



Zwölf Quadratmeter

Milwaukee/Wisconsin im Jahre 1903: In der 38. Straße, Ecke Highland Avenue zimmern ein paar junge Männer einen winzigen Schuppen zusammen. Drinnen entstehen nach Feierabend die ersten Harley-Davidson



Drei PS, 400 Kubik

Das Geschäft mit der Silent Grey Fellow brummt. Anno 1907 wird Harley Kapitalgesellschaft, und die Herren Gründer sind sehr zufrieden. Arthur und Walter Davidson, William S. Harley, William A. Davidson (v.l.n.r.)



Voll drauf: 27. Februar 1965 – zum ersten Mal dominiert eine Harley-Davidson den MOTORRAD-Titel. Zum letzten Mal passierte das Wunder im Juli 2001



MOTORRAD meets Harley

HUNDERT HOCH 2

Zwei Dickhäuter feiern 100. Geburtstag: Harley-Davidson und MOTORRAD. Macht nach Adam Riese 10 000 gute Gründe, gemeinsam zu festeln – auch wenn sich die beiden nicht immer grün waren. Von Monika Schulz und Fred Siemer; Fotos: mps-Fotostudio, Harley-Davidson, Schröder

Schnarchnasen – haben Sie gedacht, gell? Verpennen die bei MOTORRAD vor lauter eigenem Geburtstags-Stress doch tatsächlich Harleys Hundertsten. Was 'ne Panne. Und jetzt wollen uns die Damen und Herren Redakteure mit läppischen fünf Seiten abspesen. Fünf Seiten! Für ein Jahrhundert Motorradgeschichte. Das muss man sich mal reinziehen. Typisch für „Europas Größte“, mit Harley hatten die eh nie viel am Hut.

Man erinnere sich nur an den ersten einigermaßen seriösen Test – „Begegnung mit einem Saurier“ –, der geschlagene 59 Jahre auf sich warten ließ. Auf dem Kalender stand Oktober 1962, als sich „Das MOTORRAD“ endlich bequemte, eine Maschine aus Milwaukee genauer unter die Lupe zu nehmen. Dabei gab es schon 1924 einen offiziellen Importeur für Deutschland: Georg Suck in Hamburg, jawohl, der Name taucht bis heute im Harley-Händlerverzeichnis auf. Und ab 1925 ging in der Hansestadt der Tratsch von einer Frau Mahnka oder so, die ein Harley-Gespann nicht nur erworben, sondern gar öffentlich bewegt haben soll. Unerhört, eigentlich. Den Weibsbildern schien wohl nichts mehr heilig. Aber das ist eine andere Geschichte.

Erster Test also. Eine Duo Glide FLH 74 aus dem Privatbesitz eines gewissen Alois Hezel: 1207 Kubik, 57 PS, geschätzte 170 km/h. „Die volle Leistung wird man

nie bei unseren Verkehrsverhältnissen ganz ausnutzen können“, schreibt ein begeisterter Ernst „Klacks“ Leverkus, zitiert Nashörner, Stahlrösser, sich bekreuzigende Bäuerinnen und Pfaffen, gibt alles, um dieses gewaltige Motor-Ereignis irgendwie in Worte zu fassen. Und dann? Driftet er völlig unvermittelt ins ganz und gar Profane ab: mieser Kettenschutz, minderwertige Filzfilter, Tankvolumen „ein Witz“. Naserümpfen ob der Lage von Batterie und Regler, „man muß eben ein bißchen an der Maschine arbeiten, um allen Gammel wegzubringen“.

Gammel! Er hat tatsächlich „Gammel“ geschrieben, Freunde. Der Beginn einer wunderbaren Freundschaft...

...die im Februar 1965 ihre Fortsetzung findet. Mit der „Geschichte einer Harley namens Bullerjan“. An der Schreibmaschine abermals Leverkus, sein Objekt abermals die Duo Glide des Herrn Alois. Jetzt allerdings per Steib-Seitenwagen zum Gespann mutiert. Testmaschinen sind rar dieser Tage, vor allem amerikanische, kein Wunder, dass Bullerjan zur Titelstory avanciert. Alles wird gut.

