pipas de agua.

Los sirios son también gente muy hospitalaria y generosa. En nuestro primer día de viaje, cuando llegamos a la frontera

jordano-siria, nos esperaban 28 moteros de Damasco. Habían organizado una escolta oficial para llevarnos hasta la ciudad en un convoy VIP de 48 motos. Al llegar tenían preparada una cena en un restaurante del centro de la ciudad, donde la gente se dedicó a admirar el inusual número de Harleys aparcadas. Cuando tuvimos la avería en el viaje de vuelta, nuestros nuevos amigos sirios, Hazem Alkadi y Louay Kazzaz, no dudaron en brindarnos su generosa ayuda y hospitalidad. Mientras Hazem y sus mecánicos arreglaban la moto, Louay y su mujer, Danya, nos enseñaron la ciudad y después nos llevaron a degustar la exquisita cocina damasquina en el restaurante Naranj, situado en el histórico zoco de Al Hamidiya.

Hay grandes diferencias en lo que respecta a la forma de vestir. En Arabia Saudí, los saudíes, al igual que algunos otros árabes, llevan el tradicional 'thobe' largo blanco y se cubren la cabeza con un pañuelo rojo y blanco, o totalmente blanco. En los otros tres países, los hombres han adoptado, por lo general, el estilo de vestir occidental y llevan traje de chaqueta o pantalones más informales y camisa. En Arabia Saudí, todas las mujeres – tanto extranjeras como saudíes – llevan una 'abaya' negra y normalmente se cubren la cabeza con un 'hijab'. Muchas también se tapan la cara por completo y llevan guantes negros. En los otros países, las mujeres extranjeras (y con frecuencia las mujeres árabes musulmanas) no utilizan 'abayas', 'hijabs' ni el 'niqab', que es el velo que cubre el rostro. En Arabia Saudí está prohibido el consumo de alcohol, y en lo que respecta a los restaurantes, parece ser





el único país en el que hay dos zonas separadas: una sólo para hombres y otra para familias. Otra costumbre que existe en Arabia Saudí es que todos los establecimientos comerciales y de atención al público – tiendas, restaurantes, bancos – tienen que cerrar siguiendo el horario de oraciones.

En Líbano, Siria y Jordania, las mujeres conducen como en el resto del mundo. En Arabia Saudí, los únicos que conducen son los hombres; las mujeres lo tienen prohibido. En los tres países anteriores, es normal ver iglesias cristianas, a menudo junto a las mezquitas en el centro de las ciudades. Sin embargo, no hay ninguna en Arabia Saudí. Estos tres países también están abiertos al turismo. En Siria conocimos a un padre y a un hijo holandeses que estaban haciendo un recorrido en moto desde el extremo más septentrional de Noruega hasta Ciudad del Cabo, en Sudáfrica. Su intención era atravesar Arabia Saudí, pero es prácticamente imposible conseguir un visado de turista para hacerlo. Si hubiese sido posible, los HOG saudíes les hubiesen dado una cordial bienvenida, ya que les encanta recibir visitantes.

Aunque disfrutamos de nuestra inesperada noche extra en Damasco, esto significó que perdimos la oportunidad de hacer la parada que teníamos programada en Ammán. No obstante, disfrutamos de un recorrido maravilloso por Jordania y nos enteramos de que los tomates son un cultivo importante en este país, ya que nos cruzamos con montones de pequeños camiones cargados de ellos. Descendimos a la puesta de sol desde Ma'an, en la meseta

central de Jordania, hasta Aqaba, cruzando los terrenos del Gran Valle del Rift, donde se sitúan Petra y Wadi Rum, lugares que han sido declarados patrimonio de la humanidad. Tampoco pudimos parar para visitarlos, pero ya estamos planeando un viaje en moto hasta allí para hacerlo. Tras haber estado en tantos sitios asociados a Lawrence de Arabia y haber cubierto estas distancias tan enormes en moto, nos resulta aún más impresionante imaginárnoslo viajando con sus tropas árabes a caballo y en camello para lanzar su audaz e inesperado ataque a Aqaba desde el interior del país durante la Primera Guerra Mundial.

En Líbano y Arabia Saudí viajamos por carreteras de la costa y del desierto donde las temperaturas alcanzaban los 40 grados; después subimos montañas de casi 3.000 metros de altura, donde las temperaturas caían hasta los 13 grados durante la noche. Atravesamos viñedos, pinares, olivares, desiertos, escarpadas cadenas montañosas y la ciudad habitada más antigua del mundo: Damasco. Viajamos en compañía de un joven saudí de 24 años que adora su Harley-Davidson, y conocimos a un francés de 73 años igual de entusiasta, que había viajado de Ammán a Beirut.

La última parte de nuestro recorrido fue a través de los montes de Hejaz y Asir, que tienen algunos de los paisajes más espectaculares y algunas de las mejores carreteras para moto que hemos visto en este viaje. Los valles están poblados por una red de antiguas torres de vigía de piedra de hermosa construcción y de pueblitos que poco a poco han ido creciendo con la adición de nuevos edificios. Destaca uno por su carácter

inusual y aislado: el pueblo de mármol de Al Ain, que se ha convertido en un lugar de parada favorito. Aunque nos gustaría poder compartir todo esto con otros moteros de fuera de Arabia Saudí, también disfrutamos sabiendo que somos los únicos que tenemos acceso a estas áreas tan remotas.

Durante la mayor parte de nuestro recorrido en moto por Arabia Saudí, dispusimos de una escolta policial de lo más eficiente. Cuando íbamos conduciendo solos de Aqaba a Jeddah, aparecieron de imprevisto en Al Badaa y nos acompañaron en relevos de 100 km durante 900 km. Es reconfortante saber que están allí en caso de que algo vaya mal. Además evitaron que nos perdiésemos en la zona de Yanbu, donde las señales de carretera sólo están en árabe.

No hubiésemos hecho este viaje de no haber sido por el aliento que recibimos de algunos de nuestros amigos Harley: Diamond Robyn, que enseñó a mi marido a conducir una Harley y a quién compramos Maridadi; Marwan y Monther Al Mutlaq, que abrieron los concesionarios Harley-Davidson de Arabia Saudí para que pudiésemos formar parte de esta extraordinaria comunidad motera que aúna a personas de todas las edades y nacionalidades; y Lisa Schlensker, la responsable del H.O.G. en Oriente Medio. Después de sufrir un serio accidente de moto hace dos años, pensé que nunca volvería a subirme a una moto, pero Lisa hizo uso de todo su poder de persuasión tejano para convencerme de que volviera a hacerlo para seguir escribiendo estas historias moteras. ■



WRENCH

La **marcha** adecuada



Dave White,
profesor asociado
de la Universidad
Harley-Davidson®,
habla sobre el
embrague de la
motocicleta

EL EMBRAGUE TIENE tres objetivos: proporcionar un punto muerto temporal, permitir que se retome la conducción gradualmente y, finalmente, facilitar una interrupción temporal en el tren motor para seleccionar la siguiente marcha eficazmente.

La mayoría de las motocicletas modernas cuentan con un embrague multidisco húmedo. Como sugiere su

descripción, esta estructura está formada por más de un disco de fricción y de un disco de acero. En los mecanismos modernos es habitual encontrar hasta ocho discos de fricción y siete discos de acero en un solo embrague, y siempre hay un disco más de fricción que de acero. Esto se debe a que los discos de fricción se colocan en la parte externa y los de acero se encuentran insertados entre medio. Además de estos componentes, los diseños de los embragues modernos de Harley-Davidson® disponen también de un retenedor del muelle de diafragma, un muelle de diafragma y una placa de presión.

¿Húmedo o seco?

Los embragues húmedos están bañados en aceite, que puede ser el mismo aceite que el del motor o uno más ligero como el ATF (líquido para transmisión automática). Hacer trabajar los discos de fricción con líquido, especialmente con fluidos tan resbaladizos como el aceite, no parece muy lógico. Sin embargo, el aceite actúa como refrigerante y contribuye a evitar que los discos de fricción se deterioren rápidamente y que los discos de acero se corroan, al mismo tiempo que proporciona lubricación para los rodamientos y cojinetes utilizados en los embragues. El aceite también ayuda en el momento del deslizamiento que se produce cuando se suelta el embrague (en el que los discos de fricción, los que tienen las espigas, se deslizan por las ranuras de la carcasa del embrague). La cadena principal también puede lubricarse sin tener que sellar el embrague dentro de su propio compartimento.

Por lo general, los embragues húmedos no generan tanta fricción entre los discos como los embragues secos. Las motocicletas Harley-Davidson® utilizan un embrague húmedo, lo que proporciona al motorista un accionamiento del embrague sumamente ligero y un

depósito de aceite más que suficiente para cubrir las necesidades de lubricación de su cadena principal.

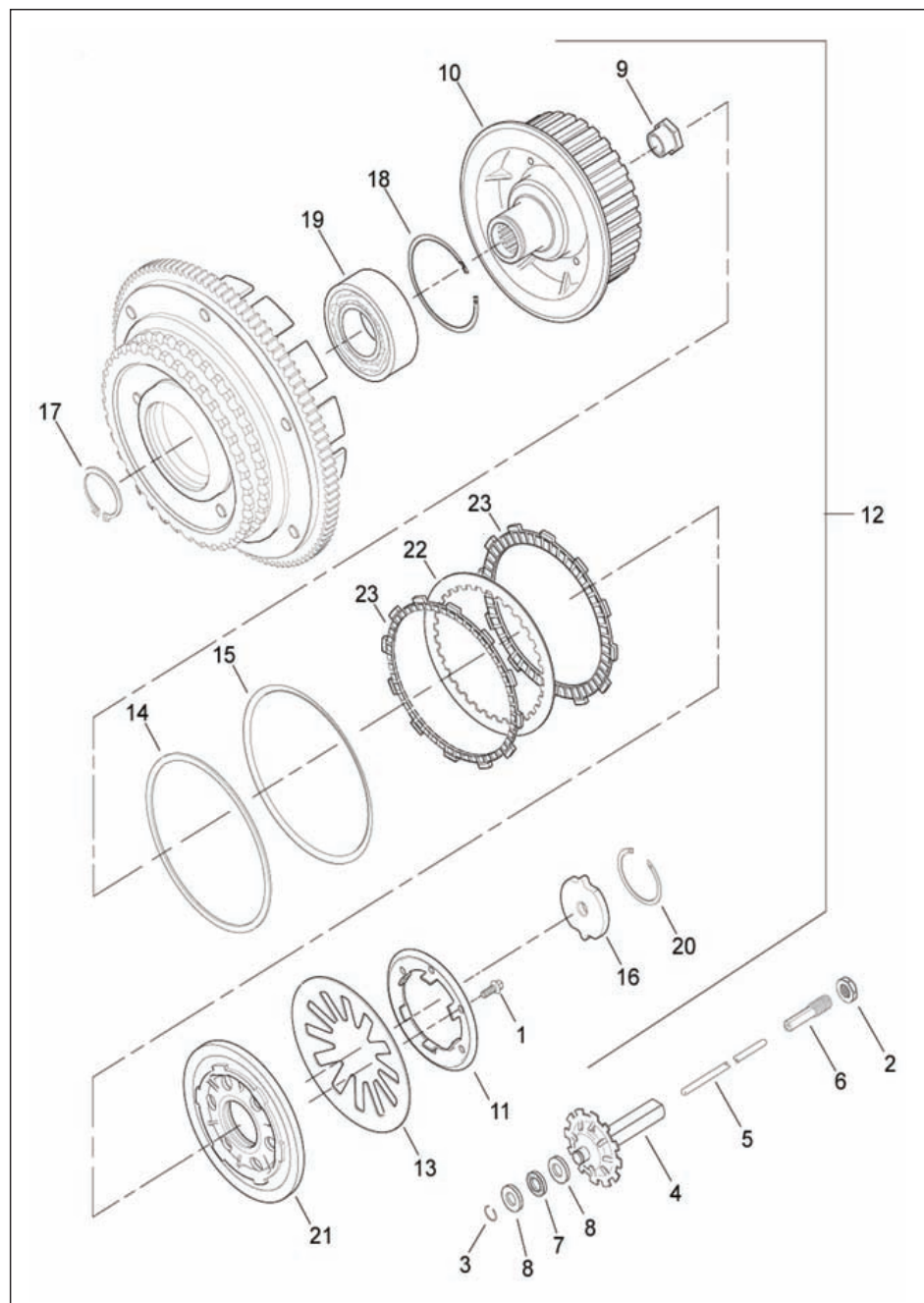
La utilización de configuraciones de embragues secos suele darse en aplicaciones de motos de carreras. Por ejemplo, las XR de competición y las KR de la vieja escuela contaban con discos de fricción con un diseño metálico sinterizado o incluso de bronce.

