



## “Schalten, Kuppeln mit dem Tastsinn...” Erlebnisfahrt mit einer Big Twin von 1925

“Der Harley-Davidson-Auspufftopf ist von höchster Wirksamkeit und übt keine Kraftverminderung auf den Motor aus. Es ist deshalb unnötig, die Auspuffklappe zu öffnen. Offene Auspuffklappen machen das Motorrad und den Fahrer verhaßt, und in vielen Fällen haben Stadtbehörden dagegen drastische Maßregeln ergriffen...” Mit guten Ratschlägen wurde im Handbuch 1925 der Harley-Davidson Motor Company nicht gespart. Wie fährt sich eine Harley 1200 von 1925 (Modell 25-JDCB) heute? In puncto Kraft und Drehmoment erstaunlich gut, hinsichtlich Fahrwerk und Bedienung aber ziemlich abenteuerlich.



Pedalstarter, freiliegende Stößelstangen, Auspuffklappe: V-Twin des J-Modell von 1925

Das langübersetzte Dreiganggetriebe erlaubt in Verbindung mit den großzügig ausgelegten 19-Zoll-Rädern Reisegeschwindigkeiten immer noch bis zu 100 km/h. Und das gewaltige Drehmoment des urigen, wechselgesteuerten V-Twin garantiert verblüffende Durchzugskraft am Berg. Geschaltet werden muß nur in engen Kehren und beim Anfahren.

Aber immer ist besondere Aufmerksamkeit im Umgang mit dem rund 180 kg schweren Fahrzeug geboten, sogar schon, bevor der Motor läuft. “Vermeiden Sie, mit brennenden Streichhölzern oder offenen Lichtern an die Maschine zu kommen”, heißt es mit symbolisch erhobenem Zeigefinger im alten Handbuch. “Unvorsichtigkeit kann ein Benzinfeuer verursachen. Ein Feuerlöscher mit flüssiger oder pulverförmiger Mischung ist für ein solches Feuer das Geeignetste. Immerhin löschen auch Sand, Staub oder feine Erde ein kleines

Feuer gewöhnlich schnell.” Damals kaum ein Problem: Die Straßen waren ja noch nicht geteert.

Ein zeitraubendes Ritual das Anlassen: Maschine aufbocken, Benzinahn öffnen, “Entkuppeln durch Rückwärtsdrücken des Fußpedals”, Schalthebel am Tank in Leerlaufposition bringen, wieder Einkuppeln durch “Abwärtsdrücken” des Pedals, mit dem Drehgriff rechts (ganz modern!) ein wenig Gas geben, mit dem Handhebel links die Zündung einregulieren, schließlich “dem Starterpedal einen kräftigen Tritt nach unten geben, und dies wiederholen, bis der Motor läuft”. Sind Zündung und Ventilspiel sorgfältig eingestellt, gibt der langhubige V-Twin (87 x 101,6 mm) spätestens nach dem dritten Kick sonore Töne von sich. Doch sollte “der Motor nie rasen, wenn die Maschine aufgebockt steht.” Klar: Die Graugußzylinder mit den ebenso aus Eisen gegossenen Zylinderköpfen würden unter der Hitzeentwicklung rasch verflühen.