13 Jahre und 18 Harley-Berichte später: Mit ein paar hübsch zurecht gemachten Seiten in Heft 19/1978 zelebriert die Redaktion den 75. Geburtstag des letzten lebenden amerikanischen Motorradherstellers, gekrönt durch ein feudales Interview mit den Gründer-Enkeln Willie

G. und John A. Davidson. Und was macht er, der investigative Journalist und spätere BMW-Pressesprecher Hans Sautter? Fragt, wie man die Qualitätsprobleme in den Griff bekommen wolle, und warum die Bremsen einer Harley so schlecht seien? Happy birthday!

Zum 90. gab's keine Audienz bei Willie G. – dennoch aber ein dickes Extra (Heft 1/1993). 57 Seiten am Stück! Dicke Freunde werden die Amis und MOTORRAD trotzdem nicht. Erbsenzählerische Tests auf der einen Seite; Glaube, Liebe und Visionen auf der anderen. Als man in Stuttgart schließlich die Erfindung des Top-Tests samt der humorlosen 1000-Punkte-Wertung feiert, scheint der Abbruch der bilateralen Beziehungen unmittelbar bevor. Doch weit gefehlt: Milwaukee ist ganz verrückt darauf, kann kaum erwarten, die V-Rod pylonieren zu sehen. Funkensprühend locht sie bei 512 Punkten ein. Beachtlich, für einen Cruiser. Wohlgefallen hüben wie drüben – nach all den Jahren.

Und jetzt: ein Exklusiv-Interview mit dem obersten aller Harley-Bosse, Mister Jeffrey L. Bleustein. Einer der Mannen, die mächtig am Rad gedreht haben, um die Company Anfang der 80er vorm Aus zu bewahren. Und danach feiern wir Harleys Hundertsten. Mit einem zünftigen Sonderteil in MOTORRAD 15/2003 und einer Party in – na, wo wohl: Hamburg. ■



„Maria und Josef (. .) der Pfarrherr kam, meint noch heute, daß er den Teufel fauchen sah“ – „Klacks“ in Heft 21/1962

„Meisterwerke in des Wortes tiefster Bedeutung (. .) die Modelle für 1929“ – erste ganzseitige Anzeige in „Das Motorrad“



100 Prozent

Rennerfolge in Serie beschleunigen den Verkauf. 1920 ist H.-D. größter Motorradhersteller der Welt. 28 980 Einheiten, 2000 Mitarbeiter, 67 Exportländer



50er-Typen

Milwaukee produziert Schlager namens Sportster und Duo Glide, während Rockstar Elvis für die Harley-Werkspublikation „The Enthusiast“ posiert



Zwölf Volt

Es ist so weit: Die Amis haben den E-Starter entdeckt. Ab 1965 startet der Panhead-Motor per Knopfdruck – die E-Glide ist da