Los conjuntos de embragues secos suelen ser de menor diámetro y suponen un ahorro de peso debido a la reducción de la capacidad de aceite. Sin embargo, algunos embragues secos pueden llegar a contaminarse por el aceite de transmisión o por el aceite utilizado para lubricar la cadena principal, por lo que las ventajas de rendimiento desaparecen con demasiada rapidez.

Funcionamiento del embrague por cable o hidráulico

El embrague se acciona mediante la palanca de mano del embrague situada en el manillar, que actúa a través de un mecanismo en espiral de paso grande, una varilla impulsora que funciona por medio del eje de entrada a la caja de cambios o una varilla impulsora activada hidráulicamente ubicada en el eje de entrada. Los embragues que funcionan hidráulicamente suelen ser más fáciles de usar para los motoristas, puesto que incrementan el esfuerzo que ejerce el motorista mediante la palanca de embrague. El inconveniente de los embragues accionados por medio de cables es que se estiran y se desgastan, lo que hace necesario lubricarlos y ajustarlos con frecuencia.

Los principios de multiplicación de la palanca de un embrague hidráulico permiten que los diseñadores utilicen muelles helicoidales de diseño más robusto al tiempo que la sensación de la palanca se mantiene suave. El embrague



El embrague (el embrague húmedo de la ilustración corresponde a una Harley-Davidson Softail 2010)

1 Tornillo	12 Conjunto del embrague
2 Tuerca autoblocante	13 Muelle, diafragma
3 Anillo retenedor	14 Asiento, muelle amortiguador
4 Conjunto pistón-biela	15 Muelle amortiguador
5 Varilla impulsora, desembrague (por medio del eje principal)	16 Disco de desbloqueo
6 Tornillo, ajustador	17 Anillo retenedor
7 Cojinete, varilla impulsora	18 Anillo retenedor
8 Cojinete de empuje de aceleración	19 Cojinete, de doble fila de bolas
9 Tuerca, eje principal	20 Anillo retenedor
10 Cubo del embrague	21 Placa, embrague, presión
11 Asiento del muelle del embrague	22 Placa del embrague
	23 Conjunto de discos de fricción (los nueve discos de fricción)

la fuerza a la rueda trasera mediante el embrague; cuando se desacelera, la motocicleta se encuentra sobreacelerada. La rueda trasera hace girar el motor por medio del embrague, pero como el motor ofrece resistencia se llega a un punto en el que la resistencia (o par motor de retorno desde el motor) es excesiva para el neumático y se bloquea. Los embragues deslizantes eliminan la posibilidad de que se bloquee la rueda y permiten que el embrague se deslice cuando se invierte la dirección de la conducción a través de éste. No desembraga la conducción por completo, ya que de hacerlo se perdería el efecto de frenado del motor. ■

Alargue la vida de su embrague

- Mantenga el nivel adecuado de juego libre en la palanca.
- Asegúrese de utilizar una lubricación para el cable del grado adecuado habitualmente.
- Evite la costumbre de mantener el embrague presionado.
- Asegúrese de que el cable del embrague sigue el recorrido correcto.
- No sobrepase el nivel de rellenado de la caja principal.
- Utilice el grado de aceite correcto.
- Compruebe la contaminación de los sistemas hidráulicos del embrague al menos una vez al año.
- Utilice únicamente piezas de recambio autorizadas por Harley-Davidson®.

hidráulico alojado en la motocicleta V-Rod de Harley-Davidson® demuestra sobradamente las ventajas del funcionamiento de este tipo de embrague.

Cualquier sistema que funcione hidráulicamente puede, no obstante, absorber agua, y los sistemas hidráulicos que se contaminen deberían vaciarse, hacer que se limpien los componentes y se reemplace el fluido. Es aconsejable realizar estas operaciones de mantenimiento una vez al año en su concesionario Harley-Davidson® más cercano, preferiblemente al inicio de cada temporada.

Embrague deslizante

El embrague deslizante es un dispositivo que limita lo que se conoce como “par motor de retorno”, que se genera cuando el motor se frena desde una velocidad alta o cuando se desacelera rápidamente utilizando la caja de cambio. Los embragues deslizantes suelen utilizarse en las motocicletas deportivas, como los modelos 1125R y CR de Buell, que van equipados con motores de alta velocidad y alta compresión que producen una gran cantidad de par motor.

Cuando se acelera, el motor transmite

El viaje *de mis* sueños





Para el italiano Riccardo Pedrali la jubilación supuso que, por fin, podía hacer realidad el sueño de lanzarse a hacer un viaje largo de verdad

Me lo había prometido más de mil veces: en cuanto me jubile me voy a hacer un viaje largo. Antes de jubilarme le conté mis planes a mis compañeros que me preguntaron: “¿Y cuántos días vas a ir?” Yo los miré y les contesté con una sonrisa: “¡Y qué más da! No voy a tener que volver a reincorporarme al trabajo en una fecha concreta”.

Junto con mi mujer (que también pasa de los 60), partimos a lomos de nuestra prácticamente nueva Heritage Softail para hacer realidad el viaje que tanto tiempo llevaba planeando: circunvalar España y Portugal terminando en Barcelona, donde cogeríamos el ferry de vuelta a Génova.

Salimos de Chiavari, cerca de Génova, en junio, y fuimos por autopista hasta Antibes para evitar el tráfico estival de la Costa Azul. En Narbonne, giramos hacia el interior en dirección a los Pirineos: no podíamos dejar pasar la oportunidad de visitar la magnífica ciudad medieval de Carcasona. Siguiendo la línea de los Pirineos pasamos por Lourdes donde, al ver a tanta gente con todo tipo de padecimientos, nos dimos cuenta de lo estúpido que es quejarse cuando se tiene buena salud.

Llegamos al Golfo de Vizcaya y empezamos nuestro recorrido por la costa norte de España: País Vasco, Cantabria, Asturias y Galicia hasta Estaca de Bares –

el punto más septentrional de la península – que ofrece unas vistas asombrosas. Todas las mañanas veíamos en la televisión unas predicciones meteorológicas de lo más pesimistas, con pronósticos de tormentas a lo largo de toda la ruta que íbamos a seguir, sin embargo, no nos cayó ni una gota de lluvia en todo el viaje.

Visitamos Santiago de Compostela y después seguimos hacia el sur, entrando en Portugal, para ver Oporto y después Lisboa, donde paramos dos días a descansar.

De allí nos dirigimos a Beja y entramos de nuevo en España para viajar hasta Sevilla. Ésta fue la etapa más larga del viaje (450 km). Aún así, en cuando llegamos a esta hermosa ciudad nos paramos solamente para darnos una ansiada ducha y enseguida nos pusimos a recorrerla. Nos llevó dos días.

Pusimos rumbo al sur en dirección a Gibraltar, donde tuvimos que pasar trámites de aduana, ¡después de haber recorrido buena parte de Europa sin acordarnos de ellos! Aún así pasamos un día muy agradable y desde allí África parecía estar al alcance de la mano.

Andalucía es fascinante pero el calor estaba empezando a ser sofocante por lo que nuestras paradas a orillas del mar para tomarnos una cervecita fría se hacían cada vez más frecuentes.

Después de pasar por Murcia llegamos a Valencia, una ciudad que ha conseguido

combinar con éxito su hermoso casco antiguo con la maravillosa Ciudad de las Artes y las Ciencias. Ésta última es un buen ejemplo de que cuando la gente pone empeño es capaz de construir algo que resulta atractivo y vanguardista al mismo tiempo.

El último tramo de nuestro viaje en Harley nos llevó hasta Barcelona, una ciudad llena de vida y de gente (de hecho tuvimos que recorrer buena parte de la ciudad antes de encontrar un hotel que tuviese una habitación libre). Cuando subimos al ferry al día siguiente había muchas motos, pero la mía era la única Harley-Davidson, y recibió muchos elogios y alguna que otra mirada de envidia.

Terminada la travesía en barco, y ya en Italia, recorrimos el tramo final de Génova a Chiavari, totalizando 5.240 km y 21 días de viaje, durante los cuales no tuvimos ningún problema con la Heritage.

Aproveché el viaje para anotar el máximo número posible de lugares visitados en mi impreso de los ABC of Touring. De no haberlo hecho, ¿cómo iba a encontrar lugares con nombres que empezasen por X, J y H en Italia?

Todavía me faltan nombres que empiecen por W y K, pero como nuestro próximo viaje es a la zona sur del Tirol, estoy seguro de que los encontraremos allí. ■

Walckiers Walter nos cuenta la historia de cuando él y David De Wever sacaron a la luz una Harley-Davidson que llevaba 50 años enterrada

Una joya bajo tierra



Armados con las herramientas necesarias, David pintó un cuadrado sobre el lugar donde creía que estaba enterrada la Harley y empezamos a cavar. Aproximadamente una hora más tarde habíamos desenterrado una pieza de metal: parecía un soporte lateral de una moto pero resultó ser una pata de mesa de hierro.



Su abuelo, Paul, salió a comprobar qué tal nos iba. Por sus enormes carcajadas comprendimos que habíamos estado cavando en el lugar equivocado. Tras pintar un nuevo cuadrado en el suelo, esta vez con ayuda de Paul, comenzamos a cavar de nuevo.



Transcurridas unas dos horas nos topamos con algo que parecía un neumático. Poco después comenzamos a desenterrar la llanta y los radios de la rueda.

LA NUEVA HARLEY W-series nació en los talleres de Harley-Davidson® en Milwaukee entre 1937 y 1941. En 1942, una de estas motocicletas fue embalada y enviada a Europa. Tras llegar a Bélgica, la Harley fue ensamblada y empezó a recorrer las carreteras de Liedekerke conducida por Paul Cobbaert.

El nieto de Paul, David, recuerda una de las aventuras de su abuelo en aquella época: "Un día iba conduciendo por Liedekerke. Por aquel entonces sólo había unas cuantas calles anchas y él era el único que conducía una Harley-Davidson. Aquel día tomó una curva demasiado rápido. Tuvo que frenar a fondo y acabó subido a la acera delante de un bar. ¡No le quedó

más remedio que bajarse de la moto y pedir una cerveza!"

Paul estaba encantado con su Harley-Davidson, que consideraba como algo especial.

Sin embargo durante la década de 1940 y con tres hijos, no tenía tiempo para usarla, así que decidió guardarla en el cobertizo detrás de la casa. Allí permaneció durante muchos años en los que los niños convirtieron el cobertizo en una zona de juego. En 1960, Rita, la hija de Paul (y madre de David) se cayó de la moto y se lastimó. Paul se quedó muy preocupado y decidió que lo mejor era deshacerse de la moto, así que cavó un agujero en el jardín y la enterró. Parecía

que ese iba a ser el fin de la Harley-Davidson... sin embargo todo cambió a comienzos de 2009 durante una jornada de puertas abiertas en Dilbeek.

Un grupo de moteros estaba tomándose unas cervezas cuando uno de ellos contó la historia de una Harley-Davidson que había sido enterrada hacía 50 años en el jardín de una casa. La mayoría se lo tomaron a broma pero uno en concreto vino a preguntarme si la historia era cierta. Se trataba de Mario, el propietario de Harley-Davidson Capital Brussels. Le dije que no era una broma, que había visto una foto que le habían sacado hacía unos 15 años. La foto pertenecía a David. Él y Paul habían cavado un

Enterrada durante 50 años



Otras tres horas cavando con cuidado fueron suficientes para desenterrar la mayor parte de la Harley-Davidson. A continuación atamos una cuerda en torno a la parte del bastidor que parecía más sólida.

