

TEMA: Moto individual

LA MÁS PEQUEÑA Y NOBLE

Texto y fotos: Onelio García Pérez



A partir del nacimiento de la firma Excelsior en 1896, los primeros modelos de pequeña cilindrada (150 cc) comenzaron a inundar el mercado en diferentes partes del mundo con estas diminutas maravillas.

Así, desde 1921, el señor José Presas, pionero del motociclismo cubano, se dedicaba a la reparación de motocicletas en su taller. En el año 1929 ya vendía las motocicletas BSA (Birmingham Small Arms Co. Ltd.) en Cuba. Las guerras, lejos de perjudicar el motociclismo, lo que hizo fue favorecerlo. Una etapa en que la ciudad crecía, las distancias se hacían más largas y las difíciles condiciones del transporte pusieron al descubierto las prestaciones de estas maquinarias. La gente comenzó a hacerse de una motocicleta.

Después de terminada la Segunda Guerra Mundial, en 1945, entre las medidas del Gobierno de Estados Unidos estaba el Programa de Reconstrucción Europea, conocido como Plan Marshall, su objetivo era estimular la industria europea. Poco tiempo después un bumerán de productos - motores ingleses- elaboradas con materiales americanos retornaba y la inyección desde el primer mundo inundaba América.

Con el lanzamiento en 1948 Inglaterra de los motores de dos golpes (dos tiempos), los BSA acaparan el mercado, al orientar su producción a un segmento menos favorecido económicamente. En esos años los *Bantam* rígidos comenzaron a formar parte del entorno moto-ciclístico de pequeñas prestaciones.

En 1949, el modelo D1 BSA de 123 cc se ganó la atención del público, otros de los éxitos fueron los *Bantam* Major D3 de 148 cc fabricados hasta 1950 que desarrollaban 5,3 HP a 5 000 r.p.m., aunque Royal Enfield Ensign y los Villiers de 150 cc le seguían los pasos. La BSA siguió su carrera mirando más allá...



Las cifras de venta en 1951 llegaron a 50 000 unidades. El lanzamiento de modelos D5 en 1958 con suspensión trasera, mayor cilindrada (173 cc) y dos plazas, afianzaron la industria de las ligeras BSA en Inglaterra, fomentándose una nueva etapa en la fabricación de los conocidos "Gallitos". Y muy bien escogidos tienen el nombre estos modelos. Hay que ser un verdadero *Bantam* para perdurar tanto tiempo en un mundo lleno de grandes motores.

Indiscutiblemente los BSA (*Bantam*) constituyeron los prototipos de mayores ventas de la época dorada de la industria inglesa. Sus éxitos, ligereza y autonomía marcaron la preferencia entre los más novatos, que necesitaban motocicletas baratas y económicas, en un momento en que el galón de combustible no era nada fácil de adquirir. La industria BSA no podía seguir la demanda y tuvo que andar ligera con el proceso logístico para poder garantizar su distribución, las pequeñas motocicletas alcanzaban una velocidad crucero de 50 m.p.h. y tenían una facultad de hacer 120 millas por galón. Aunque estos modelos D1, D2... no eran ideales para la competición, si salieron de la línea de producción algunos ligeramente deportivos para los más audaces.



La historia de esta motocicleta tiene algo de ¿incógnita? Al analizar que su diseño original no se corresponde con el que ostenta actualmente. El modelo original de este *Bantam* dista bastante del diseño real de esas máquinas que entraron al país a finales de la década de los cuarenta y que inundaron las calles habaneras por diferentes razones y propósitos. En algunos casos: por algún motorista aventurero que necesitaba de una motocicleta económica, barata, que fuera liviana, resistente, con un gran desempeño, y en otros por algún negociante -negocios de “mensajería”, “circuitos carrera” (rotación de los rollos entre los cines)- que compraba motocicletas en grandes cantidades, para crear una flotilla lo suficientemente eficaz, que garantizara la permanencia de su negocio en aquellos tiempos de escasez de combustible.



Desde los incontables reconocimientos internacionales obtenidos por estas pequeñas máquinas en las competencias de desempeño en diferentes partes del mundo, en las que estos ingenios y sus pilotos cubrieron distancias *Top* de 510 millas en 12 horas, con un promedio de 42,5 m.p.h., los Gallitos se ganaron el respeto y el aprecio de los clientes. Lo que propició que muchas personalidades obtuvieran estas pequeñeces como inversión, que se revertiría en un ahorro de combustible en el futuro.

En Cuba, a más de medio siglo de la entrada de estas diminutas motocicletas, constan referencias de ejemplares utilizados por el correo, los jóvenes y negociantes, para las entregas a domicilio. Tal vez, la más famosa fue una que en la década de los cincuenta pertenecía a un impedido físico (foto del artículo), que la utilizaba para el trabajo de mensajería y en sus trayectos a lo largo de la isla con los motoristas de la época.

En los años `50 es adquirida esta maravilla en la antigua **Agencia de la BSA**, en la conocida curva de Belascoaín, cercana a la calle Monte, actual municipio Centro Habana. Por aquel entonces, el negocio de la BSA estaba en manos de su representante en La Habana y Pinar del Río el señor Isidro Rodríguez. Uno de sus primeros dueños fue Antonio el pastor (Tony) el cual entrega la moto a un mecánico del “customismo” cubano conocido por Redelio Hernández para que ejecutara algunas modificaciones en su estructura. Redelio levanta el ángulo del frente, alarga su balancín y también coloca un tanque de *Baby* HD, modifica los guardapolvos y rediseña su amortiguación.

