
Comeback des Freiheitstraums

Natur, Abenteuer, *bad boy*-Status: Nichts interpretiert das Lebensgefühl der Easy Rider gekonnter als eine Harley-Davidson. In der Schweiz findet es seine natürliche Heimat.

Florian Schwab



Mutiges Projekt: Elektro-Bike Harley-Davidson LiveWire.

Für eine Weltfirma gibt es kaum ein schöneres Gütesiegel, als in einem amerikanischen Schuppen geboren worden zu sein. Fast ein Jahrhundert bevor die Silicon-Valley-Giganten ihre Anfänge in den Garagen der San Francisco Bay nahmen, ertüftelte der Maschineningenieur William Harley gemeinsam mit den Gebrüdern William, Arthur und Walter Davidson in Milwaukee, Wisconsin, sein erstes «Motor-Bicycle». Das war im Jahr 1903, in einem Holzschuppen hinter dem Wohnhaus der Familie Davidson.

Heute steht die traditionelle Töffschmiede an einer Weggabelung. Ihr einzigartiges Profil, gestählt im 20. Jahrhundert, muss für ein neues Zeitalter bewahrt und erneuert werden. Seit das Unternehmen beim Einkommens-Peak der Babyboomer-Generation anno 2006 mit über einer Milliarde Dollar Gewinn ein Rekordergebnis einfuhr, haben sich die Stückzahlen seitwärts oder abwärts bewegt. Fast scheint es, als markiere die Finanzkrise einen Generationenwechsel mit vielen Fragezeichen

für das Touren-Bike im Allgemeinen und für Harley-Davidson im Speziellen.

Die Suche nach Antworten geriet kurvenreich. Manchmal sah man ein erratisch anmutendes Experimentieren mit offshoring der Produktion in Entwicklungsländer (Indien, Brasilien, Thailand) oder forcierten Ausflügen in den Massenmarkt schwächer motorisierter und erschwinglicherer Modelle. So legte Harley zeitweise ein Schwergewicht auf die Vermarktung kleinerer Töffs, die deutlich unter 10 000 Franken kosteten.

Mut, anders zu sein

Seit einem Jahr ist die Stossrichtung wieder klarer. Das Unternehmen setzt auf hohe Qualität, Begehrlichkeit, *Made in USA*, und das Freiheitsgefühl – allerdings modern interpretiert und technologisch aufgerüstet. Für diese neue Strategie steht Jochen Zeitz, der dem Verwaltungsrat von Harley seit 2007 angehört und im letzten März die operative Führung übernahm. Bekannt ist er als «Management-Zauberer» aus

Deutschland, der den Sportartikelhersteller Puma gerettet und dessen Wert um 4000 Prozent gesteigert hat.

Zeitz' Handschrift bei Harley wird immer deutlicher erkennbar. Das erste elektrische Modell, die Live Wire, gilt als seine Idee. Es ist ein mutiges Projekt, das die Fan-Gemeinde beschäftigt. Im Unterschied zu den erwähnten Expeditionen in den Massenmarkt macht die Live Wire beim Preis und der Qualität keine Abstriche – alles ist auf Harley-Niveau. Und für die Liebhaber starker Benzinmotoren knüpft die neue CVO-Serie mit geballter Kraft an die Geschichte an (siehe Kasten S. 10). Zudem lanciert Harley-Davidson in diesem Frühjahr mit der Pan America seine erste Reise-Enduro.

Nimmt man die Vergangenheit als Ratgeber, dann stehen die Chancen gut, dass der Mythos Harley kraftvoller denn je zurückkehren wird. Denn dank dem Mut, anders zu sein, hat Harley-Davidson dem nicht immer gnädigen Schicksal schon manches Schnippchen geschlagen. Ein fast märchenhaftes Comeback ge-



Spitzenmotorisierung: Harley-Davidson CVO Limited.

NEUHEITEN

Stärkste Harley aller Zeiten: Die CVO-Serie 2021 ist der Paradetöff für Erwachsene

Das technische Herzstück aus den «Custom Vehicle Operations» (CVO) von Harley-Davidson ist der Milwaukee-Eight-117-V-Twin. Wie der Name erahnen lässt, handelt es sich um einen Harley-typischen Zweizylindermotor in V-Anordnung (45-Grad-Winkel). Die seit 2018 exklusiv in den CVO-Modellen verbaute Spitzenversion mit 117 Kubikzoll (1923 Kubikzentimeter) ist die bisherige Krönung des vor vier Jahren präsentierten Milwaukee-Eight-V-Twin. Die Motorensérie, die auch mit Hubräumen von 107 und 114 Kubikzoll erhältlich ist, stellt die achte in der fast 120-jährigen Unternehmensgeschichte dar und sogar erst die dritte komplette Neukonstruktion. Die Anzahl Ventile pro Zylinder wurde von zwei auf vier erhöht, was sich in einem höheren Drehmoment und in besseren Verbrauchswerten widerspiegelt.