Con esfuerzo conseguimos poner la Harley en pie. A continuación la sacamos del agujero con ayuda de una polea...

... después de 50 años y 10 horas, la Harley volvía a descansar con orgullo sobre la superficie de la tierra.

agujero lo suficientemente profundo como para poder fotografiar esta joya enterrada; después habían vuelto a cubrir el agujero. Una vez demostrada la existencia de la Harley enterrada, la siguiente pregunta fue: "¿por qué no la desenterramos?"

El primer escollo fue convencer al abuelo Paul de que nos dejase desenterrar la moto. Fue todo un reto porque la moto estaba enterrada detrás del corral que había construido para sus condecoradas palomas, justo debajo del palomar.

Después de unos cuantos meses insistiendo, y de regalarle una botella de ginebra, por fin conseguimos convencerle y pudimos empezar a cavar. ■



Enhorabuena a David (Dikke), izquierda, y Walckiers (Wally), derecha, por desenterrar la Harley y contarnos esta historia – y gracias también a Paul por cambiar a las palomas de sitio para que pudiesen hacerlo. Estamos deseando saber cómo continúa la historia.

Bella Italia & Bellissima Toscana

TOUR DELLA TOSCANA

Panorami mozzafiato-splendidi itinerary-cibo squisito

24 Aprile - 1 Maggio 2010



Toscana

La campagna toscana se extiende como una obra de arte por las tortuosas carreteras desde las que se admira la naturaleza. Los cipreses seculares, con su soberbio aspecto, son testigos del pasado y dibujan los límites de un espacio inmutable.

Los burgos, los pueblos, parecen gemas engastadas sobre las dulces colinas que circundan un territorio genuinamente íntegro, en ocasiones áspero, otras veces moldeado por la acción secular del hombre, que ha valorizado sus formas y ha hecho fértiles las tierras en las que hoy se obtienen unos de los mejores vinos tintos del mundo.

Las incomparables ciudades del arte, con Florencia a la cabeza, seguida de Lucca, Siena y Pisa, rebosantes de tesoros y de civilización.

La familia Tinalli y el personal de Villa La Cappella, os mirarán durante vuestra estancia.

La histórica Villa alberga un hotel con encanto que, junto al ambiente familiar acogedor, la convierte en un lugar muy especial.

Villa la Cappella se erige sobre la colina de Aliano, cerca del pueblo de Montespertoli, en el interior de un parque de cipreses seculares que hacen de él un paisaje magnífico.

Durante el periodo primaveral de la floración, las rosas que abundan en el jardín le aportan variados colores y perfumes embriagadores. Desde la Villa se contempla un raro panorama 'clásico toscano'.

La vista se relaja sobre las colinas circundantes, 'cuadros' llenos de viñedos y olivos que sólo la mano sabia de un pintor puede haber creado.

Aquí y allá despunta una iglesia o un castillo, un pequeño burgo, antiguos testimonios de un pasado en el que, durante generaciones, las poderosas familias de Florencia extendieron sus dominios y defendieron sus posesiones, construyendo castillos que fueran testigo de ello. La cercana San Gimignano es la más clara representación de aquella cultura.

Animados por la bonita experiencia del 1er Harley Tour, en octubre de 2009, hemos preparado para el 2010 nuevos actos, uno en primavera y otro a principios del otoño.

Nuestro objetivo es, como siempre, hacer que visitéis esta fantástica región montados en la Harley en dos momentos mágicos: abril, el despertar tras el invierno con la explosión de los colores y las plantas que vuelven a la vida, y septiembre que, con su dulce tibieza nos serena tras los excesos del verano.

El número máximo de participantes en el tour es de 12 Harleys.

Como siempre, nuestros tours son un cóctel de las cosas más interesantes que nuestra tierra nos ofrece, entre las cuales el arte tiene un papel muy importante.

Con el tour de abril dirigiremos nuestra atención a dos famosos pintores a los que la fecunda Toscana vio nacer: Giotto di Bondone y Piero Della Francesca.

Nos sumergiremos en su tierra admirando los paisajes que les inspiraron, veremos algunas

de sus obras y degustaremos los alimentos tradicionales. Por otra parte, Miguel Ángel y sus obras serán el tema principal de nuestra visita a Florencia.

Patrizio, en los tours diarios, os guiará por carreteras muy bellas y panorámicas, y durante las paradas os enseñará lo mejor de la tradición toscana. Las comidas, si bien ligeras, serán de óptima calidad.

Para los tours dispondremos de un vehículo con carro para el transporte de las motos en caso de que surgiera cualquier inconveniente.

De vuelta, tras una buena ducha, podréis relajarnos con el buffet que hemos preparado charlando sobre la jornada recién transcurrida.

Las veladas en nuestro restaurante son siempre todo un acontecimiento. Sara os mirará cada noche con su cocina; el óptimo vino y la alegre compañía harán el resto.

El coste de la estancia de 7 noches en régimen de pensión completa es de 119,00 € por persona para la habitación Classic, y de 129,00 € para la suite (las bebidas de las veladas no están incluidas en el precio).

Queremos informar a todos los conductores de Harleys que deseen visitar la Toscana y no puedan participar en nuestros tours, que siempre son bienvenidos y que ofreceremos nuestra mejor asistencia para hacer de sus vacaciones en moto un periodo verdaderamente especial.

Cordialmente,
Familia Tinalli

Hotel Villa La Cappella

Via Lucardese 175, 50025 Montespertoli, Florence

• TEL. 0039 0571 657595 • FAX 0039 0571 658577 • INFO@VILLALACAPPELLA.NET

Verano de 2009

La pareja italiana formada por Antonio Bonita y su mujer hizo su primer viaje largo por Centroeuropa a lomos de una Springer

Miembro de la FA desde hace muchos años, propietario de una magnífica Softail Springer Classic, casado con una mujer a la que le encanta viajar en moto (algo insólito y muy preciado) y con hijos que ahora son, según ellos, casi independientes: estos son los ingredientes que me permitieron ponerme a planear el primer auténtico viaje en moto de mi vida.

Después de un viaje a Sicilia hace

mucho tiempo y unas cuantas escapadas por Italia y el sur de Francia durante fines de semana y puentes, me encontraba preparado para hacer un viaje largo.

Era el verano de 2009 y, naturalmente, en la fase de planificación habíamos optado por evitar las autopistas, hacer etapas humanamente soportables, disfrutar de buena comida e incluso mejor bebida y, por supuesto, visitar lugares bonitos. El itinerario que se nos ocurrió fue el siguiente: el Tirol (especialmente el Grossglockner), Praga por Passau y el sur

de Bohemia, Viena, Budapest y, por último, Istria antes de volver a casa – 3.800 km atravesando siete países.

Nos pusimos en marcha a mediados de julio encomendándonos a todos los santos patronos de los moteros para que nos librasen de la lluvia y la nieve que estaban pronosticadas para los Alpes. Fiándonos de los pronósticos meteorológicos que encontramos en la red (yo le recomiendo a todo el mundo accuweather.com – preciso y actualizado cada hora), que decían que la tormenta atravesaría los »



montes Dolomitas al mediodía, partimos dos horas más tarde de lo planeado y conseguimos mantenernos a la izquierda de la tormenta.

Disfrutamos metiendo caña a la Springer en la carretera de Belluno a Cadore (la SS51), que seguimos hasta Dobbiaco para después dirigirnos a Lienz.

Allí fue donde paramos a hacer noche y nos alojamos en una posada no muy cara en la que servían comidas y cenas a 33,50€ por cabeza y, a pesar de mis dudas iniciales cuando hicimos la reserva, el servicio era bueno. El gerente, con el que tuve que entenderme por gestos porque yo hablaba inglés y él alemán, también me dejó guardar la moto en el cobertizo del tractor.

El segundo día, tal y como habíamos planeado, nos dirigimos al parque nacional de Grossglockner, donde seguimos una ruta circular de derecha a izquierda por la SS106 y la SS105 hasta Mallnitz, que es un lugar muy bonito. En Austria todas las carreteras son fantásticas, tanto en lo que se refiere al paisaje como al estado del firme y la emoción de las curvas. En Mallnitz tomamos un tren lanzadera, que nos llevó a Bockstein en poco menos de un cuarto de hora, y de allí nos dirigimos a Bruck an der Grossglocknerstrasse, la entrada norte de la ruta del Grossglockner.

La carretera es maravillosa y espectacular, aunque no pude disfrutarla plenamente debido al descenso de la temperatura a partir de los 1.800 metros. Viniendo del calor del verano de Lucca, sentí la falta de protección al llevar sólo puestos unos guantes de verano. A 1.800 metros estábamos a una temperatura de seis grados con 20 cm de nieve recién caída a los lados de la carretera, y no tardé en notar como las manos empezaban a entumecerse. A 2.500 metros llegamos

a un refugio. Durante la parada aprecié el calorcito del motor V-Twin que me ayudó a recuperar la sensación en los dedos.

Después de disfrutar de un chocolate caliente con grappa y strudel, comenzamos el descenso por la cara sur hasta el área de descanso que está justo en el glaciar. Allí nos encontramos con todo tipo de fauna local, incluido un grupo de tarados que estaban compitiendo en una carrera cuesta arriba (¡pobres!) y marmotas, que estaban tan acostumbradas al contacto con la gente que incluso podías darles de comer con la mano.

Al día siguiente partimos en dirección a Passau, todavía evitando las autopistas. Si tenéis que ir hacia el norte, os aconsejaría que evitaseis el largo y agobiante túnel de la SS108, a pesar de que el paisaje de esta carretera es muy bonito tanto antes como después del túnel. Mi consejo es que uséis el tren lanzadera que os mencionaba antes.

La ruta que seguí es más o menos ésta: la SS351 y después la 166, la 145 y la 143. Ya sé que estoy repitiéndome un poco pero es que todas estas carreteras son excelentes y fantásticas para conducir. En esta primera parte del recorrido os sugiero que paréis en la "Gasthaus" que encontraréis a la izquierda nada más cruzar el puente de entrada en Austria (trucha y unas vistas muy bonitas del lago).

El centro de Passau es histórico y atractivo. Resulta especial porque se sitúa en la confluencia de tres ríos: el Danubio, el Inn y el más pequeño Ilz.

Al día siguiente nos pusimos en marcha en dirección a Praga. Nuestro plan era hacer al menos una parada en Cesky Kutilov, que es un lugar realmente bonito. En retrospectiva, hubiera sido mejor pasar allí al menos un día entero, sino dos, para

recorrer toda la región sur de Bohemia, pero eso queda ahora para la próxima ocasión.

Volviendo al viaje, llegamos a Praga donde nuestra idea era pasar tres noches. No voy a ponerme a describir la ciudad en detalle, baste decir que es realmente bonita y que, si podéis, vayáis a visitarla porque merece la pena.

Lo que sí voy a hacer es daros algunos consejos sobre comida y bebida, que es algo que me interesa especialmente. Os aconsejo que vayáis a comer a una taberna que está escondida dentro de un edificio en la plaza Loretanske, a 300 metros de la entrada principal del castillo. Eso sí, siempre que vuestro espíritu de aventura os permita soportar a un camarero con muy malas pulgas y un menú basado exclusivamente en quesos (buenos) y en pimientos, servidos en una sencilla tabla de madera, acompañados de una cerveza excelente. El precio es ridículo (10 o 12 euros por dos personas, incluido medio litro de cerveza), pero, por supuesto, para ir tenéis que ser moteros curtidos. El edificio es fácil de ver: es el que está donde hay un hueco entre los soportales. ¡Larga vida a la cerveza (como decimos en Lucca), a los quesos que nos ofrecieron y a mi mujer por tener la agudeza visual de descubrir esta taberna!

Hay otro sitio, también en el casco antiguo, en una calle estrecha junto a la embajada americana, que se llama Restaurace Barácnická Rychta. Tiene un aspecto un poco descuidado pero en él se puede degustar auténtica y sabrosa cocina checa. Podéis encontrarlo en Google Earth (es aconsejable hacer reserva porque suele estar lleno). Por desgracia, nosotros sólo conseguimos encontrarlo la última noche que pasábamos en la ciudad, cuando casi lo habíamos dado por imposible.