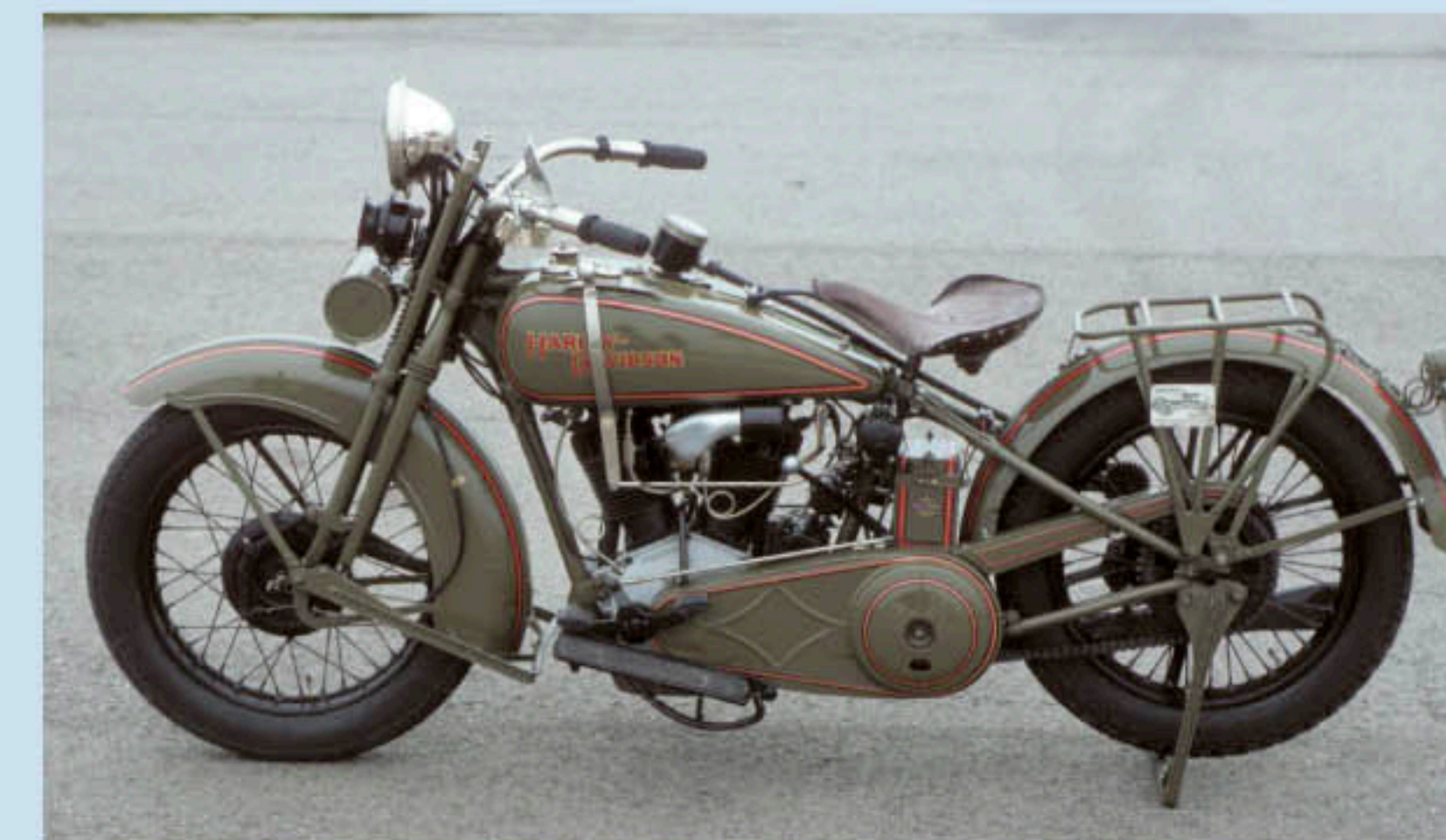
Sehr gewohnungsbedürftig ist die Fußkuppelung, die bei jedem Gangwechsel über eine Pedalwippe links unten betätigt werden muß. Geschaltet wird mit einem vernickelten Schalthebel am langgestreckten Tank. Und bremsen? Besser nicht. Denn serienmäßig waren Harleys bis 1928 nur mit einer Hinterradbremse ausgerüstet. (Unsere Maschine wurde nachträglich mit einer Vorderradbremse versehen, deren winzige Trommel aber kaum Verzögerung bringt). Bei der Hinterradbremse handelt es sich um eine kombinierte Innen-/Außenbacken-Konstruktion mit freiliegenden Belägen. Wer etwas zu feste aufs Bremspedal tritt, blockiert unweigerlich das Hinterrad und stellt