Superlativ der Harley-Geschichte

Die serienmässig verbaute Spitzenmotorisierung mit 1923 Kubikzentimetern Hubraum – in den USA ist ein Aufrüstungs-Kit mit bis zu 2147 Kubikzentimetern erhältlich – stellt den Superlativ in der bisherigen Harley-Geschichte dar. Die Maschine erreicht bis zu 169 Newtonmeter Drehmoment bei 3500 Umdrehungen. Harley-typisch garantiert das einen fantastischen Durchzug im unteren Drehzahlbereich und ein äusserst ruhiges und komfortables Fahrverhalten auf der Langstrecke.

Rund um den Motor hat Harley-Davidson für das Jahr 2021 mit der CVO Limited, der CVO Street Glide und der CVO Road Glide drei Motorräder konstruiert, die visuell in bester Harley-Tradition stehen. Nebst

technologischer Avantgarde zeichnet sie sich durch äusserste Knappheit aus. Für den Schweizer Markt werden nur neunzig Exemplare importiert.

Ein besonderes Schmuckstück aus der Serie ist die CVO Limited. Deren klassische Referenzen sind nicht zu übersehen: mächtige Vorderradgabeln, ein auch für das Auge schwerer Rahmen, das markante Skelett und die 16-Zoll-Räder... Klare Anleihen an die historischen FL-Modelle. Die durchgehende Verschalung in voller Länge bietet nicht nur Schutz, sondern auch optisch ein klares Statement und lässt die markante Tomahawk-Felge des Hinterrads keck hervorblitzen.

Musik für alle Fälle

Das wichtigste Unterscheidungsmerkmal zu den CVO-Limited-Editionen der Vorjahre ist die Farbgestaltung. Das 2021er-Modell kommt entweder in einem selbstbewusst chrombetonten, schwarz-violetten Ton daher oder dann in einer zurückhaltenden, dunkel gehaltenen Bronze-Tarnfarbe. Auch die Armaturen wurden leicht überarbeitet.

Zu den Highlights der CVO Limited 2021 gehört ferner das Soundsystem. Harley hat hier sein 300 Watt starkes «Boom! Box GTS»-Infotainmentsystem verbaut. Dieses umfasst vier «Boom! Audio Stage I»-Zweiweglautsprecher (in der Verkleidung und im Tour-Pak) und einen Vierkanalverstärker. Nur für alle Fälle – denn den meisten Harley-Fahrern genügt als Musik der Beat ihrer Zylinderklappen. Für die limitierte 2021er-CVO-Edition ist dieser Sound ab 44 700 Franken zu haben. *Florian Schwab*

lang der Firma in den 1980er Jahren – dazu aber später mehr. Und anders als viele der frühen Motorradhersteller überlebte Harley-Davidson die beiden Weltkriege, weil das US-Militär im grossen Stil einkaufte. 20 000 Stück lieferte Milwaukee für den Ersten, 90 000 Stück für den Zweiten Weltkrieg.

Am Anfang stand der Wunsch, in der Frühzeit der motorisierten Mobilität dem Auto eine Alternative entgegenzustellen: ein motorisiertes Fahrrad. Harley und die Davidsons erfanden als Erste einen Motor, den man auf ein Velo montieren konnte. Von Anfang an stellte Harley-Davidson von Anfang an das Fahrerlebnis ins Zentrum. Die Gründer ignorierten Konventionen und setzten auf Individualismus. Eine freigeistig-rebellische Haltung, welcher wohl die meisten Harley-Fahrer beipflichten. Und es ist genau dieses Gefühl, das sie auch auf der Strasse erleben. Grenzenlose Freiheit auf zwei Rädern, welche das Grün der Wiesen und Wälder satter erscheinen lässt, den Fahrtwind frischer und die Sonne heller strahlend.

Harley-Land Schweiz

So ist es kein Zufall, dass die Schweiz zu einem der wichtigsten Märkte für Harley ausserhalb der USA wurde. Die beiden Länder verbindet ihr traditioneller Freiheitsdrang. Dazu kommen die wild-romantischen, hervorragend ausgebauten Schweizer (Berg-)Strassen, das ansprechende Einkommensniveau und allgemein eine Wertschätzung hoher Lebensqualität. Kulturell reimt sich «Harley» auf «Schweiz».

Erst nach dem Zweiten Weltkrieg – die zweite Familiengeneration der Harleys und Davidsons war mittlerweile am Ruder – entwickelte Harley-Davidson den Typ von Maschine, der den Weltruf begründete: das schwere, starke



Arthur Davidson, Walter Davidson, William S. Harley und William H. Davidson, 1907.

Touren-Bike. Rund um die *freewheeling Biker* entwickelte sich eine Subkultur mit Lederjacks, Rockmusik, Jeans und Tattoos.