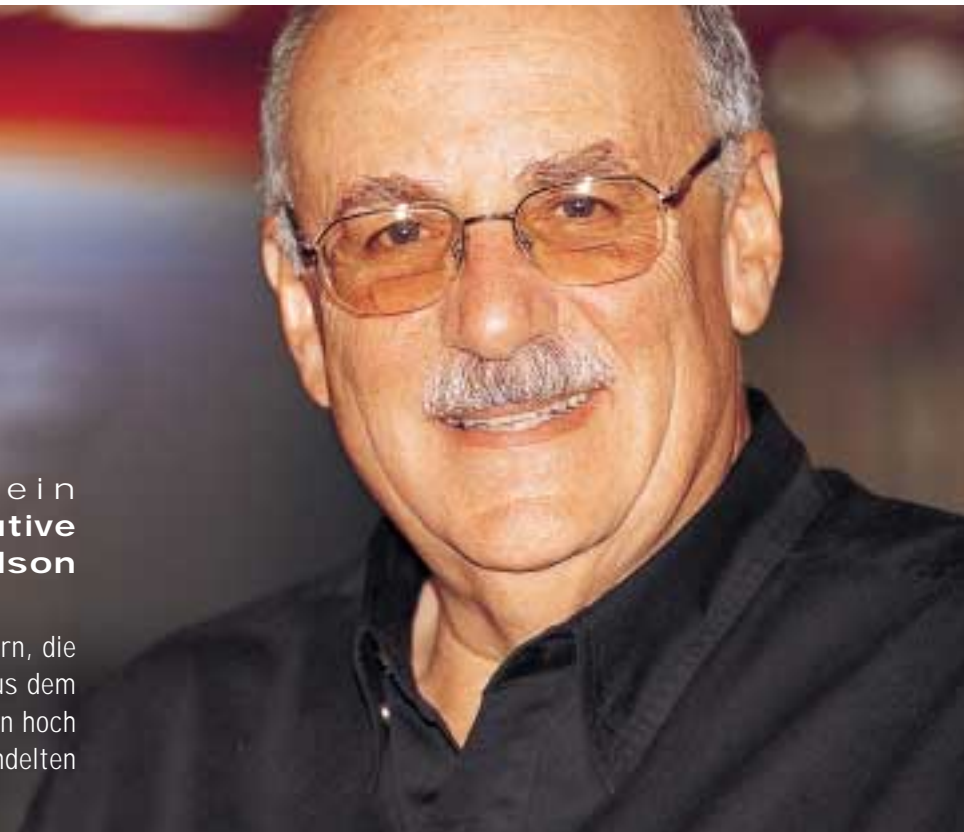


Einer für alle!

„Talking about a revolution.“ 1984 debütiert der Evo-Motor, befeuert nach und nach alle Harley-Modelle und sichert die Zukunft der Marke

Jeffrey L. Bleustein Chairman und Chief Executive Officer von Harley-Davidson

„Jeff“ Bleustein gehört zu den Managern, die Harley-Davidson vor 22 Jahren aus dem Mischkonzern AMF zurückkauften und in ein hoch profitables Unternehmen verwandelten



„Wir sind erst am Anfang“

? Mr. Bleustein, Harley-Davidson feiert in diesem Jahr 100. Geburtstag, und MOTORRAD tut es auch. Die Manager Ihrer Firma haben schon viele Interviews gegeben, unsere Redakteure haben viele geführt. Wollen wir mal etwas anderes probieren?

! Sie und Ihre Leute kennen Harley also seit 100 Jahren. Dann wissen Sie, dass wir Neuerungen immer geliebt haben.

? Okay, dann möchten wir Sie ganz einfach zu Werten befragen, die alle Welt mit Harley-Davidson verbindet. Uns interessiert, was der Chef persönlich beispielsweise zum Begriff Tradition meint.

! In 100 Jahren passiert einiges. Es gab Höhen und Tiefen, aber Harley war immer ein Überlebenskünstler. Und heute macht uns stark, dass es so viele Geschichten gibt. Weil sie von Motorradfahrern erzählen, die, egal was passiert, Harley fahren.

? Sie sprachen von Höhen und Tiefen. Erzählen Sie uns etwas von den Tiefen?

! Dann würde ich anfangen zu weinen. Im Ernst, in der Depressionszeit um 1930 war unser Geschäft sehr, sehr schwierig. Ab den 60ern dann die Dumping-

Angebote der Japaner. Und nicht zuletzt haben wir uns einige Probleme selbst gemacht, beispielsweise als wir Harley von AMF zurückkauften. Das Timing war nicht so gut, die USA standen am Anfang einer Rezession.

? Es ist leichter, sich mit einem Überlebenskünstler zu identifizieren als mit einem ewigen Gewinner, oder?

! Da stimme ich zu. Das macht uns menschlicher. Wer in seiner Ehe noch nie kämpfen musste, weiß nicht, was Liebe wirklich ist.

? Ist es eine Art von Ehe, sich auf eine Harley einzulassen?

! Na ja, für manche Leute schon. Aber für uns ist es gut, wenn unsere Kunden die Motorräder wechseln. Das sollten Sie in einer Ehe nicht tun – zu oft die Frau wechseln. Weil das Ihr ganzes Geld kosten kann und Sie keines mehr für Motorräder übrig haben.