damit die Maschine filmreif quer. Oder legt sie noch filmreifer flach. Was Wunder, daß anno 1925 ein Hinterradpneu oft schon nach 500 km durchgescheuert war. Im Handbuch steht, natürlich, wie man's richtig macht: “Die richtige Art, das Motorrad anzuhalten, besteht im Auskuppeln, gleichzeitigem Abdrosseln und allmählichem Anziehen der Bremse. Auf diese Weise bleibt der Motor im Lauf, wodurch ein nochmaliges Anlassen erspart bleibt...”

Für heutige Verhältnisse relativ bescheiden: die Motorleistung von nur 10 PS bei einem Hubraum von 1207 cm<sup>3</sup>. Zwar ist aufgrund des langen Radstands der Geradeauslauf nicht schlecht, doch führt die schwächliche Federung der dünnen Gabel dazu, daß die Harley auf welliger Piste schon mal seitlich versetzt - ganz logisch hier, der Name “Springergabel”. Das ungefederte Hinterrad gibt mitunter mörderische Schläge fast ungedämpft an den verlängerten Rücken des Fahrers weiter. Der mit Nieten verzierte Ledersattel ist zwar anatomisch korrekt geformt, taugt als Feder-Dämpfer-Element aber nur bedingt.

Klugerweise sind wir den Empfehlungen von 1925 gefolgt: “Man wähle für die ersten Fahrversuche möglichst breite, glatte Straßen mit wenig Verkehr. Das Schalten und Kuppeln soll nur mit Hilfe des Tastsinnes gemacht werden. Je früher man lernt, diese Handgriffe zu verrichten, ohne sie mit dem Blick zu verfolgen, desto eher wird man sicher auf der Straße fahren...”

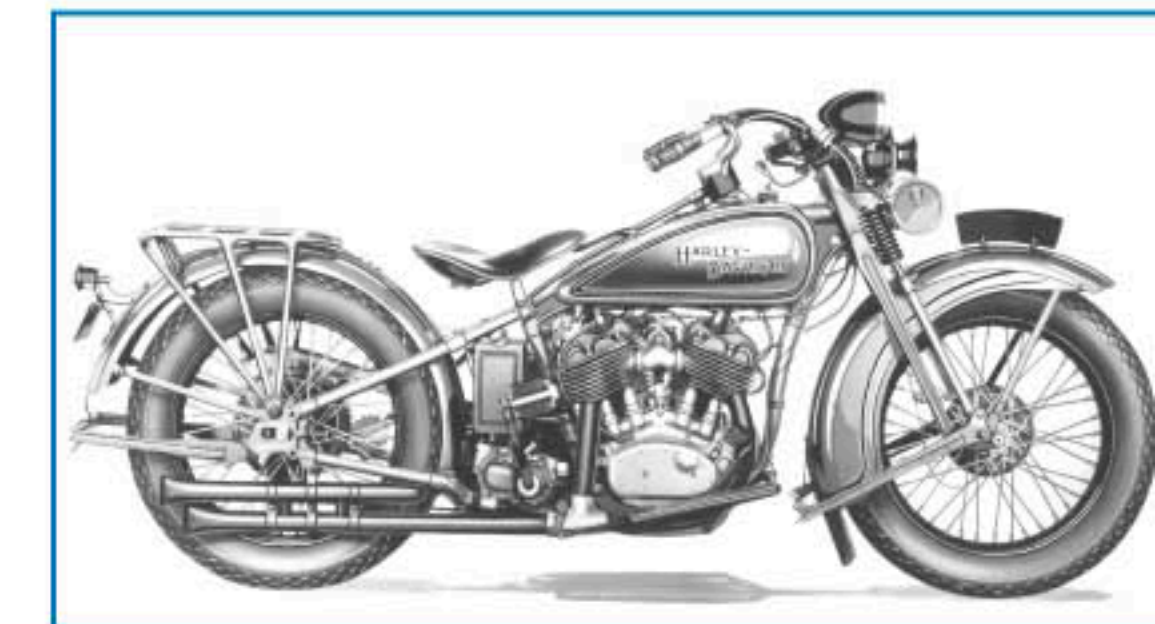
Restaurator und Besitzer des abgebildeten J-Modells: Heinz Simons, Euskirchen



