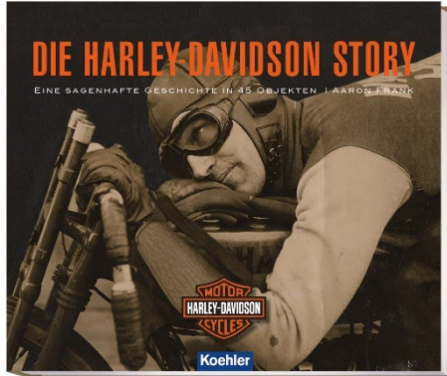


Vom 24.-26. Juni: Hamburger Harley Days 2022!

Hamburg, Juni 2022



Aaron Frank

DIE HARLEY-DAVIDSON STORY

Eine sagenhafte Geschichte in 45 Objekten

Hardcover mit Schutzumschlag • 29 x 24,7 cm
224 Seiten • zahlr. Farbfotos

€ (D) 39,90 | € (A) 41,00 | SFr* 47,80

ISBN 978-3-7822-1350-9

- *Offizielle Harley-Davidson Veröffentlichung*
- *Meilensteine und Kuriosa der Firmen- und Modellgeschichte*
- *Üppig bebildert und aufwändig gestaltet*

Schon ab Freitag wird es laut und dröhnend: **die Harley Days 2022** kehren nach der Corona-Pause zurück. Die Veranstalter erwarten Motorradfahrer und -fahrerinnen nicht nur aus ganz Deutschland, sondern auch aus Holland, England und Belgien. Allein bei der traditionellen Ausfahrt am Sonntagnachmittag werden wohl rund 7.000 bis 10.000 Bikerinnen und Biker mitfahren. Frei nach dem Motto "*Mehr Bike. Mehr Style. Mehr Harley!*" laufen vom 24. bis 26. Juni die Motoren wieder so richtig heiß. Passend dazu haben wir das offizielle Harley-Davidson Buch. **Die Harley-Davidson Story - Eine sagenhafte Geschichte in 45 Objekten** lässt den Werdegang der legendären Motorradmarke anhand von einzigartigen Meisterstücken und teils bisher unveröffentlichten Original-Dokumenten lebendig werden. Die Geschichte von Harley-Davidson enthält alle Elemente einer klassischen amerikanischen Legende: Pioniergeist und Tatkraft, Innovation und das Gespür für die richtige Idee zur richtigen Zeit. Das Ergebnis: Aus einer Bretterbuden-Werkstatt im Milwaukee des Jahres 1903 machten William Harley und die Davidson-Brüder die größte Kultmarke der Motorrad-Industrie.

Autor **Aaron Frank** und die Kuratoren des **Harley-Davidson Museums** haben 45 Schlüssel-Objekte ausgewählt, um die **Geschichte von Harley-Davidson** zu erzählen. Jedes einzelne Exponat wird im Kontext weiterer Objekte präsentiert und genau ausgeleuchtet, damit die Leser auf die **Reise vom ersten Ein-Zylinder-Motorrad zum heutigen, hochentwickelten Street Cruiser** gehen können. Entlang des Weges stoßen sie auf Rennfahrer, Weltreisende, Designer, Ingenieure und all die anderen Protagonisten, Ereignisse und Entwicklungen, die zusammen eine große Motorrad-Geschichte ergeben: die Harley-Davidson Story.

AARON FRANK ist freier Autor und lebt selber in Milwaukee im US-Bundesstaat Wisconsin. Er war Redakteur beim Magazin *Motorcyclist* und ist bekannt für seinen gleichermaßen kenntnisreichen wie klaren Stil. Aaron Frank hat über Superbikes mit mehr als 200 PS und 300-km/h schnelle Rennmotorräder ebenso geschrieben wie über 3,70 Meter lange Chopper und 100 Jahre alte Motor-Oldtimer – und er ist sie alle gefahren.

Pressekontakt: Kimberley Böse | E-Mail: presse@koehler-mittler.de | Tel.: 040 70 70 80 320 | www.koehler-books.de | Koehler im Maximilian Verlag GmbH & Co. KG

Er fährt Rennmotorräder auf der Strecke von Daytona, Crossmotorräder entlang der mexikanischen Baja-Halbinsel, Adventure Bikes über die Alpenpässe und Eisrenner auf gefrorenen Seen.