? Was, glauben Sie, verstehen Ihre Kunden und Ihre Angestellten unter Gemeinschaft?

! Alle Motorradfahrer tun etwas, was nicht eben üblich ist. So gesehen sind sie alle eine Gemeinschaft. Eine Harley zu fahren ist allerdings ein besonderes soziales Statement: Ich weiß nicht, was Du von mir hältst, aber ich tue, was mir gefällt. So paradox es klingt, das schweißt zusammen. Und diese Ambivalenz – einerseits Individualist

sein, andererseits mit vielen Individualisten teilen zu wollen – prägt weltweit unsere Kultur, wie wir Dinge angehen und interpretieren.

? Viele Ihrer Kunden organisieren sich in der H.O.G., der Harley Owners Group.

! Ja, ungefähr 700 000 auf der ganzen Welt. Eine starke Organisation, mit einer starken, sagen wir, Philosophie. Alle empfinden, dass der Geist von Harley sich in dieser Organisation am reinsten ausdrückt. Man trifft sich in Sturgis oder Daytona, ansonsten pflegen die lokalen Gruppen ihren eigenen Spaß am Motorrad.

? Was bedeutet Freiheit für Sie?

! Gemeinsam mit Individualität und Gemeinschaft natürlich ein zentraler Begriff für unsere Marke. Frei sein, zu tun, was immer ich will. Und die Freiheit, die ich auf der Straße erlebe. Außerdem die Freiheit des Geistes – und das schließt Toleranz mit ein.

? Weiter: Harley ist eine der profitabelsten Motorradmarken der Welt. Was halten sie von Profiten?

! Klar, unsere Marke ist nicht nur eine soziale Bewegung, sie verkörpert auch ein Geschäft. Wir glauben, beides ganz gut hinzukriegen: Wenn man seine Kunden zufrieden stellt, dann darf man stolz darauf sein, Geld zu verdienen. Übrigens verdient man in unserem Geschäft nur mit zufriedenen Kunden, Profite sind also nichts Schlechtes.

? Was fangen Sie mit dem Film Easy Rider an.

! Easy Rider war nicht der einzige Motorrad-Film, auch wenn er sicher der erfolgreichste war. Aber er hat nicht die Wende für Harley-Davidson eingeleitet. Sie wissen, dass wir danach noch sehr schwierige Jahre hatten. Dennoch: Er hat dem Motorradfahren einen interessanten Aspekt hinzugefügt, einen besonderen Ausdruck von Freiheit, Rebellion und Andersartigkeit geprägt. Trotzdem war Easy Rider für die Karriere von Peter Fonda und Dennis Hopper wichtiger als für die von Harley.

? Nächster Begriff: Power?

! Es gibt zwei Sichtweisen: Die eine nimmt nur eine mehr oder weniger hohe Leistungsangabe wahr. Die andere schaut, ob das Motorrad wirklich das tut, was sein Fahrer will. Wir wollen eine Kraft, die sich nützlich macht.

? Ist die V-Rod in diesem Sinne das beste Power-Motorrad?

! Sie hat genug Kraft, um die meisten Leute für immer zufrieden zu stellen. Und sie bleibt wegen ihrer enormen Leistungsbreite für jene Leute ebenfalls sehr gut fahrbar, die weniger möchten.

? Sie sind Ingenieur. Waren Sie bei der Entwicklung der V-Rod beteiligt?

! Oh je, wenn Sie unsere Ingenieure fragen, dann habe ich schon vor langer Zeit aufgehört, einer von ihnen zu sein. Wahr ist, dass ich die V-Rod in jedem Entwicklungsstadium kenne.

? Welcher Schritt in der Firmengeschichte ist vergleichbar mit der V-Rod?

! Knucklehead, Panhead, Evolution-Engine, TwinCam 88, das alles waren große Schritte für uns. Der Unterschied ist, dass die V-Rod nichts ersetzen soll, sondern wie ein neuer Zweig an einem Baum ist. Anders, modern, obwohl sie natürlich als Harley identifiziert wird. Und diese Mischung kommt sehr gut an bei den Kunden.

? Bei der V-Rod-Präsentation haben Sie uns erzählt, dies sei der Start einer neuen Familie. Die V-Rod ist immer noch Single.

