

Nach Nizza auf 'ne P

Vier Wuchtbrummen auf dem Weg nach Süden.
Die neue Reisebombe von BMW stellt sich den modernen
Supertourern von Honda und Yamaha sowie der
klassischen Moto Guzzi California



La izza

Die Idee kam spontan und Freitag abends. Draußen parkten die besten Supertourer der Welt, und in Deutschland regnete es mal wieder. Morgen mittag Lyon, morgen abend Nizza, ganz einfach auf 'ne Pizza – Feinschmeckern würde es den Magen verdrehen.

In unserer Testabteilung schlugen dagegen die Herzen höher, denn nicht nur die Strecke versprach Aufregendes. BMW gegen den Rest der Welt – das war Testthema Nummer Eins. Die brandneue BMW K 100 RT stellte sich dem ersten Vergleich. Dann gab es da den Zweikampf Honda gegen Yamaha – wie würde es Amerikas Supergliders auf Europas Straßen gefallen? Schließlich noch die Gretchenfrage: Wer baut den besten Motor? –

Vier völlig verschiedene Triebwerke gingen an den Start.

Zwei Zylinder oder vier, dieselben stehend oder liegend, in Reihe, zum Boxer oder zum V-geformt – die Auswahl war groß. Moto Guzzi mit dem klassischen V2-Motor: 67 PS werden mittels Stoßstangen und zwei Ventilen pro Zylinder erzeugt. 6700 Umdrehungen in der Minute sind für die Spitzenleistung nötig, das maximale Drehmoment wird bei 5200 /min erreicht. Bis 5000 Rotationen in der Minute steht die Guzzi gut im Futter, darüber gibt es an den technischen Schwächen des Zylinderkonzepts nichts mehr zu deuteln.

Nicht minder betagt und nicht minder bekannt: der Honda-Boxer. Inzwischen auf voluminö-





*BMW-Cockpit:
Übersichtlich und funktionsl*



*Honda: Trotz vieler Lämpchen
klare Information*



*Moto Guzzi: Stillecht ohne
Schnickschnack*



**Eile mit Weisheit
Komfort ist**



Yamaha:
Fast wie im Flugzeug

se 1182 Kubik aufgeblasen, steht er immer noch seinen Mann. Eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderseite kontrolliert über Hydrostößel die Kräfteerzeugung; 94 Pferdestärken kommen so seidenweich und ohne jedes mürrische Schütteln in Gang. 105 Nm bei 5500 /min entsprechen dem maximalen Drehmoment. 7000 Touren dreht die GL 1200 DX bei Vollgas.

Ein Boxer schlägt zu

Die unheimliche Begegnung mit der dritten Art erfährt der Motorradschrauber beim ersten Kontakt mit Yamahas hochtechnisierter XVZ. Zwei Nockenwellen betreiben hier vier Ventile in jedem der vier Zylinder. So beatmet liefert das goldige Dickschiff

die Spitzenwerte in diesem Vergleich: 97 PS bei 7000 /min und 108 Nm schon bei 5000 Touren. Mit 70 Grad Zylinderwinkel baut der Motor ausgesprochen hoch. Auch technisch scheint die Konzeption nicht ganz optimal zu sein: Störende Vibrationen müssen durch eine Ausgleichswelle beseitigt werden, ein Unterfangen, das mangels Masse erst ab 3000 /min gelingt.

Vibrationen schaffen auch Probleme bei BMWs neuem K-Triebwerk. Sie sind zwar feiner als bei der Yamaha, jedoch zwischen 2000- und 4000 Touren konstant und auf Dauer äußerst störend. Dafür dreht die BMW ausgesprochen willig, und jenseits von 6000 Touren kann ihr keiner das Wasser reichen. Der Sportcharakter des unverändert von der RS und dem Grundmodell übernommenen Motors kommt auch in Zahlen zum Ausdruck: 90 PS stellt der liegende Reihenvierzylinder zur Verfügung, der Gipfel der Drehmoment-Kurve wird bei 86,7 Nm und 6000 Touren durchschritten.