Heute so viel wert wie eine nagelneue Heritage Springer: 1925er J-Modell mit Tankschaltung.

in alle Welt, darunter 22.000 nach Europa. In Deutschland wurden im Jahr 2000 mehr neue Harleys verkauft als je zuvor - 6.237 Einheiten, gut 16 Prozent mehr als 1999. Der Bestand wuchs damit auf 84.263 Fahrzeuge - was dem 6. Platz hinter den Japanern und BMW entsprach.

Seine Mission sieht Harley-Davidson darin, “Träume zu verkaufen, die im Motorradsattel wahr werden.” Nachdem seit 1985 Jahr für Jahr Rekordumsätze und jährliche Zuwachsraten von über 15 Prozent auf allen Märkten erzielt wurden,



Oben: die erste 74" (1200 cm<sup>3</sup>) von 1922.

Unten: “Sport” mit längs liegendem Boxer 1920.

darf die Mission als erfüllt betrachtet werden. 2,9 Milliarden Dollar Nettoumsatz (gegenüber 2,45 Milliarden 1999) und daraus 347 Millionen Dollar Nettogewinn mit konservativ gebauten Motorrädern in einem Jahr - das ist schon ein Wort!

In die Wiege gelegt war der Marke der Erfolg keineswegs, als 1903 mit der “Silent Grey Fellow” die erste Harley auf den noch ungeteerten Straßen Fahrt auf-





Stets gut gelaunt, ob am Meeresstrand 1920 oder am Faaker See 2000: Harley-Ladies. Typisch V-Twin: bemalter Tank. Typisch Buell: Burnout.



## Cool and happy: lebendige Harley-Szene

Was wäre der Harley-Kult ohne Sturgis und Daytona? Jedes Jahr ziehen die großen Treffen in den USA viele zehntausend Biker an. Auf dem alten Kontinent ist die 1998 erstmals veranstaltete European Bike Week am Faaker See inzwischen das Ereignis Nummer eins. Im Spätsommer 2000 strömten über 25.000 Harley- und Buell-Freunde nach Kärnten, um sich sattzusehen an Motorrädern und Menschen, um Spaß zu haben bei Party oder Stunt-Spektakel und um dabeizusein bei der großen Ausfahrt.

Organisiert werden die meisten Shows, die Rallies und Treffen von der "H.O.G.", der Harley-Owners-Group, die 1983 von Harley-Davidson USA gegründet wurde und inzwischen weltweit 550.000 Mitglieder zählt. Jeder, der eine neue Harley kauft, gehört ein Jahr lang automatisch zum Club. Danach verlängern viele, werden irgendwann zum "Life Member", zum Mitglied auf Lebenszeit. Die erste Internationale H.O.G.-Rallye fand 1991



im englischen Cheltenham statt. 2001 ging's ins südfranzösische Saint-Tropez.

Die deutsche H.O.G. (im Internet: [www.hog.de/](http://www.hog.de/), Motto: "Information, Abenteuer, Spaß, Harley eben...") bietet wie alle Länder-Groups einen Service, der von Sicherheitstrainings über Fly-and-Ride-Angebote bis zu Assistance- und Mileage-Programmen reicht. Nicht zu vergessen die Zeitschriften: "Harley-Davidson Magazin", "hog tales", "The Enthusiast" (seit 1916..).