! Sie müssen geduldig bleiben.

? Wie lange?

! Bis die nächste kommt. Mein Vater war Geschäftsmann. Er hat mir erzählt: Du verkaufst nichts aus einem leeren Koffer. Bevor Du wirbst, muss er voll sein.

? Vielleicht etwas heikel, aber was verbinden Sie mit Porsche?

! Heikle Fragen überhöre ich. Aber da ist nichts heikel. Die Verbindung mit Porsche begann in den 70ern. Wir wollten schon damals als zweites Standbein eine wassergekühlte Maschine, waren aber sehr beschäftigt mit dem Evolution-Motor. Porsche war der ideale Partner, weil man dort von Produktion und Verkauf viel verstand. Wir hatten schon fahrfertige Prototypen, leider hat AMF dann kein Geld mehr in die Motorradproduktion gesteckt, das war für uns der Anlass, Harley zurückzukaufen. Natürlich besaßen wir nicht genug Geld, um dieses Projekt zu realisieren. Später gingen unsere luftgekühlten Modelle so prächtig, dass wir keine Zeit für die wassergekühlte Maschine hatten, und erst vor sechs oder sieben Jahren haben wir gesagt: Jetzt lasst uns diesen Plan noch einmal aufrollen. Alles, was wir gelernt hatten, sollte einfließen. Deshalb muss ich schmunzeln, wenn manche Leute sagen, die V-Rod sei ein sechsjähriges Projekt. Für mich ist sie ein 26-jähriges.

? Sie sind seit 28 Jahren in der Firma...

! Tja, und jetzt wissen Sie, was mich in dieser Zeit begleitet hat.

? Gibt es eine Verbindung zwischen dem alten Projekt und der V-Rod?

! Ja, den Partner Porsche. Und die Gründe für die Zusammenarbeit. Wir waren wieder sehr beschäftigt, mit TwinCam 88 und so weiter, da haben wir eine kleine Gruppe gebildet, die mit Porsche kooperierte. Alles klappte so problemlos wie damals.

? Nächster Begriff: Wettbewerb.

! Viele gute Leute engagieren sich in unserer Branche und bauen sehr gute Motorräder. Wir versuchen immer, uns ein wenig zu unterscheiden, sozusagen die andere Wahl zu sein. Ich denke, es herrscht ein sehr gesundes Klima im Motorradgeschäft. Und damit das so bleibt, ist Wettbewerb unbedingt nötig. Das spornt uns an.

? Meinen Sie nicht, dass Harley schon ein Stück weg ist vom normalen Wettbewerb?

27. bis 29. Juni 2003

Eine der größten Biker-Partys der Welt wird über die Hansestadt Hamburg kommen: Harley-Davidson feiert den Hundertsten, MOTORRAD feiert mit, und Sie können dabei sein – umsonst und draußen. Infos unter www.harley-davidson.de



100 Jahre - 100 Preise

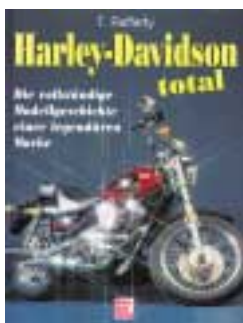
Eifrige MOTORRAD-Leserinnen und -Leser wissen bereits: Wer die 100-Jahre-Story einigermaßen aufmerksam verfolgt hat, kann mit einer Portion Glück einen von 100 Preisen gewinnen. Als kleines Dankeschön sozusagen, derweil uns durchaus klar ist, wie eine Zeitschrift 100 wird: durch ihre Leserinnen und Leser eben. Jetzt müssen Sie nur noch ein wenig rechnen, bevor Sie unten stehenden Coupon ausfüllen, auf eine Postkarte kleben oder einfach per Fax versenden. Aaalso: Wie viel ergibt Hundert hoch zwei? Mathematisch ausgedrückt: 100²! Die Lösung finden Sie auch im Text – wie versprochen. Und jetzt: viel Vergnügen beim Mitspielen.