Dejamos Praga en dirección a Viena,



evitando una tormenta impresionante que se había producido el día anterior entre estas dos ciudades, y que había arrancado árboles y causado todo tipo de problemas. Tomamos la SS603 para atravesar Bohemia y después seguimos por la SS112/602/406 hasta Telc, donde hicimos una parada para admirar su impresionante plaza. De allí seguimos hacia Mikulov, pasando por Znojmo, y paramos en un restaurante de carretera.

Este episodio es digno de mención. Otra vez nos encontramos con la situación de que yo hablaba sólo inglés y el dueño del restaurante sólo checo. Como el menú también estaba disponible sólo en checo, me preparé para elegir algo al azar ante la imposibilidad de leer lo que estaba escrito. Sin embargo, el dueño solucionó el problema con gran brillantez organizando una visita a la cocina, donde nos mostró el menú levantando las tapas de todas las sartenes y tarteras.

No voy a hablar demasiado de Viena. Simplemente diré que pasamos allí cuatro noches y que os recomiendo el Hotel Schild, en la zona de Heurigen. Comimos bien en todos los restaurantes a los que fuimos en los alrededores del hotel y el transporte público es bueno. También os sugiero que visitéis los aseos públicos de la estación de metro de la Ópera, en los que tuve que entrar por una emergencia y que pude utilizar con el acompañamiento musical de la Marcha Radetzky y la música del Danubio Azul a todo volumen: una experiencia casi mística. El resto de la información puede encontrarse en cualquier guía turística.

La carretera de Viena a Budapest, pasando por Bratislava, se merece el premio a “el tramo de carretera más feo” (sin contar las autopistas italianas). Baste decir que si tuviese que volver a hacerlo iría por autopista.

Durante esta etapa nos paramos a comer en un restaurante de carretera, pero en esta ocasión el problema del menú se resolvió como por arte de magia en cuando se mencionó la palabra “goulash” que, por cierto, estaba bueno.

Tampoco voy a detenerme demasiado en Budapest. Me limitaré a decir que encontrar un hotel en el centro fue una pesadilla porque habían cambiado todo el sistema de sentido único del tráfico y el navegador se volvió loco. Cualquier persona acostumbrada a conducir una V-Twin sabe el tipo de temperatura que se puede llegar a soportar llevando pantalones de cuero en el mes de julio después de 20 minutos a 20 km/h en tráfico denso. Acabé encomendándome a todos los santos del paraíso. Os recomiendo que visitéis el balneario Szechenyi, donde la piscina con fuentes al aire libre y los baños cubiertos son una auténtica delicia.

Si queréis algún consejo sobre lugares en los que disfrutar de una buena comida a buen precio, os sugiero los puestos del mercado cubierto de Fovam Ter junto al Danubio, otro lugar para moteros curtidos. En Mikszath Kalman Ter hay dos o tres locales al aire libre que sirven cenas. Están alejados de la zona turística por lo que no son nada caros y, en uno de ellos, había un músico que interpretaba temas a solicitud del público.

De las tres ciudades, ésta es la que ofrece un aspecto más descuidado, a pesar de que las labores de restauración de los antiguos edificios de viviendas y del centro histórico avanzan a buen paso. Nos hubiese llegado con estar allí dos noches, en lugar de tres, y pasar una noche en el lago Balatón.

De Budapest nos dirigimos a Pola, pasando por el lago Balatón, que con sus 70 km de longitud es muy hermoso,

aunque no tiene ese encanto especial de los pequeños lagos de montaña de Austria. Este tramo del viaje resultó bastante largo y hubiera sido mejor dividirlo en dos etapas y hacer noche en alguna de las bonitas poblaciones de la ribera sur del lago; os sugiero Heviz.

Antes de salir de Hungría conseguí ver cumplido un deseo: hacerme una foto junto a un legendario Trabant. Justo después tuvimos la inesperada fortuna de encontrarnos con un modelo Trabant ranchera – y lo celebré con grandes gritos de júbilo diciendo “¡No me lo puedo creer!”

En Pola aprovechamos para disfrutar unos días de las aguas del Adriático y después, tomando una ruta un poco más larga (la necesidad de hacer kilómetros no tiene límites), nos dirigimos hacia el interior por Eslovenia hasta Gorizia, antes de poner rumbo a casa.

En resumen, viajamos en etapas diarias de 400 a 500 km, disfrutando del rugido de nuestra V-Twin. Bohemia es muy bonita y merece ser visitada con detenimiento. Austria también es fantástica y las carreteras son impresionantes. Los precios son razonables en todas partes y, a veces, increíblemente baratos. La gente es muy amable en todos los países.

A propósito, al otro lado de los Alpes todo el mundo saluda, absolutamente todo el mundo, incluso gente en ciclomotores con la bolsa de la compra colgada del brazo!

Os deseo kilómetros y kilómetros de buenas carreteras para recorrerlos junto a vuestra amada (la de dos ruedas). ■

Encontraréis el recorrido completo en el planificador de rutas (Ride Planner) de www.hogeuropagallery.com – “Central Europe by Antonio Bonita”.

Becky Tillman,
gerente regional de
Rider's Edge®, Servicios
al conductor de Harley-
Davidson, os ofrece
algunos consejos de
conducción

A las duras

**Conducir por carreteras imperfectas
y superficies irregulares**



UN LUGAR DONDE nunca llueve ni nieva, donde las vías de tren nunca se cruzan en el camino, donde las rejillas de los puentes han corrido la misma suerte que el embrague suicida, y los coches y camiones nunca gotean aceite. ¿Suena demasiado bueno para que sea cierto? Es porque lo es. El mundo real en el que conducimos nuestras motos no es perfecto. En la carretera nos enfrentamos constantemente a todo tipo de peligros, tanto esperados como inesperados. Si os interesa la seguridad seguid leyendo para aprender de lo esperado y prepararos para lo inesperado.

La estrategia "Triple E"

Para comenzar vamos a hacer un rápido repaso de la estrategia "Triple E", abogada por la Motorcycle Safety Foundation, cuyo objetivo es anticipar circunstancias potencialmente peligrosas.

Explorar: Explorad de forma activa el área situada delante de vosotros en busca de posibles peligros.

Evaluar: Decidid si lo que veis delante de vosotros representa un posible peligro.

Ejecutar: Decidid qué medida adoptar (de ser necesario) y ejecutarla. Actúa con confianza y determinación.

Lo cierto es que si no sois capaces de identificar cambios que puedan entrañar peligro en la superficie de la carretera antes de que lleguéis a ellos, puede que sea demasiado tarde para reaccionar adecuadamente ante los mismos. A continuación analizamos algunas situaciones específicas:

Carreteras de tierra o gravilla

Los conductores con experiencia en motos de cross normalmente no tienen problemas con este tipo de carreteras, salvo que la experiencia adquirida les haga mostrar un exceso de confianza y se olviden de tomar precauciones básicas.

Muchas de las técnicas que se necesitan para conducir por este tipo de carreteras son similares a las que se emplean al conducir en la mayoría de las situaciones

difíciles: aflojar el acelerador para reducir la velocidad, evitar maniobras bruscas (frenos, acelerador o dirección) y mantener la vista al frente, en lugar de bajarla para mirar el tramo de carretera que está justo delante de la moto. Agarrar las empuñaduras con firmeza pero sin reaccionar en exceso (con correcciones bruscas) si la moto baila o patina un poco. Adaptarse a lo que vaya dictando la superficie de la carretera.

Prestad especial atención en los giros o curvas. Reducid la velocidad al mínimo y girad el manillar como lo haríais habitualmente. Mantened el acelerador constante mientras estéis girando y acelerad con suavidad al volver a enderezar el manillar.

Por supuesto, la tierra y la gravilla no son exclusivas de este tipo de carreteras.

También se encuentran en las carreteras asfaltadas, especialmente en las curvas donde otros vehículos han desplazado tierra de los bordes de la carretera.

Lluvia y carreteras mojadas

Recordad que las carreteras mojadas resultan más resbaladizas durante

los primeros cinco minutos a partir del momento en que la lluvia empieza a caer, especialmente si hace tiempo que no ha llovido. Esto se debe a que el aceite y otros residuos que se han ido acumulando en la carretera se desperdigan por el asfalto con ayuda de la lluvia o flotan en la superficie, como en el caso del aceite. Por eso cuando empiece a llover debéis de prestar más atención a la conducción. Reducid la velocidad y evitad frenar, acelerar o maniobrar con brusquedad. Un truco útil es seguir las roderas de los vehículos que circulan delante, ya que el nivel de agua en ellas es menor y eso disminuye las posibilidades de hacer acuplaning.

Cuando no os quede más opción que atravesar una superficie con mucha agua acumulada, soltad el acelerador para reducir la velocidad y apretad el embrague para deslizaros sobre el charco, o mantened el acelerador apretado sin cambios y a baja velocidad mientras lo atravesáis. Evitad mover el manillar.

De ser necesario, considerad la

posibilidad de deteneros y esperar en caso de tormenta, y prestad especial atención en los cruces, donde la presencia de aceite en el asfalto suele ser más abundante. Cuando os detengáis, poned el pie en el suelo con cuidado ya que la superficie puede estar resbaladiza.

También es muy importante evitar todo tipo de superficies lisas sobre el asfalto, como las señales horizontales en la carretera, las vías de tren, las rejillas, las placas metálicas de las obras, etc. Incluso las líneas blancas resultan más resbaladizas cuando están mojadas, así que prestad especial atención cuando hagáis cambios de carril o de sentido.

Nieve y hielo

La mejor manera de evitar la nieve y el hielo es no conducir en este tipo de condiciones. Recordad que la superficie de la carretera puede tener una temperatura inferior a la del aire, especialmente en zonas sombrías. Si la temperatura del aire ha caído por debajo de cero durante la noche, la conducción por la mañana puede resultar especialmente problemática. Si os encontráis una zona resbaladiza que no podéis evitar, utilizad la misma técnica que emplearíais para atravesar un charco: soltad el acelerador para reducir la velocidad, apretad el embrague y deslizaos sobre la zona con la vista fija al frente.

Grietas e irregularidades en la superficie

La mayoría de las grietas e irregularidades en la carretera son lo suficientemente pequeñas como para no afectar a la conducción. A veces, sin embargo, aumentan el nivel de “obstáculo”. En estos casos debéis de adoptar las mismas precauciones que ante un cruce de vías de tren problemático, situación que se describe más adelante.

Las grietas también pueden causar problemas cuando están parcheadas con alquitrán, ya que se vuelven bastante resbaladizas con lluvia o calor. Cuando el firme esté mojado, deberéis estar atentos y atravesarlas como si se tratasen de gravilla o barro. Cuando haga calor, el principal aspecto a tener en cuenta es evitar reaccionar en exceso si se patina un poco al pasar sobre una grieta parcheada durante un giro.

Surcos de drenaje

Se trata de unos finos surcos que a veces se trazan en el asfalto para ayudar a canalizar el agua y ofrecer un mejor agarre. Esto resulta útil para los coches y otros vehículos de cuatro ruedas pero no necesariamente para las motos. Los

neumáticos de los coches y camiones tienen la superficie de contacto plana, mientras que los neumáticos de las motos son redondeados. Esto significa que los surcos de drenaje tienden a “engancharse” al neumático cuando se conduce sobre ellos.

Esto puede crear una sensación un poco desconcertante pero no supone ningún peligro. Lo principal es recordar que deben evitarse los movimientos bruscos con el manillar, así como agarrar el manillar con excesiva firmeza. Si notáis que la rueda delantera baila un poco, lo mejor es que os dejéis llevar por la superficie de la carretera. No reaccionéis agarrando el manillar con firmeza y tratando de contrarrestar el movimiento. Dejad que las manos y los brazos absorban la vibración, mantened la vista al frente y conduciréis sin problemas.