6

JOE RYANS SERVICE-NOTIZBÜCHER

Ja, es gibt tatsächlich eine Harley-Davidson-Universität, und nein, man kann sich nicht dort einschreiben, um seinen Master in Motorradwissenschaften zu machen. Es sei denn, Sie sind Mitarbeiter bei Harley-Davidson oder Mitarbeiter eines Harley-Davidson-Handlers. Die Harley-Davidson-Universität, besser bekannt als Harley-Davidson Service-Schule, bietet Weiterbildungen für Verkaufs- und Servicethemen. Dabei wurde diese Institution ursprünglich 1917 ins Leben gerufen, um Militärmechaniker am Vorabend der amerikanischen Beteiligung am Ersten Weltkrieg zu schulen.

Er dauert nicht lang, bis Harley-Davidson den Wert dieser Schulungs- und Trainingsprogramme für die stetig wachsende Zahl der Harley-Davidson-Handler im ganzen Land erkennt. Nach dem Ende des Ersten Weltkriegs wurde die Einrichtung in Harley-Davidson Service-Schule umbenannt, und alle Mitarbeiter wesentlicher Harley-Davidson-Handler konnten sich kostenfrei einschreiben lassen.

Joseph Ray Ryan war ein eifriger Werkmech. Er wurde kurz nach seinem Unternehmenssturz 1939 zum Direktor der Service-Schule berufen. Er verbrachte seine ersten Jahre lang insofern, bis es seinen endgültigen Anschluss an den Unternehmens 1959. Ryan ist einer der stillen, unbekannten Helden in der Geschichte

Harley-Davidson, und seine kompromisslose Arbeitsmoral, sein nicht endender Enthusiasmus und sein unglaubliches Streben nach Spitzenleistung spielen eine Schlüsselrolle für die Markendominanz von Harley-Davidson. Ryan betonte während seiner langen Laufbahn Tausende Händler und Mitarbeiter persönlich – durch individuelle Ratschläge, Empfehlungsbriefchen, sogar durch gelegentliche finanzielle Hilfen – und hinterließ damit ein dauerhaftes Erbe, das weit über das Firmengeld hinausreicht. Seine Arbeit beruht bis heute auf den gleichen Werten, die Ryan vertrat.

Das Harley-Davidson-Museum hat viele Objekte in seiner Sammlung, die mit Ryan verbunden sind. Es gibt allerdings nicht, was Ryan

DIE HARLEY-DAVIDSON STORY

Harley-Davidson Wins Open the Season

Harley-Davidson Wins Open the Season

At Guilford, Australia, April 26th, the first Harley-Davidson motorcycle race in the world was held. The Harley-Davidson motorcycle was the only one to finish the race.

At Merika, Australia, April 26th, the first Harley-Davidson motorcycle race in the world was held. The Harley-Davidson motorcycle was the only one to finish the race.

At Fort Worth, Texas, April 23rd, the first Harley-Davidson motorcycle race in the world was held. The Harley-Davidson motorcycle was the only one to finish the race.

At Bannock, Virginia, April 24th, the first Harley-Davidson motorcycle race in the world was held. The Harley-Davidson motorcycle was the only one to finish the race.



und den Ruf der Wrecking Crew amnestieren, unerschütterlich zu sein. Überzeugend war indessen, dass Harley-Davidson sich im folgenden Jahr aus dem Motorrad-Rennsport zurückzog. Die amerikanische Rennwelt und ein schwebendes Geschäftsweltbild ließen es nicht zu, die bestehenden Regeln des Rennsport weiterhin zu tragen. Man konnte es, dass die Mehrheit dieser Achtstünd-Motoren im selben Jahr abgeworfen wurde, einige wenige wurden in andere Länder exportiert, wo sie ihren Siegerrennen konnten.

Die ehemalige Rennmaschine von Freddie Dennis legte die Basis für die Harley-Davidson-Motoren beim Rennen der Wrecking Crew. Sie ist eine der drei besten noch existierenden Achtstünd-Rennmaschinen. Nachdem Dennis 1918 vom Motorrad-Rennsport zum Haus-Rennsport gewechselt war, kam sein Motorrad zurück nach Amerika. Dort landete es schließlich in der Sammlung von John J. D. Cameron, herausragender Motorzykel-Enthusiast des von Los Angeles stammenden Motorrad-Bauzeichners MC, welcher vornehmlich dem Filmgeschäft, "The Wild One" mit Marlon Brando als inspirierende Vorlage diente.