Redaktion **MOTORRAD** 100-Jahre-Gewinnspiel 70138 Stuttgart

Noch einfacher geht's per Fax unter

07 11/1 82-25 50

Einsendeschluss ist der 24. April 2003 (Datum des Poststempels). Mitarbeiter der Motor-Presse dürfen nicht teilnehmen. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.



Harley total

Könnte vielleicht morgen schon Ihnen gehören – und 99 anderen: Der 159seitige Bildband von Tod Rafferty. Wenn Sie wissen, was 100 hoch 2 ergibt.

Das Lösungswort lautet:

Name, Vorname (Absender bitte ausschreiben)		Alter	
Straße			
Postleitzahl/Wohnort			
Telefon			
e-mail (freiwillig)		Abonnent	Käufer
		MOTORRAD <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		Mitleser bei <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

9/03

Ich bin damit einverstanden, dass mir der Verlag interessante Angebote telefonisch oder schriftlich unterbreitet (ggf. streichen)

! Nein. Das, was wir tun, ist nicht immun gegen den Wettbewerb, selbst wir müssen versuchen, immer einen Schritt voraus zu sein. Man hat lange über unsere Produkte gelächelt, heute werden sie offen kopiert.

? **Harley hat einen sehr eigenen Begriff von Qualität.**

! Wenn wir an Bremsen oder Elektrik denken, hat jeder Hersteller denselben Begriff davon. Doch in Bezug auf das Outfit, auf Lackierung, Chrom, Ausstattung etwa, da haben Sie Recht. Unsere Kunden legen Wert darauf, sie zahlen dafür – und wir strengen uns besonders an.

? **Welche Bedeutung hat für Harley Customizing?**

! Sehr viele Leute bei Harley arbeiten für den Bereich Zubehör und Accessoires. Wir haben dieses dicke Buch, das unser Zubehör auflistet, jeder Händler hat es. Und die Kunden nehmen unser Angebot dankbar an – jeder will seine Individualität auch am Motorrad ausdrücken. Wir könnten nicht eine Million unterschiedliche Motorräder bauen, wir schaffen rund 25. Unsere Kunden machen daraus diese Unmenge individueller Bikes.

? **Wie viel Prozent macht das Zubehörgeschäft vom Gesamtumsatz?**

! Rund 15 Prozent, hinzu kommen rund fünf Prozent für Bekleidung. Allerdings drücken solche Zahlen nicht aus, welche große Bedeutung dieser Markt für die Kundenbindung hat. Es ist wie eine sehr gute, sehr lohnende Image-Kampagne.

? **Wie viele Motorräder produzieren Sie jährlich?**

! Im vergangenen Jahr waren es 269 000.

? **Was verbinden Sie mit dem Begriff Zukunft?**

! Mehr als 269 000 Motorräder zu produzieren.

? **Für die nächsten 100 Jahre?**

! Das muss mich nicht wirklich interessieren. Aber ich glaube, dass die Motorradindustrie keinen Grund hat, zu verzagen. Ich bin sogar sehr optimistisch, nicht zuletzt, weil eben unsere Produkte demonstrieren, wie man soziale Barrieren durchbrechen und damit das Motorrad noch breiter akzeptabel machen kann.

? **Haben Sie keine Angst, der Markt könnte sich mal sättigen?**

! Nein, es sei denn, wir bieten die falschen Dinge an. Wir sind erst am Anfang mit dem Motorradfahren, der Markt ist noch lange nicht satt.

? **Können Sie sich eigentlich eine Harley ohne V-Twin vorstellen?**

! Nun, wir haben mit Porsche schon an einem V-Vierzylinder gearbeitet. Sogar an einem V-Sechszylinder. Der V-Twin hat jedoch große Vorteile hinsichtlich Gewicht und Massenzentralisierung.

? **Bis zum Jahr 2103?**

! Das ist lange hin, wirklich. Wir sollten uns nicht zu sehr in uns selbst verlieben, sondern offen sein für neue Ideen.



Das Interview führten Waldemar Schwarz und Fred Siemer. Im Bild: John Russel, Vice President Harley-Davidson, Jeffrey Bleustein, Fred Siemer (v.l.n.r.)