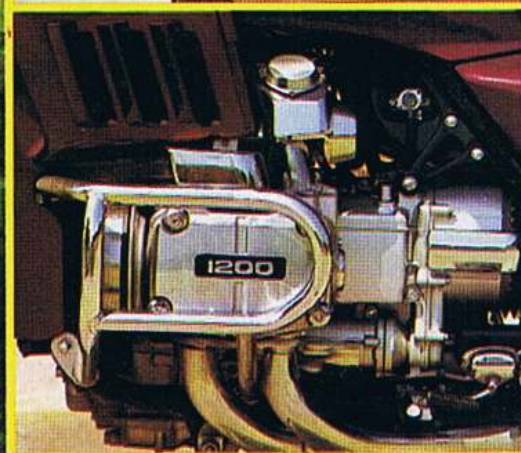
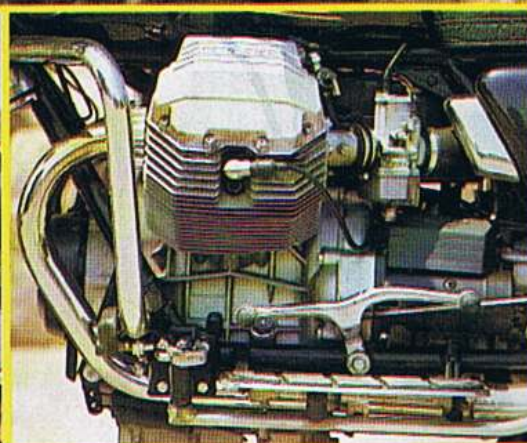
Das Leistungsdefizit des brandneuen Motors gegenüber den großvolumigen Konkurrenten mag manch einem zu verschlenen Schlüssen verleiten, doch in aller Herrgottsfrühe auf der Autobahn gen Süden war die BMW kaum zu halten. Gut 80 Kilogramm leichter als die chromblitzenden Dinosaurier stürmte die Kallen davon. Mittelschwer beladen, kamen gut 200 Kilometer pro Stunde unter die Räder, wenn auch nur für kurze Zeit. 130 km/h werden für die Tourer empfohlen und bei der vollbeladenen Honda sogar in den Fahrzeugpapieren festgeschrieben. Außerdem wollten wir ja den Streß hinter uns lassen und nicht gleich am frühen Morgen wieder damit beginnen.

Nichts für schnelle Touren

Ausreißversuche mit einzelnen Maschinen kamen aber noch aus anderen Gründen zum Erliegen: grobe Vibrationen toten beispielsweise jede Lust auf Guzzis California - der Polizeirennner wird anscheinend wirklich nur für 55 Meilen in der Stunde gebaut. Kein Vergnügen auch auf der Honda bei Geschwindigkeiten jenseits der 130 km/h-Marke: die



alles



Liegende Vierzylinder: Bei BMW in Reih' und Glied, bei Honda paarweise boxend. Die K 100 RT leistet 90 PS, die Gold Wing 94 PS

V-Motoren: Moto Guzzi holt aus dem quer eingebauten, luftgekühlten Zylinderpaar 67 PS. Deutlich mehr, nämlich 97 PS, gibt das längs eingebaute V4-Triebwerk der Yamaha ab

Vorliegend kann man bei dem Tempo vergessen, es wirbelt und stürmt, der Helm droht unerträglich. Kopfschmerzen sind die schnelle Folge. Yamaha XYZ schätzt den Fahrer besser, er sitzt höher an der Scheibe, doch dafür holt man sich im Sommer heiße Füße. Optimal bleibt die BMW mit ihrem Designer-Kleid aus dem Windkanal.