Vías de tren

Cuando están secas, las vías de tren no suelen ser un problema, salvo que el cruce esté en tan mal estado que las irregularidades del terreno puedan considerarse obstáculos. En dicho caso, tratadlas como lo haríais con cualquier otro obstáculo sobre el que tengáis que conducir. Reducid la velocidad y preparaos para cruzar las vías adoptando una posición lo más próxima posible a un ángulo de 90 grados. A continuación, levantaos un poco del asiento con las rodillas ligeramente flexionadas, agarrad el manillar con firmeza y acelerad levemente justo antes de que la rueda delantera entre en contacto con las vías. Soltad el acelerador mientras cruzáis las vías, manteniendo la vista al frente.

Cuando las vías están mojadas, el “ángulo de ataque” es especialmente importante. Deberán cruzarse siguiendo una línea tan próxima a la perpendicular como sea posible, recordando no frenar, acelerar ni mover el manillar mientras se cruza. En las contadas ocasiones en las que las vías corran paralelas a la calzada (más habitual en las áreas urbanas), deberéis ajustar vuestra posición en el carril para evitar que los neumáticos se “enganchen” en las vías. Cambiad de carril de ser necesario. Si os veis obligados a girar cruzando las vías, aumentad la distancia lo suficiente como para aproximarnos a ellas a un ángulo de 45 grados como mínimo, y a continuación haced un giro rápido y seco.

Carreteras abombadas

El peligro de una calzada abombada (más elevada en el centro del carril que en los lados) es que puede aumentar el ángulo de inclinación lateral al tomar las curvas. Tenedlo presente al girar y reducid la

velocidad o modificar el ángulo de aproximación, según sea necesario, para asegurarnos de que mantenéis la tracción. Asimismo con lluvia, el agua acumulada en las zonas más bajas de la carretera puede aumentar la posibilidad de acuaplaning. Recordadlo y ajustad vuestra posición en el carril para evitar atravesar zonas donde pueda haber agua acumulada.

Rejillas en los puentes

Las rejillas de acero de los puentes no proporcionan el mismo nivel de agarre que el hormigón o el asfalto, especialmente con lluvia. Debéis aproximarnos a ellas con precaución, reduciendo la velocidad ligeramente y evitando los cambios bruscos de velocidad o dirección. Al igual que sucede con los surcos de drenaje, las rejillas tienden a “engancharse” el neumático delantero, lo cual crea una sensación de inestabilidad. En este caso, debéis evitar las reacciones bruscas. No agarréis el manillar con excesiva firmeza y dejad que las manos y los brazos absorban cualquier posible vibración.

Barro y derrames en la calzada

No hace falta que un camión cisterna vuelque en la carretera para que se produzca una situación de peligro. Una simple bolsa de compost que se haya caído de un coche o un camión puede suponer un peligro significativo para una moto. Tratad esta situación como lo haríais si encontraseis barro en la carretera.

Evitad el obstáculo si podéis. En caso contrario, aflojad el acelerador, evitad frenar y apretad el embrague para deslizaros sobre el peligro en la calzada. Mantened la vista al frente y evitad mover el manillar. Dejad que las manos y los brazos absorban cualquier posible vibración.

Si el derrame o la mancha de barro son demasiado grandes e intentad deslizaros sobre ellos pudiese reducir demasiado la velocidad de la moto o incluso llegar a detenerla, tratad el obstáculo como si fuese una carretera de tierra o gravilla.

En resumen

Para conducir por carreteras irregulares y superficies imperfectas conviene recordar unos cuantos principios básicos: aplicar la estrategia “Triple E” para darnos cuenta de lo que puede suceder, evitar las reacciones bruscas (frenos, acelerador, dirección), no reaccionar exageradamente ante los obstáculos y mantener la vista al frente.

Recordad estos consejos y, aunque puede que nunca lleguéis a encontrar la “carretera perfecta”, incluso las malas parecerán un poco mejores. ■

DAVE W. STUDIO 009 →

Dave Grohl



ROCK Y CARRETERA

DAVE GROHL

NOS HABLA DE LAS MOTOS HARLEY Y DE SU PASIÓN POR LA CARRETERA

FOTOS Y TEXTO DEL CORTO DE **DANNY CLINCH**
EVERYTHING SONIC





“Tenían una moto en medio de la sala... y entre 50 y 100 micrófonos... allí es donde ajustan el sonido de las motos”

EMPECÉ A ANDAR en moto hace unos 20 años cuando la banda punk en la que tocaba vino a Los Ángeles. Fue antes de Nirvana. El cantante y el guitarrista eran hermanos, y su hermana era una luchadora de barro en el Hollywood Tropicana. Vivía en una casa que compartía con un montón de luchadoras de barro en Laurel Canyon, y como cuando llegamos aquí no teníamos dinero, solíamos dormir allí en el suelo. Una de las “bailarinas” tenía una moto. Creo que era una Honda Rebel y estaba allí, olvidada en el garaje, goteando aceite. Solía cogerla por la noche y salir a dar una vuelta por las colinas para ver esas casas enormes y pensaba: “¿Me pregunto qué banda vive en esa casa?” Me pasaba toda la noche dando vueltas en la moto y al día siguiente cuando me despertaba, tenía los ojos hinchados como pelotas y llenos de insectos, después de haber estado conduciendo toda la noche soñando con formar parte de una banda famosa... y tener una moto... y conducir por las colinas de Los Ángeles. Ahora cada vez que conduzco por las colinas, me acuerdo de cuando era joven y soñaba con recorrer las colinas de Los Ángeles en una moto de verdad.

Una de las cosas que más admiro de las motos Harley-Davidson® es la atención al detalle del personal de Harley®. Me quedé impresionado cuando fuimos a visitar el edificio y la fábrica de la empresa. Me recordó la película de Willy Wonka y la Fábrica de Chocolate. La sala donde hacían las pruebas de sonido era enorme... tan grande como un almacén y totalmente insonorizada. Cuando entrábamos vimos que había una moto en medio de la sala y que distribuidos por el perímetro había entre 50 y 100 micrófonos, todos ellos dirigidos hacia la motocicleta. ¿Sabíais que allí es donde ajustan el sonido de las motos? Porque cada una tiene que tener “ese” sonido. Para alguien como yo, que forma parte de una banda, que tiene su propio estudio y que presta muchísima atención a todo lo que tenga que ver con el sonido, ver algo así es impresionante. No sé cuánta gente interviene en el proceso pero me pareció increíble. ■



El director del Tenerife Chapter, José Antonio, nos cuenta su expedición a través del corazón de la antigua Europa hasta Jurmala (Letonia), en la que tres chapters rodaron juntos guiados por el auténtico espíritu Harley

En junio de 2009, el Tenerife Chapter se embarcó en una colosal aventura que confirmó la fortaleza del espíritu Harley entre todos los hombres y mujeres que creen que conducir con libertad, sintiendo el viento en la cara y promoviendo la amistad es una forma de vida asombrosa.

Después de mucho planear, cuatro socios del Tenerife Chapter volaron a Barcelona. Las motos, que habían llegado dos días antes, esperaban ansiosas a sus dueños en el puerto. Desde la colorida Ciudad Condal, el grupo puso rumbo al norte para entrar en Francia cruzando los Pirineos.

A través de campos dorados delimitados por pequeñas agrupaciones de árboles, nos dirigimos a nuestro primer destino, la antigua ciudad de Annecy. Pasamos por Perpiñán, la ancestral y académica Montpellier, la ciudad romana de Nîmes y las estribaciones alpinas de Valence en dirección a las históricas tierras

de Saboya. Después de dejar atrás Grenoble y atravesar Chambéry llegamos a esa maravillosa “Venecia de los Alpes” que es Annecy. Esta población está rodeada de un gran lago del mismo nombre y de las majestuosas cumbres de los Alpes, y mientras paseábamos por sus antiguas calles, disfrutamos de una hermosa puesta de sol.

De Annecy pusimos rumbo a las tierras altas de Suiza, ascendiendo enormes montañas a través del maravilloso puerto de Furka. Nos sentíamos como águilas salvajes volando con orgullo sobre las escarpadas cumbres de esas colosales montañas. Por la tarde llegamos a Chur, la ciudad más antigua de Suiza, cerca de la frontera austríaca. Allí nos reunimos con nuestros amigos del Sunhill Chapter Switzerland.

Dejamos las montañas suizas bajo una intensa lluvia que nos acompañó mientras cruzábamos Liechtenstein y Vaduz y entrábamos en el Tirol austríaco, con sus oscuras montañas recubiertas de frondosa vegetación y sus pueblecitos. De camino a

Italia, paramos a estirar las piernas y tomar un café en la hermosa ciudad de Innsbruck. Girando hacia el sur cruzamos los escarpados y colosales montes Dolomitas, que estaban envueltos en niebla.

Dejando atrás las montañas nos adentramos en los soleados campos de la provincia de Udine, perteneciente a la región de Friuli en el norte de Italia. El antiguo socio del Tenerife Chapter, Giorgio, nos mostró la bonita ciudad de Udine con su Palazzo Comunale. A unos cuantos kilómetros de allí, visitamos la ancestral ciudad de Cividale, fundada por el gran Julio César y posteriormente capital del reino lombardo, que fue destruida por el rey de los francos, Carlomagno.

Seguimos ruta dejando atrás los viñedos y las tierras de labor de Udine para dirigirnos a la ciudad austríaca de Salzburgo, hogar de gran músico Wolfgang Amadeus Mozart. Después de aparcar las Harleys en la Mozartsplatz, recorrimos paseando las hermosas calles de la ciudad para reunirnos con nuestros



amigos del Big Mountain Chapter, con los que fuimos a cenar y a dar una vuelta en moto por la ciudad, disfrutando de ese vínculo tan único y valioso que une a la gran familia Harley.

Al día siguiente visitamos una de las regiones europeas más bonitas: la Salzkammegut. Recorrer las solitarias carreteras que rodean sus hermosos lagos y atraviesan sus densos bosques fue una experiencia inolvidable.

Nuevamente bajo una lluvia persistente nos dirigimos a la frontera austrocheca, donde nos reunimos con 20 motos del Troja Chapter. Rodamos con ellos por bonitas carreteras rurales. Después de una comida deliciosa en Visy Brod llegamos al antiguo pueblo de Kronsberg, dominado por el castillo medieval de los Rosenberg, una familia de la nobleza checa. Continuando el viaje, nuestros amigos checos nos llevaron hasta la impresionante y antigua ciudad de Cesny Krulov, capital de la región de la Rosa de los Cinco Pétalos, donde tuvimos la suerte de participar en su festival medieval anual. Circulando por las estrechas carreteras rurales del país, pasamos las cuatro torres enormes de la central nuclear de Temelin y llegamos a Praga, el auténtico corazón

de Centroeuropa. Esa noche nuestros amigos checos nos habían invitado a cenar en un famoso restaurante dedicado a un conocido personaje literario checo: el soldado Stený. Realmente nos sentimos como miembros de una gran familia, disfrutando de la experiencia y creando sólidas amistades.

Al día siguiente fuimos a dar una vuelta por Praga para ver los monumentos más famosos como el puente de Carlos, la iglesia barroca de San Nicolás, el inmenso castillo de Praga y la plaza del casco antiguo, dominada por la impresionante fachada de la iglesia de Nuestra Señora de Týs.

Al día siguiente, los cuatro socios del Tenerife Chapter partimos en compañía de siete socios del Troja Chapter en dirección a Jurmala (Letonia) para asistir al 18º European H.O.G. Rally: una experiencia de amistad realmente única. No tardamos en abandonar la República Checa y entrar en Polonia.

Cruzamos las inmensas praderas verdes del sur del país y los frondosos bosques de árboles altos y esbeltos de camino a Cracovia, la capital cultural de Polonia. Se trata de una ciudad antigua llena de joyas históricas como la enorme plaza del mercado (la más grande de Europa), las grandes torres de la iglesia de Santa María y la colosal fortaleza de Wawel.

De Cracovia nos dirigimos al norte, cruzando todo el país hasta llegar a la bulliciosa e histórica ciudad costera de Gdansk (también conocida como Danzig en alemán), que es el principal puerto polaco en la costa del Báltico.

Philip, un amigo del Gdansk Chapter Poland, se convirtió en el guía perfecto y nos enseñó el bonito centro histórico de la ciudad. Visitamos el istmo de Westernplatte, el arsenal, la torre de la prisión, las puertas dorada y verde, y la popular calle Długa.