Während Camerons Eigentumschaft verlor das Motorrad so, wie es von Dennis für den Seifenkugelfahren konfiguriert wurde, kam es zum Zwei-Gang-Gewinde, Kuppelung und Bremsen – damals eine optionale Ausstattung, die die ursprüngliche Achtstündmaschine für den Einsatz bei Halbmarathon geeignet war.

Ein späterer Eigentümer modifizierte das Motorrad daran, dass es der Original-Konfiguration für den Rennsport und Halbmarathon näher kam. Cameron kritisierte diese Veränderung bis zum Ende seines Lebens, da er sie dann überlegte, dass die Design-Verluste dieses Motorrads der historischen Bedeutung gewogen sei. Man kann an diesem Beispiel sehr gut nachvollziehen, dass die Restaurierung eines Motorrads eine zweischneidige Angelegenheit ist, vor allem dann, wenn es eine Rennmaschine mit einer reichhaltigen und nur schwerlich wenig dokumentierten Vorgeschichte ist. Heute präsentiert sich das Motorrad in der Rekonstruktion Konfiguration, die die Visionen der Fahrer des Motorsports einschließen haben, dass sie besser in die Sammlung passt.



38

DESIGN-LABOR

Wie wird ein Harley-Davidson Motorrad erschaffen? Das ist das Thema der Design-Labor-Ausstellung des Museums, und als solche bietet sie einen faszinierenden Blick hinter die Kulissen eines Ausschnitts der Motor Company, der gewöhnlich der Öffentlichkeit verschlossen bleibt. Klopfen Sie einfach einmal an die Türen des Produktentwicklungszentrums, und Sie werden keinen Schritt weiter kommen, es sei denn, Sie gehören zum Staff der Designer oder Entwickler. Das Design-Labor im Museum ist die beste Alternative, denn hier wird Ihnen der gesamte Design-Prozess von den CAD-Zeichnungen über physische Modelle bis hin zum Rapid-Prototyping veranschaulicht.

Dieses von Hand gefertigte Teammodell im Maßstab 1:1 ist der original Harley-Davidson V-Rod ein typisches Beispiel für die Art von Anfertigung, die Sie in den ständig wechselnden Ausstellungen des Design Lab sehen. Obwohl der computerisierte Prozess die Fertigungs-herstellungsmethoden haben, gibt es doch keinen Ersatz für ein lebendiges Modell wie dieses. Die digitalen Zeichnungen, egal wie detailliert sie auch sein mögen, verleiht dem Designer keinen Gesamteindruck über Größe und Proportionen. Designer brauchen etwas, das sie an der Distanz betrachten, das sie anwenden und anpassen können. So ist ein Team auch heute noch die bevorzugte Methode beim Modellieren, denn es lässt sich leicht verändern, verändern und immer wieder überarbeiten.

Dieses Teammodell der V-Rod wurde 1996 gefertigt und anschließend mehrfach modifiziert, bis das Motorrad im Jahr 2001 schließlich der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Das ist heute allerdings kein völlig retrograden Medium mehr, denn mittlerweile können auch Teammodelle gemacht werden. Das von Hand gefertigte Teammodell wird dabei in eine digitale Datei umgewandelt, so dass weitestgehende Entwürfe oder Modifikationen am Bildschirm aufgeführt werden können.

In der Museumssammlung befindet sich auch ein aufwendigstes Modell des V-Rod Roadster-Motors, das mit LDM-Technik (Low-Detail Manufacturing) entwickelt wurde, einem Verfahren, bei dem die Fertigung von einem Laser gesteuert und in einem dreidimensionalen Schicht-Modell einer Computerdatei zusammengefasst werden. Die Technik des Modellierens hat sich im Laufe der Jahre grundlegend verändert. Früher ergaben sich experimentellerweise Typen, die ein Modell modifizieren wollten, einen Modellbauer, der das gewünschte Objekt dann von Hand aus Metall, Holz oder Plexiglas ausarbeitete. Heute werden Rapid Prototyping Maschinen verwendet, die ein Modell manchmal binnen weniger Stunden herzustellen und dabei Techniken wie SLA (Stereolithography) nutzen, bei der ein Laser ein lichtempfindliches Harz aushärtet oder auch SLS (Selective Laser Sintering), bei dem ein Laser dünne Schichten aus pulverisiertem Nylon zu Komponenten verschmilzt. Beide Verfahren werden von Harley-Davidson-Ingenieuren häufig eingesetzt.