Oben: Biker als Bürgerschrecker bei "Demo" 1975, als Biker verkleidete Bürger bei der Faaker Bike Week 2000. Links: So alt kann man im Harley-Sattel werden. Rechts: Parking im Zeichen der (reaktionären) Südstaatenfahne.



fen-Stahlrohrrahmen, die Räder werden von Telegabeln mit 39 mm starken Standrohren und Zweiarmschwingen aus Vierkantstahlprofilen mit je zwei Federbeinen geführt. Der Benzintank beherbergt generell 12,5 Liter Treibstoff (modell-spezifische Unterschiede s. weiter unten).

Die gelochten Bremsscheiben sind bei allen Sportster-Versionen gleich groß (292 mm Durchmesser) und werden pauschal von Vierkolben-Festsätteln in die Zange genommen. Während jedoch die kleinen Modelle mit einer Scheibe am Vorderrad auskommen, besitzen die starken 1200er dort deren zwei.

### Sportster 883: ideal für Einsteiger

Die Sportster 883 wendet sich an die Puristen unter den Harley-Davidson-Fans. Sie verzichtet völlig auf Schnörkel

883 auf einem großen Speichenrad mit 100/90-19-Pneu. Hinten ist ein 16-Zöller montiert; Reifen: 130/90-16. Bei einem Leergewicht von 235 beträgt die Zuladung 195 kg. Die Sitzhöhe ist mit 711 mm durchschnittlich. Soziussitz und Fußrasten können nachgerüstet werden.

Für das Modelljahr 2001 wurden Motor-Einlaßtrakt und Auspuffanlage überarbeitet. Dadurch steigerte sich die Leistung auf 39 kW (53 PS). Alle 883-Modelle sind auch mit einsteigerfreundlichen 24 kW (33 PS) lieferbar.

### Sportster 883 Hugger: die Lässige

Die Sportster 883 Hugger ist die richtige Maschine für alle, die eine Harley mit markanter und unverfälschter Silhouette suchen und dabei besonderen Wert auf eine geringe Sitzhöhe legen. Der nur 687



Oben: Sportster Custom 883 mit großem Vorderrad. Unten: Sportster 1200 Sport. Außen: 883.



### Sportster Custom 53: vorn mit 21-Zoll

Mit ihrer Cruiser-Charakteristik ist die Sportster Custom 53, erstmals präsentiert im Jahr 1998, nach wie vor das beliebteste Modell der 883-Baureihe. Von den übrigen Versionen unterscheidet sie sich durch das große 21-Zoll-Vorderrad, die 699 mm niedrige Custom-Doppelsitzbank, die vorverlegten Fußrasten sowie den flachen Drag-Bar-Lenker, der auf einem

neuen, einteiligen Riser montiert wurde. Leergewicht, Leistung, Drehmomentverlauf und Fahrleistungen weichen nicht von den Werten der übrigen 883-Versionen ab.

### Sportster 1200 Sport: Dampfmaschine

Die sportlichste Variante der Sportster-Modellfamilie sorgt mit ihrem handlichen Fahrwerk und dem durchzugsstarken 1,2-Liter-Triebwerk für harleymäßige Souveränität beim Fahren. Der kraftvolle V2 entwickelt bei nur 5.500 Umdrehungen pro Minute satte 44,5 kW (61 PS) und ermöglicht Geschwindigkeiten von mehr

und erfreut mit einem außerordentlich günstigen Preis-Leistungsverhältnis. Im Frühjahr 2001 kostete sie 13.950 DM (7.133 Euro). Mit ihrer Handlichkeit und ihrem kultivierten, aber druckvollen Motor ist sie eine kompromißlos-ehrliche Fahrmaschine. Wie bei allen Modellen ist die Federbasis einstellbar. Vorne rollt die

mm über dem Boden liegende Sitz und der hohe "Buckhorn"-Lenker animieren zu lässigem Gleiten. Für den Sozusbetrieb können auch hier Sitz und Fußrasten nachgerüstet werden. Die Leistung stieg hier ebenfalls um sechs Prozent. Ansonsten gibt es keine Unterschiede zum Grundmodell.