Por la noche fuimos a cenar con el Gdansk Chapter Poland. En esa noche lluviosa en la Perla del Báltico, tres H.O.G. Chapters europeos procedentes de culturas diferentes se unieron para compartir todas las maravillosas experiencias del espíritu Harley.

Desde Gdansk, los tres Chapters cruzamos la región de Mazuria en el norte de Polonia hasta Sejny, una pequeña población en la frontera lituana y de allí pusimos rumbo directamente a Jurmala, una playa de arena blanca y pinares cerca de Riga.

Lo pasamos bien en el 18º European H.O.G. Rally. Vimos a viejos amigos de otros chapters europeos e incluso nos bañamos en las frías aguas del Báltico. El animado recinto del festival Harley fue el punto donde confluyeron todos los moteros que, como nosotros, habían hecho miles de kilómetros en sus monturas, guiados por el entusiasmo de vivir el auténtico espíritu Harley.

El domingo por la mañana comenzamos el viaje de regreso. Primero hasta Gdansk y después continuamos con los socios del Troja Chapter hasta Berlín, ciudad donde nos despedimos de nuestros queridos amigos checos para seguir ruta cruzando Alemania, Holanda, Bélgica, Luxemburgo y Francia hasta llegar a la Ciudad Condal para tomar el vuelo que nos llevaría de vuelta a Tenerife. Recorrimos unos inolvidables 9.000 kilómetros por el corazón de la antigua Europa, hicimos muchos amigos nuevos y sentimos que el auténtico espíritu Harley seguirá manteniéndose igual de fuerte en el futuro. ■



Una bagger brutal

Texto y fotos: Horst Rösler

El especialista Rainer Schwarz lleva a Harley-Davidson® hasta límites insospechados con la Electra Glide que utiliza en su espectáculo de acrobacias

¡NO TENGÁIS COMPASIÓN! Los enormes Big Twins rugen a través de los tubos de escape y las motos salen disparadas por la pista haciendo espectaculares caballitos, con las horquillas ondeando en el aire. El público contiene la respiración. No hay cabida para errores. ¿Podéis creer lo que estáis viendo y oyendo? El sonido metálico y las chispas que se desprenden indican que se ha alcanzado el ángulo de máxima elevación. La carrocería y las maletas desaparecen en el asfalto, el guardabarros cromado escupe fuego y unos cuantos centímetros de plástico habrán desaparecido cuando finalice el espectáculo. La enorme máquina avanza rechinando, la rueda frontal casi vertical en el aire, el conductor saluda al público con una mano: es Rainer Schwarz en acción, a lomos de su mega-tourer Harley-Davidson, la Electra Glide Ultra Classic.

Hay espectáculos de acrobacias y espectáculos de acrobacias. En concreto, las V-Twins de Milwaukee y las motos deportivas creadas por Erik Buell han inspirado a especialistas de todo el mundo a realizar acrobacias que antes se consideraban imposibles.

Durante más de 10 años, Rainer Schwarz ha sido el especialista oficial de Harley-Davidson Alemania, compartiendo el trabajo de actuar en las concentraciones europeas de Harley-Davidson con el

británico Craig Jones y el especialista húngaro Erdős Csabas. Todos ellos utilizan Buells para sus trucos favoritos, pero Rainer Schwarz también ha conseguido transformar la monstruosa tourer Harley-Davidson de 400 kilos en una máquina de acrobacias.

Para mí, todo empezó en octubre de 2005 cuando Rainer Schwarz llamó con algunas ideas para fotografías. Rainer quería “probar” unas cuantas motos y trucos nuevos para la temporada de 2006 y que el docu-especialista de Studio-1, Gerd Scheidel, filmase la sesión. Además de la efímera Street Rod, Rainer probó una Road King tuneada con piezas Screamin’ Eagle por los especialistas alemanes en customización, Harley-Davidson Ludwigshafen. ¿Una Road-King sobre la rueda trasera? Resulta difícil de creer, especialmente porque la moto tenía la transmisión y la correa de transmisión de serie, pero Rainer la condujo lanzado como una bala por las carreteras rurales desiertas.

Rainer siempre intenta conseguir lo imposible, y nada parece más alejado de la realidad que hacer acrobacias en el “buque insignia” de Harley: la Electra Glide. El especialista francés Francois Schetelat usaba una Electra Glide Evolution en su actuación de los años 90, cargada con pesas en el baúl y un pasajero para poder levantar la rueda delantera del suelo. Craig Jones también despegaba la Twin Cam ocasionalmente del asfalto en sus espectáculos. Pero Rainer utiliza la Electra Glide como montura para todo su programa: “Queríamos una moto realmente llamativa para la temporada de 2006, así que tenía que ser una Electra Glide”, afirmaba.

El múltiple campeón europeo en la modalidad “Top-Gas Super Twin”, Bernd Kramer, es uno de los héroes olvidados del tuneado de las V-Twins en Alemania, y fue el encargado de conseguir que el motor pudiese levantar más de 400 kg en el aire con una facilidad sorprendente. “No queríamos usar equilibrado de peso

ni otros trucos para levantar la parte frontal de la moto, ya que queríamos que la moto fuese lo más ligera posible para otras acrobacias”, explica Rainer. Bernd prestó especial atención a la curva de par, ya que con frecuencia Rainer sólo dispone de un espacio muy limitado para levantar la moto – especialmente con firme mojado, las condiciones pueden ser muy resbaladizas.

El principal especialista austríaco en aerografía, Marcus Pfeil, fue el encargado de pintar la parte de la carrocería que aparece envuelta en llamas, y este diseño tiene su lógica: ocultos dentro del baúl hay unos lanzacohetes creados por el especialista pirotécnico de Rainer, el cual puede equipar la moto con cohetes y efectos especiales, cuando el organizador de un evento lo solicita.

Cuando está a los mandos de la “Pyro Glide”, Rainer lleva a esta enorme máquina hasta límites increíbles: hace caballitos, se pone de pie sobre el asiento, levanta un pie en el aire, saluda al público con las manos. Los “burnouts” también son súper radicales, ya que Rainer los utiliza para aumentar la temperatura del neumático antes de hacer los caballitos.

Rainer Schwarz y su Wheeling Team son el único equipo de especialistas que utilizan la Electra Glide de Harley en esta medida. Como especialista oficial de Harley-Davidson y Buell Alemania, Rainer actúa en numerosos eventos Harley de Europa y el resto del mundo. De hecho, ha actuado hasta en Japón. Pero una Electra Glide sobre una rueda es algo que hay que ver para creer, y aún así, seguro que tendréis que volver a mirar. ■

**Encontraréis videoclips de algunas de sus asombrosas acrobacias, así como las fechas del calendario de espectáculos en el sitio web de Rainer Schwarz y su Wheeling Team: www.stunt-s.de
E-mail: kontakt@stunt-s.de
Tel: +49 (0)8331 499 137**



Harley-Davidson® Austria presents:

VIENNA HARLEY DAYS® 2010



Praterstadion

14.05.-16.05.10

www.vienna-harley-days.at





Dan el Osado

El continente americano está surcado por carreteras que son el sueño de cualquier motero. Pero ir de una a otra no siempre es fácil. El socio del H.O.G. británico, Dan Shell, dedicó 2009 a descubrir que, si realmente os lo proponéis, podéis llegar con vuestra Harley-Davidson® a prácticamente cualquier sitio

Soy un enamorado de la marca Harley-Davidson® desde que era muy joven. Recuerdo que un día me dejaron sentarme en una de estas motos enormes delante del restaurante Ed's Diner en la calle King's Road de Londres y me había quedado totalmente impresionado. Pero todavía tuvieron que pasar unos cuantos años antes de que empezase a conducir.

En 1993, estaba trabajando de camarero en el Caribe cuando trabé amistad con un francés excéntrico. Se había comprado una Harley pero necesitaba hacerle kilómetros antes de poder llevarla a Francia, así que me preguntó si me importaría conducirla por la isla durante unos meses antes de que el concesionario se la mandase a Francia. ¡Por supuesto que no!

No tardé en comprarme mi propia moto: una Sportster® 1200 de 1993.

Después me pasé a las Big Twins con Betty, una Springer® de 1997. Después de siete años felices, cambié a Betty por una Road King® Custom nueva que, con un poco de customización, todavía sigo teniendo hoy en día.

He conducido por toda Europa y asistido a todos los European H.O.G.® Rallies desde 1995, pero quería hacer un viaje que me mantuviese más de tres días en la carretera. Solía sentarme en la »



oficina del bar que tenía en Londres y soñar que conducía por desiertos, montañas y playas.

Después descubrí la carretera panamericana: 48.000 kilómetros de Alaska a Tierra del Fuego: todo lo que estaba buscando; mi sueño; mi viaje. Pero me iba a llevar más de un año y todos mis compañeros de viaje habituales tenían familias u otros compromisos que les impedían hacer el viaje conmigo. Parecía que tendría que hacerlo solo.

En menos de un año había vendido mi bar y me alojaba con mis padres mientras me preparaba para el viaje. Fue entonces cuando conocí a Jacquie. Una amiga de mi hermana aficionada a las motos y al snowboard que acababa de llegar a la ciudad. Charlamos incansablemente sobre el viaje y empezamos a salir en junio de 2008. Mi intención era ponerme en marcha en agosto y, aunque pareciera increíble después de tan sólo unas semanas juntos, Jacquie decidió acompañarme.

Íbamos a hacer el viaje juntos.

Cuando por fin nos pusimos en marcha el otoño ya estaba encima, así que decidimos no hacer Alaska, empezar el viaje en Florida y poner rumbo directamente a América Central y Sudamérica. Después de dos semanas de búsqueda, encontramos la moto que queríamos. La Road Glide 'Reginald Garth' era nuestra.

Salimos a hacer un recorrido de práctica por los Cayos y regresamos a casa de nuestro amigo en Venice (Florida). Sacamos en conclusión dos cosas: estábamos gastando demasiado dinero, y nuestro equipaje era excesivo y desorganizado. Había llegado el momento de tomarse las cosas en serio y partir rumbo a la frontera. Y eso es lo que hicimos: el 12 de febrero de 2009 cruzamos la frontera de México y empezamos nuestro viaje hacia el sur.

Entre San Blas (Panamá) y Cartagena (Colombia) hay una vasta extensión de

océano, que no es algo que pueda atravesarse en moto. Había pasado varios días deliberando si hacer la travesía en barco o rodeando el mar por tierra, y había decidido que la mejor opción era navegar. Siguiendo los sabios consejos que me dieron unos moteros, me puse en contacto con el capitán del Stahlratte, un viejo barco pesquero de 106 años de antigüedad que iba a hacer la travesía. El capitán me aseguró que llevar la moto hasta el barco no era un problema. Lo único que tenía que hacer era cruzar un pequeño río, el resto sería fácil.

El barco estaba en Carti, sabía que me esperaba un recorrido difícil hasta allí. Los Jeeps llegaron al hostel a recoger a los otros pasajeros y mi equipaje a las 5 de la mañana. Seguí al primer Jeep desde Ciudad de Panamá a Chepo. Este tramo de 40 km llevaba hasta el río que tenía que cruzar – en mi interior sentía ansiedad y emoción. Si dejaba caer la moto no podría llegar a mi destino y estaría perdido.



El camino era de gravilla: gravilla suelta, gravilla compactada, gravilla con piedras, gravilla con barro y, en algunas zonas, puro barro. La parte trasera de la moto patinaba como loca en el barro y saltaba en la gravilla suelta, pero con determinación, mucho cuidado a la hora de frenar y calculando la potencia meticulosamente en los tramos cuesta arriba, finalmente conseguí llegar al río.

No era un río pequeño. El nivel era mucho más alto de lo que me habían dado a entender y llegaba hasta la parte de arriba de los neumáticos de los enormes camiones que lo estaban vadeando. El agua me llegaba hasta el sillín y la corriente era fuerte. Consideré varias opciones, incluida la posibilidad de cargar la moto en la pala de una excavadora y atravesar en ella el río. Por desgracia, la pala no era lo suficientemente ancha. El barco que venía a recogerme no podía bajar por el río porque este no tenía la profundidad necesaria. Sólo nos quedaba una opción: los Kuna.