Zum Diamanten geschliffen wurde die Marke Harley-Davidson in der Populärkultur der fünfzig Nachkriegsjahre. Im Film «Easy Rider» aus dem Jahr 1969 fahren Peter Fonda und Dennis Hopper auf einer Harley die Weiten des Südens der USA ab. Der motorisierte



Eintrittsticket in ein Lebensgefühl: Harley-Fahrer in den sechziger Jahren.

Hauptdarsteller, ein 1951-52 Panhead Chopper, erscheint heute noch vor dem geistigen Auge: mit kleinen Rädern, das vordere weit vom Rumpf abgespreizt, und tief liegendem Ledersitz – eine Orgie in blinkendem Chrom.

Kurz: Harley-Davidson ist die Motorrad gewordene Verkörperung des amerikanischen Freiheitstraums. Für diesen darf Harley in der Welt der Konsumgüter heute fast einen Alleinvertretungsanspruch anmelden – spätestens seit vor zwanzig Jahren der «Marlboro Man» abgedankt hat. Vermutlich ist er auf einer Harley in die Abendsonne entschwinden.

Es ist nur leicht übertrieben, zu sagen, der Kauf einer Harley-Davidson stehe auf einer Stufe mit der Berufswahl oder dem Heiratsentscheid, es ist das Eintrittsticket in ein Lebensgefühl. Die Mitgliedschaft in der Harley Owners Group verspricht unzählige neue Bekanntschaften. Dem Harley-Fahrer ist prinzipiell jeder andere Harley-Fahrer ein Freund.

Zum Harley-typischen Ausbruch aus dem Käfig der Konventionen gehört auch das Gegenüber nicht nach dessen sozialem Status zu taxieren. Wie an den Lagerfeuern des alten Westens ist es egal, welchen Beruf man erlernt hat, ob man arm oder reich ist, woher man kommt. Das verbindende Element ist dieses Motorrad und der Drang nach Freiheit, den es verkörpert.

Ohne die über Jahrzehnte eingebrannte philosophische Grundierung hätte das Unternehmen trotz Spitzentechnik niemals zu dem

werden können, was es ist. Umgekehrt hätte eine mittelmässige Technologie den Erfolg von Harley-Davidson verunmöglicht.

Trommelwirbel der Ventile

Das akustische Erkennungszeichen der Harley-Maschine ist der kernige Trommelwirbel-Sound des Zweizylindermotors: im Stand tuckernd, beim Gasgeben in ein Tremolo übergehend. Dieser rührt daher, dass die beiden Kolben alternierend zünden. Der eine bei der einen Umdrehung der Kurbelwelle, der andere bei der nächsten. Das typische Knallen entsteht, wenn bei jeder zweiten Umdrehung das Aus-

Der Kauf einer Harley stehe auf einer Stufe mit der Berufswahl oder dem Heiratsentscheid.

lassventil des Kolbens geöffnet wird.

Zurück zur Harley-Geschichte: 1965 brachten die Gründerfamilien das Unternehmen erstmals an die Börse, wo es vier Jahre später durch das Konglomerat AMF (American Machine and Foundry) aufgekauft wurde. Was den Marktanteil in den USA bei den superschweren Motorrädern betrifft, stand Harley damals mit über 80 Prozent im Zenit. Doch im folgenden Jahrzehnt schrumpfte durch die Konkurrenz aus Japan der Marktanteil bis auf 20 Prozent. 1981 erhielt Harley durch ein Management-

Buy-out neues Leben eingehaucht: Für 80 Millionen Dollar eisten dreizehn Harley-Chefs unter Vaughn Beals und Willie G. Davidson die Weltmarke von AMF los. Symbolisch feierten sie die neugewonnene Freiheit, indem sie auf Harleys die 800 Meilen von York, Pennsylvania, wo AMF eine neue Fabrik errichtet hatte, bis in die Harley-Geburtsstätte Milwaukee zurücklegten. Auch operativ setzten neuen Inhaber dezidiert auf alte Werte – Qualität, Fahrgefühl, Design – und brachten Harley wieder auf die Gewinnerseite.

Kurze Zeit später führten sie die Harley Owners Group ein, der jeder Harley-Eigentümer angehört. Seither ist es ein wenig wie bei Ferrari: Harley-Fahrer auf der ganzen Welt bilden eine verschworene Gemeinschaft; nicht selten steigt der Wert der Maschinen mit dem Alter. Fünf Jahre nach dem Management-Buy-out ging Harley-Davidson zum zweiten Mal an die Börse.

Die neue Strategie zahlte sich aus. In 32 aufeinanderfolgenden Quartalen steigerte Harley-Davidson zwischen 1990 und 1998 den Absatz. Die schon fast abgeschriebene Töf schmiede aus Milwaukee wurde zum Börsenliebling, dessen Kursentwicklung zeitweise nur durch Microsoft übertroffen wurde. Ein solches Kunststück gilt es zu wiederholen. Aber easy – während man auf einem Zweirad aus Milwaukee durch die Landschaft gleitet, steht die Zeit ohnehin still.