En la actualidad, existen escasos ejemplares de estos motores en nuestra ciudad. El *Bantam* que analizaremos, es algo vivo y real que muchos se han “cuestionado” admirados de la resistencia y prestaciones de esta motocicleta. A pesar de tener un motor de 1953, esta pequeña “moto inglesa” con partes americanas, soviéticas y otras hechas por los torneros cubanos es, sin lugar a dudas, algo creativo, majestuoso. Si analizamos que parece un pequeño *Chooper-Custom* al mismo tiempo, en el cual se han unido de manera armónica, sencilla partes y piezas en aras de no dejarla morir, en un país donde es muy difícil encontrar piezas para garantizar su autenticidad.

No es hasta el 17 de octubre de 2004 en que tengo la oportunidad de comprar esta motocicleta con traspaso de propiedad. En esa ocasión visito a un mecánico profesional de los motores clásicos cubanos, Julio Noel Maqueira para indagar..., pues tenía la oportunidad de hacerme de una pequeña moto, un sueño anhelado por mi, las distancias desde el trabajo a la casa son muy extensas y el gasto de combustible: ¡un gran problema!

**Generales:**

Propietario: Onelio García Pérez
Ensamblada: Redelio Hernández
Modelo: *Custom-Chopper*
País: Cuba
Ciudad: La Habana
Marca: BSA Bantam

Ficha Técnica:

Año: 1953
Capacidad: 2 personas
Color motor: Rojo
Velocidad: 90 km/h
Tracción: Cadena
Gomas: 16 y 18 pulg.
Frenos: Bandas

Motor:

Cilindrada: 125 cc
Ignition: Bobina y caja electrónica
Pistón: Soviético
Carburador: Soviético-K62
Crochet con revestimiento de corcho en baño de aceite
Sistema eléctrico: Magneto.

Accesorios:

Barras delanteras: Modificadas en Cuba
Tanque: Baby HD 1952
Sistema de cambio: Hecho a mano
Asiento: Hecho a mano
Cuadro: Modificado en Cuba
Suspensión trasera: Por amortiguadores
Guardabarros trasero: Estilo *bobber* (cola de pato)

El día 5 de noviembre de 2004, después de haber indagado en Internet y descubrir muchos sitios relacionados con las motos en el mundo, decido hacer una visita con Enrique Alfaro -amigo de la niñez- a la casa de la moda *La Maison*, donde supuestamente trabajaba el presidente de un club que él conocía.

El 14 de noviembre de 2004 aparezco en el lugar de reuniones del club, comenzando un intercambio con los integrantes, con el propósito de consolidar una "página web" para la "organización". La web era algo "raro" para la mayoría de sus integrantes, se habían hecho algunos intentos fallidos por algunos en la consolidación de un proyecto anterior, pero no fue posible.

En diciembre de 2004, se daban pasos firmes con el nuevo proyecto web. Se entregaban por primera vez en la escudería los identificativos: *pullover* con un logo elaborado en España, carnet y distintivo. En no menos de 10 días, el club realizaría una gira por la Isla de la Juventud, isla ubicada al sur de La Habana, donde la BSA estaba entre los integrantes del "club", por las carreteras y caminos fomentándose a partir de ese momento la recogida más profunda de todos los datos de los motoristas participantes.

El 18 de septiembre de 2004, una gran caravana de motocicletas clásicas se desplazaba desde la afamada Piragua, en el Malecón habanero, hasta el extremo oeste de la ciudad. El motivo era el **22 Aniversario de la Michelin**. La BSA venía entre las primeras de la gran caravana de motores que se extendía por más de 300 metros en parejas de motoristas. Había transcurrido casi un año de adquirido el Gallito.



El 2 de octubre de 2004 eran invitados los integrantes de la escudería a participar en el **42 Aniversario de la Jornada Nacional del Tránsito** en el municipio La Lisa, La Habana, en el mismo mes de octubre, se registra el libro y el sitio Web.

El 12 de marzo de 2005, mi motocicleta BSA, con parte de mi familia, se dirigía a Güira de Melena para participar en el **cumpleaños de Dagoberto**, actividad significativa de los amantes de los motores clásicos en La Habana.

El 9 de abril de 2006, en la actividad de los autos clásicos en el Restaurante 1830, aparecía una nueva oportunidad para sacar a la web, **el sitio de la escudería** que se encontraba dormido por determinados impedimentos. Saliendo oficialmente por segunda vez a Internet el 9 de mayo de 2006 en la dirección <http://motosclasicascuba.havanatur.biz/> gracias a la ayuda desinteresada de unos amigos que apoyaron en su hospedaje *-hosting-*.

Con posterioridad se mejora el sistema eléctrico, pues la motocicleta tenía muy poca iluminación, se reparan los cambios producto de una rotura al final de una travesía por Pinar del Río, donde la motocicleta siempre estuvo entre las primeras del trayecto con muchas pendientes pronunciadas.

La vigencia de esta motocicleta en estos últimos años ha sido más que significativa, si tomamos en consideración que muchos de ustedes no conocieran la leyenda atesorada del Motociclismo Clásico Cubano de no ser por su aparición. Por tal razón es imposible relatar todos sus trayectos, sin los cuales esta historia permanecería dispersa. Lo que evidencia una vez más la fortaleza de los *Bantam* en el mundo.



La historia del Motociclismo Clásico Cubano no se detiene, la estamos construyendo día a día los propietarios de las motos en Cuba.