Los indios Kuna pertenecen a una tribu indígena panameña tremendamente independiente que habita en las islas que salpican la costa. Estos indios han resistido cualquier influencia del estilo de vida moderno y todavía llevan una existencia tradicional en las comunidades que han creado en las islas. Había un grupo de unos ocho o nueve hombres Kuna a orillas del río y, tras unas cuantas risas y un poco de negociación, aceptaron subir la Harley a una de sus canoas y empujarla a través del río hasta la otra orilla.

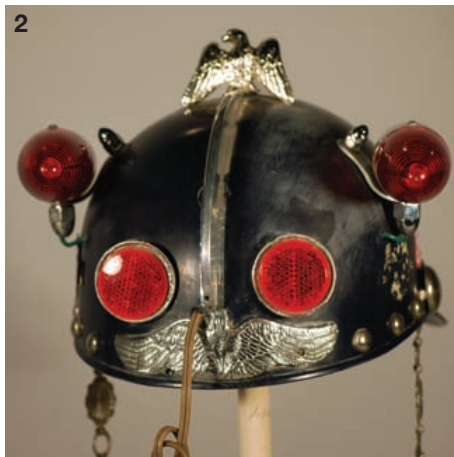
Con bastante aprensión, conduje la moto hasta la fangosa orilla y entré con ella en el río para situarla junto a la canoa, que apenas era más grande que la propia moto. Con gran esfuerzo conseguimos subir primero la parte de atrás y después el extremo delantero de la moto a la canoa y empezamos a tirar de ella para atravesar el río. Unos minutos más tarde tuvimos que repetir la misma operación, esta vez para bajar la moto.

Lleno de orgullo por lo conseguido,

volví a subirme a la moto y seguí avanzando por el camino hasta el siguiente río, donde tomaría una lancha que me llevaría hasta el Stahlratte. Subir la moto a la lancha fue incluso más complicado y tanto la moto como yo sufrimos pequeñas heridas. Pero una vez a bordo y con la moto bien anclada, partimos en dirección al Stahlratte. Allí, un alemán alto, apodado 'Tachicumba' (el hombre grande), ató la moto con cuerdas y empezó la espectacular tarea de izar la Road Glide de la lancha al barco. Lo había conseguido. Ahora ya podíamos relajarnos, bucear, compartir bromas e historias y, en mi caso, volver a hacer buen uso de mis habilidades como barman. Y esto es sólo el principio... ■

Para enteraros de cómo prosigue el viaje de Dan y Jacquie y mucho más, leed su blog en www.horizonsunlimited.com/tstories/shelltstories/shell

Protección personalizada



DURANTE LA MAYOR parte de su existencia, los cascos de moto han sido utilizados tanto como forma de autoexpresión como para proteger la cabeza. Y esto no está mal, ya que los primeros cascos dejaban bastante que desear en cuanto a protección se refiere.

En la época en que los jugadores de fútbol americano utilizaban cascos blandos de cuero, las motocicletas comenzaban a poblar las calles y carreteras de los Estados Unidos. Por aquel entonces las velocidades eran bajas y a veces “tráfico denso” significaba ver dos vehículos al mismo tiempo.

Por ese motivo, los primeros “cascos” estaban hechos de cuero fino o tela y su principal utilidad era evitar que el usuario se despeinase. Como suele ser el caso, el mundo de las carreras fue el que lideró el camino en lo que respecta a mejorar y popularizar la tecnología de protección de la cabeza, y en las décadas de 1950 y 1960 llevar casco era ya algo habitual en los conductores de todo tipo de motocicletas.

Los primeros años en los que Harley-Davidson® comenzó a ofrecer un casco

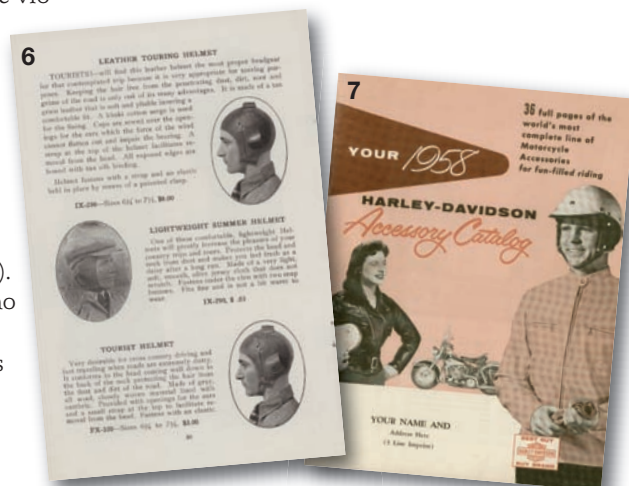
duro –a partir de 1958– dos de las tres opciones disponibles estaban destinadas específicamente a los oficiales de policía y a los corredores de carreras. Durante los 13 años siguientes, la autoexpresión se vio relegada a favor de la seguridad: podía comprarse un casco H-D® de cualquier color que se deseara, siempre que ese color fuese blanco. En 1971 empezaron a ofrecerse distintos colores, aunque la oferta de estilos seguía siendo limitada (a diferencia de hoy, que se dispone de una gran variedad de estilos y colores).

Por supuesto los moteros Harley® no rival a la hora de encontrar formas de expresar su creatividad a través de sus cascos. Algunas de sus creaciones – como las que se muestran aquí – se conservan para la posteridad en el Harley-Davidson Museum™. ■

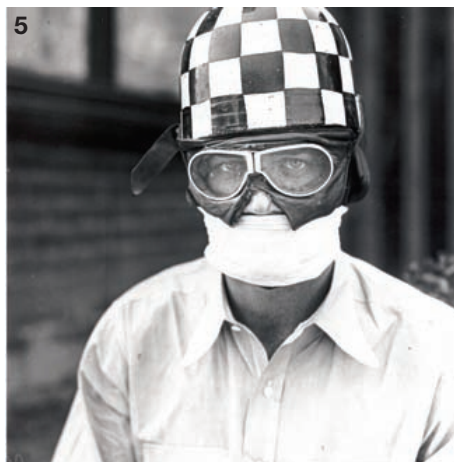
Si os interesa ver más artículos históricos de los archivos de H-D, visitad el Harley-Davidson Museum™ en Milwaukee.
www.h-dmuseum.com

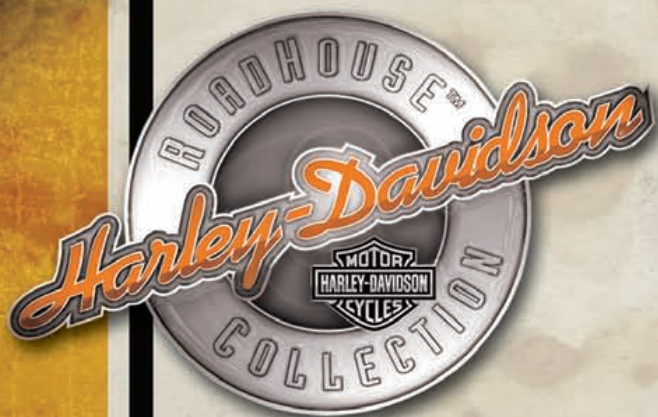


SELECCIÓN DE FOTOS CORTESÍA DE HARLEY-DAVIDSON MOTOR COMPANY ARCHIVES. COPYRIGHT H-D



- 1) Réplica del casco que llevaba Peter Fonda cuando interpretó el papel de “Wyatt” en la película “Easy Rider”. Hace juego con los colores rojo, blanco y azul de la moto.
- 2) Felix Predko, fabricante de la moto “King Kong” del Harley-Davidson Museum, creó una serie de diseños de casco customizados. Uno de ellos es un casco de bateador modificado con visores frontal y trasero y decoraciones metálicas hechas a mano; otro incluye freno trasero e intermitentes.
- 3) Réplica del característico casco de Evel Knievel.
- 4) Maldwyn Jones, miembro del primer equipo de competición de H-D, en 1915 aproximadamente. El casco parece estar hecho de cuero cosido a grandes puntadas.
- 5) El corredor Bo Lisman usaba un casco muy característico cuyo motivo era la bandera de cuadros. (Es posible que llevar un casco realmente único hiciese que el corredor resultase más fácil de identificar para los miembros del equipo, los mecánicos y los oficiales de la carrera).
- 6) Página del catálogo de accesorios de 1920 en la que se muestran algunos de los primeros modelos de cascos.
- 7) Portada del catálogo de accesorios de 1958, el primer año que Harley-Davidson puso a la venta cascos duros para el público en general.





HARLEY® FOR YOUR HOME.

RoadhouseCollectionEU.com

info@brandedproducts.com



☒ Relojes de neón
 Taburetes de bar
 Mesas de cafetería
 Luces de pub • Equipamiento
 Barra "Bar & Back"
 Mobiliario de exterior
 Juegos de cristalería
 Máquina de palomitas
 Jukebox • Decoraciones de pared
 Cestas de regalo
 Tiendas de campaña
 Espejo • Hamaca
 ...y mucho más!



Ace
 PRODUCT MANAGEMENT GROUP, INC.
 MILWAUKEE, WISCONSIN U.S.A.



Ace Product Management Group, Inc. Milwaukee, WI U.S.A.
 Manufactured under license from Harley-Davidson Motor Co.
 © 2010 All Rights Reserved.

¡Mandadnos vuestros recorridos!

GANAD

UN NAVEGADOR GPS ROAD TECH™

El Ride Planner de www.hogeuropgallery.com no sólo os ayuda a planificar rutas, sino que también os permite compartir vuestras rutas preferidas con el resto de los socios del H.O.G. de Europa, Oriente Medio y África.

¡Mandadnos vuestros recorridos!

El concurso de este mes os ofrece la oportunidad de **GANAR un fantástico navegador GPS Road Tech™**. Para participar, sólo tenéis que visitar www.hogeuropgallery.com, entrar en la sección Ride Planner y teclear vuestro recorrido – **ADVERTENCIA:** para cargar recorridos tenéis que ser usuarios registrados (registrarse es fácil, sólo necesitáis tener a mano el número de afiliación al H.O.G.).

Una vez estéis en la sección Ride Planner, haced clic en "Upload my own ride" para cargar el recorrido, seguid las instrucciones para marcar el recorrido en el mapa y, si queréis, nombrad las etapas. Dad nombre al recorrido, cargad hasta un máximo de cuatro fotografías, añadid un par de comentarios sobre la ruta – quizás una recomendación sobre un lugar donde alojarse o un sitio que visitar. Por último, donde dice "Public Ride", haced clic en "YES" para enviarnos el recorrido que se publicará en el sitio.

Todos los recorridos que recibamos entre el 14 de febrero y el 30 de abril de 2010 entrarán en el sorteo. ¡Buena suerte!



Propietarios de Electra Glides & Road Kings

¿Os habéis preguntado alguna vez para qué es el espacio que queda en el fondo de los baúles?
¡Nuestro innovador sistema de bolsas para guardar accesorios!

Botiquín
Bujías
Alicates
Linterna
Juego de llaves de vaso
Manómetro
Cinta adhesiva
Encendedor



Bridas
Bomba de suspensión
Llaves inglesas
Compresor de CO2
Bolígrafos
Llaves Allen
Destornillador de carraca
Abrebotellas

Ahora podéis guardar todos estos artículos y muchos más en estas resistentes bolsas con cremallera. También disponible 1 o 3 sujetas tapas de bolsillo.

Speedline Moto distribuidores exclusivos R.U.

Speedline MOTO

¿CANSADOS DE PERDER VUESTRAS PRECIADAS INSIGNIAS?

LO QUE NECESITÁIS SON NUESTROS CIERRES AJUSTABLES PARA INSIGNIAS PIN GRIP



Fabricados en latón cromado, los cierres Pin Grip se fijan a la parte trasera de la insignia con un pequeño tornillo, lo que garantiza su perfecta sujeción.

El paquete contiene 10 Pin Grips y una llave.
€5,00-€5,50 por paquete (envío incluido)

Entregamos pedidos en toda Europa
Online: www.speedlinemoto.co.uk
E-mail: info@speedlinemoto.co.uk
Consultas: +44 208 469 2093 (Tel/fax)
+44 7899 906131 (Móvil)





Entre bastidores

Líneas de alto calibre

EN “CALIBRE” – EMPRESA proveedora de pintura para Harley-Davidson Custom Vehicle Operations™ (CVO™) – Terri Miller traza líneas con mano experta en el guardabarros delantero de una CVO™ Ultra Classic® Electra Glide® de 2010. El pintado a mano constituye la última fase de un proceso que tiene como resultado los espectaculares diseños de pintura que definen a la gama de motocicletas CVO. En las instalaciones de la empresa, cerca de Milwaukee, artesanos como Miller hacen uso de una serie de técnicas y procesos exclusivos para – con ayuda de láminas de metal y fibra de vidrio – transformar depósitos, guardabarros, carenados y baúles en exclusivas obras de arte fabricadas a mano. ■



SELECCIÓN DE FOTOS CORTESÍA DE
HARLEY-DAVIDSON MOTOR COMPANY
ARCHIVES. COPYRIGHT HD



Apoyándolo (para el Hall of Fame)

Reseña biográfica

ENTRE 1988 Y 1998, en las pistas de “flat track” de EE. UU. no había nadie que hiciese sombra al piloto del equipo Harley-Davidson, Scott Parker. Probablemente pueda afirmarse que nadie ha dominado jamás este deporte como él lo ha hecho. De no haber sido por un inesperado accidente a finales de la temporada de 1992 (que también afectó a su rendimiento en 1993), Parker podía haber ganado 11 campeonatos Grand National de la AMA consecutivos. De hecho, ganó la cifra récord de 9 campeonatos, cinco de ellos consecutivos (también un récord) entre 1994 y 1998. Durante ese período de tiempo se alzó con la victoria en la impresionante cifra de 39 carreras nacionales.

El dominio de Parker se hizo notar especialmente en los circuitos de una milla, donde consiguió 55 de sus 94 victorias en carreras nacionales de la AMA (otro récord). Durante los inolvidables 22 años que duró su carrera deportiva, Parker recibió en tres ocasiones del premio de la AMA al Mejor Atleta Profesional del Año.

Este tipo de estadísticas no pueden pasar desapercibidas, ni siquiera fuera de los círculos motociclisticos. Y ese es el motivo por el que el 12 de agosto de 2009, Parker pasó a ocupar el lugar que le corresponde en el *Motorsports Hall of Fame of America*. Allí estará en compañía de otras luminarias del mundo de la competición de dos y cuatro ruedas como Rick Mears, A.J. Foyt, Richard Petty, Kenny Roberts, “Big Daddy” Don Garlits y muchos otros, incluido su antiguo compañero de equipo y rival Jay Springsteen.

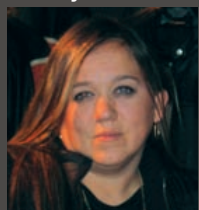
Enhorabuena, Scotty, por esta distinción y por una magnífica carrera. ■

Te presentamos al equipo de H.O.G. y Rider Services Europe, Middle East y Africa...

H.O.G. Europe, Middle East y Africa



Nigel Villiers
Director



Alison Povey
Manager, Eventos y Merchandising



Jeremy Pick
Manager, Operations y Communications



Alison Smith
Financial Controller



Claire Lindsey-Bray
Jefe comercial de Rider Services



Mireia Perez
Jefe de formación y tours de Rider Services

Gerentes del H.O.G.



Marjorie Rae
Reino Unido y Irlanda



Stephane Sahakian
Francia



Bjorn Solberg,
Escandinavia y Europa Oriental



Sue Nagel
España



Liza van Hernen
Benelux



Evelynne Doering
Alemania



Martin Engelbrecht
Africa



Mauro Rivoltella
Italia



Lisa Shlensker
Oriente Medio



Ferruh Tannay
Turquía



Dina Brani
Grecia



Michael Pedratscher
Suiza y Austria



Centro de Asistencia al Socio de H.O.G.® Europe

Para cualquier consulta relacionada con nuevas afiliaciones o renovación de las mismas:

E-mail: customerservices@hog-europe.com

Página web: www.members.hog.com

Lu-Vi: 08.00-17.00 (R.U.) 09.00-18.00 (Resto de Europa)
PO Box 114, Twickenham TW1 1XQ Reino Unido

Desde Alemania, Bélgica, Chipre, Dinamarca, España, Francia, Hungría, Irlanda, Israel, Italia, Noruega, Países Bajos, Portugal, Reino Unido, Sudáfrica, Suecia y Suiza:

Teléfono: 00 800 1111 2223 (GRATUITO)
Fax: 00 800 7766 5566 (GRATUITO)

Desde el resto de Europa, Oriente Medio y África:

Teléfono: 00 44 208 891 9088
Fax: 00 44 208 843 8770

Puedes comprobar el estado de tu afiliación al H.O.G. en:
www.members.hog.com

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:** 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	Euros
Regular (un año)	69,00
Asociado (un año)	35,00
Vitalicio	690,00
Asociado vitalicio	350,00

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.;
- » El Manual de Touring Europeo, con un listado de todos los concesionarios Harley-Davidson y Chapters del H.O.G.;
- » El Manual de Socios con todas las ventajas y programas actuales;
- » 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).

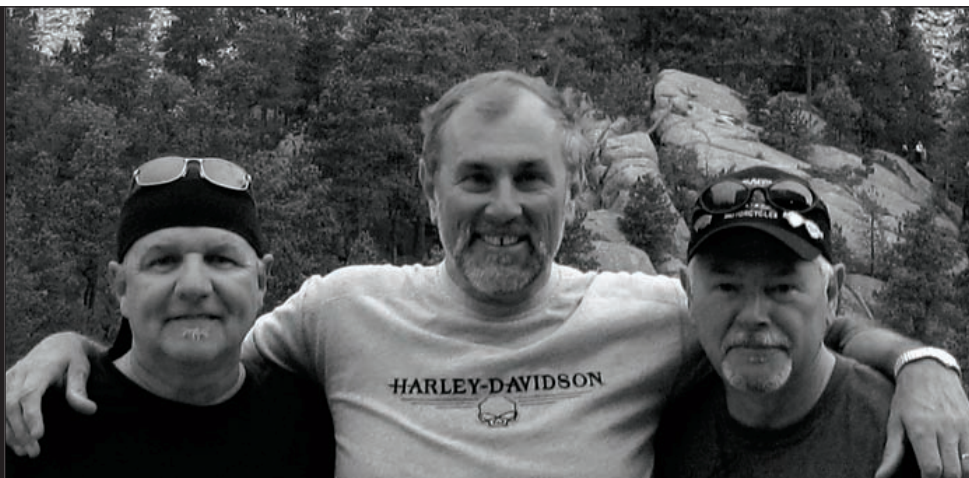
» Envíos trimestrales de la revista *HOG* y boletines informativos del país (cuando corresponda); más la revista electrónica mensual *HOG eMagazine*.



El corazón y el alma de Harley

Keith Wandell nos explica por qué cree que el H.O.G. es el corazón y el alma de Harley-Davidson

Foto: Keith (centro) con su hermano, Mike (derecha), y el responsable de eventos del H.O.G., Joe Dowd.



CUANDO SE VIVE en Milwaukee, como lo he hecho yo durante la mayor parte de mi vida profesional, resulta imposible no ver la pasión y el entusiasmo que los propietarios de las motos Harley-Davidson® sienten por sus monturas y los buenos ratos que disfrutan en ellas. Es imposible vivir aquí, rodeado de las enormes celebraciones y los eventos del H.O.G.®, y con esta marca y esta compañía como parte destacada del entorno local, y no sentir su fuerte presencia.

Por pura casualidad, pasé mi primer día como empleado de Harley-Davidson en el evento H.O.G. Primary Officer Training de Orlando en mayo de 2009. ¡Fue una revelación! Mientras que antes me había impresionado el entusiasmo creado por la marca viéndolo desde fuera, ahora estaba viviendo en persona el auténtico entusiasmo y la pasión que vosotros – nuestros clientes más leales y dedicados – sentís por la experiencia motociclística Harley-Davidson®.

Vi que no sólo sentís pasión por conducir nuestras motos sino por todos los detalles de nuestros productos y la dirección que tomaremos con las futuras generaciones de motocicletas. Vi el enorme orgullo que sienten los oficiales de los chapters y su profunda preocupación por mantener el éxito del H.O.G. y de la Motor Company.

Volví de Orlando pensando: “¡Guau! No existe ni una sola empresa en el mundo que no diese algo por tener unos clientes tan fieles como los nuestros. ¡Menuda manera de empezar en un trabajo nuevo!”

Avanzamos ahora hasta el evento Club H.O.G. OKC y un verano en Oklahoma con una ola de calor que debería de haber

derretido el entusiasmo hasta de los socios más incondicionales del H.O.G. Sin embargo, me dejó asombrado la cantidad de gente que conocí, su pasión por el evento y por contar sus experiencias moteras. Algunos de vosotros me hablasteis de todas las motos que habíais tenido. Otros me explicasteis el estrecho vínculo que sentíais con la Motor Company y con nuestros empleados. Club H.O.G. OKC reforzó mi admiración por la pasión y fidelidad de los socios del H.O.G.

Cuando se mencionan las palabras “verano” y “motos”, la otra palabra que se asocia a ellas inmediatamente es “excursiones”. Aunque cuando era joven solía salir en moto, con frecuencia “tomando prestada” la montura de mi hermano Mike cuando él no estaba allí, fue Mike el que terminó por convertirse en un ávido motero y socio del H.O.G. desde hace muchos años. Pero a principios de agosto, y tras hacer un cursillo del Rider’s Edge® y salir a practicar por los alrededores durante tres meses, me subí a mi montura para ir a Sturgis en compañía de Mike, Willie G. y Bill Davidson. Como os habrá sucedido a muchos de vosotros, este primer viaje largo es uno que nunca olvidaré. Es increíble la sensación que se siente al meter gas, sintiendo el viento y el sol en el rostro y con miles de kilómetros de carretera por delante. Otra de esas experiencias asombrosas fue formar parte de la creciente familia de moteros, ver las numerosas y variadas formas en que la gente se expresa a través de sus motos y, ahora, sentir ese vínculo compartido que une a los moteros Harley de todo el mundo.

Cuando los socios del H.O.G. salen de viaje, con frecuencia hacen una parada en la sede de Harley-Davidson en Juneau Avenue. Este verano tuve la oportunidad de charlar con algunos socios del Black Hills H.O.G. Chapter que pasaron por Milwaukee. Una de las cosas que recuerdo de esa conversación es su enorme interés por saber cómo Harley-Davidson va a perpetuar la existencia del H.O.G. y atraer una base de socios más joven y diversa. Y otra vez volví a pensar: “¡Guau! Éstos sí que son clientes que se preocupan por la organización y su éxito a largo plazo”. Menuda sensación saber que recibimos de vosotros ese tipo de apoyo y devoción por Harley-Davidson. Y nuestro principal objetivo es proteger y mejorar la marca mediante la creación de nuevos productos y la ampliación de nuestra base de clientes. Nuestra intención es hacerlo respetando las cosas que han contribuido a la grandeza de la marca, pero que también tienen relevancia y significado para nuestros clientes nuevos en Estados Unidos y el resto del mundo. Nos estamos centrando en revitalizar constantemente la experiencia H.O.G., tanto para los socios antiguos como para las nuevas generaciones de moteros Harley.

Harley-Davidson está viviendo unos tiempos cargados de emoción, y no cambiaría mi puesto en la Company por nada del mundo. Gracias por vuestro apoyo. Seguid haciéndonos llegar vuestras opiniones y comentarios. Divertíos y conducid con prudencia. ■

Keith Wandell es presidente y consejero delegado de Harley-Davidson, Inc.

2010 XL883 Iron. Bike shown has optional black exhaust.



WARR'S
Since 1924

Europe's most successful Harley-Davidson Dealership

www.warrs.com | +44 (0)20 7736 2934

Para que tu
Harley siga siendo
Harley



Harley-Davidson Madrid

MAKINOSTRA



www.harleymadrid.com