Kurz vor Branson haben wir die Autobahn satt. Wir beschließen ein wenig auf der Landstraße zu humpeln, denn auf dem Stück

Daten und Messwerte

	BMW	HONDA	MOTO GUZZI	YAMAHA
Motorbauart, Zylinderzahl	R,4	B,4	V,2	V,4
Ventilsteuerung	DOHC	OHC	OHV	DOHC
Kühlung (W=Wasser, L=Luft)	W	W	L	W
Hubraum (ccm)	987	1183	949	1198
Bohrung x Hub (mm)	67 x 70	76 x 66	88 x 78	76 x 66
Verdichtung	10,2	9	9,2	10,5
Leistung (kW/PS) bei (Upm)	66/90 8000	69/94 7000	49/67 6700	71/97 7000
Max. Drehmoment (Nm) bei (Upm)	86 6000	105 5500	76 5200	108 5000
Zahl der Gänge	5	4+OD	5	5
Leergewicht, fahrfertig (kg)	253	333	279	338
Zuladung (kg)	197	208	181	192
Tankinhalt/Reserve (l)	22/7+4	22/4	23/4	20/6
Federweg vorn/hinten (mm)	185/110	140/105	140/75	140/105
Bremsen vorn/hinten (S=Scheibe)	2S/S	2S/S	2S/S	2S/S
Beschleunigung 0 auf 100 km/h (s)	4,2	4,8	6,0	5,0
Höchstgeschwindigkeit, aufrecht sitzend (km/h)	215	192	162	198
Verbrauch konstant 130 km/h Test Ø (l/100 km) (S=Super, N=Normalbenzin)	6,1 7,6 S	7,2 8,8 N	5,8 7,4 S	6,6 8,4 S
Reichweite bei konstant 130 km/h (km) (theoret.)	360	305	395	300
Preise (DM)	15.600	17.728	12.700	17.700

**Intercity auf
Reisen erste**

nach Lyon stehen die Flics hinter jedem Baum, und jeder Kilometer zuviel kann da teuer werden. Die kleinen Sträßchen verlangen uns Arbeit ab, doch – Überraschung Nummer Eins – Hondas Schlachtschiff ist für seine gut 330 Kilogramm Lebendgewicht enorm handlich. Der tiefe Schwerpunkt des Boxers und das 16-Zoll-Vorderrad erlauben eine saubere Fahrweise und sehr exaktes Handling. Ein noch schöneres Verhalten legt sie dagegen auf den langen, baumbestandenen Alleen an den Tag: die Gold Wing ist stark seitwindanfällig und neigt zudem unter voller Beladung bei 80 km/h zum Pendeln.

Geradezu umgekehrt verhält

sich Yamahas Freeway-Straßrad, denn nicht besonders gut ausgebauten Landsträße. Mit ihrem 18-Zoll-Vorderrad läuft der Schürstracker geradeaus, doch mit dem schon fast sich füllenden hohen Schwerpunkt wippt in jede Kurve gewuchtet werden. Auch hier mögen die amerikanischen Freeways mehr als Vorbild gelten: Inaben als kleine Sträßchen entlang des Schweizer Juras, die aldange vor mir. BMW ist da schon schon in ihrem Element, obge Kurven kosten ihren Fahrern nichts. Das niedrige Gewicht und die absolut gelungene Fahrwerksgeometrie garantieren Platz-Eins für Handlichkeit, keine Probleme auch bei Seitenwind und beim Überfahren lastiger Landstrillen.

Moto Guzzis California verhält sich ganz entgegen dem Markenname: Trage und wiederum ganz in der kanischen Die riesen-Datsche schauert am Lenker montiert und bringt zusätzliche Unruhe beim Fahren. Hondas Gold Wing gewinnt im direkten Vergleich zur Guzzi – unsere Überraschung Nummer Zwei.

Der Sprit wird knapp

Nach gut 600 Kilometern geht es zum dritten Mal in Richtung Zapfsäule, Benzinfässer und ein kleiner Motor-Checkup stehen an. Während auf der Autobahn noch sechs bis sieben Liter durch die Vergaser rannen, verschwinden jetzt knappe acht Liter in jedem

unserer Kandidaten. Und bei solcher Zahlen sind die Literolumina von 20 oder 23 Litern dazu ein Witz – 30 oder 35 wären das Minimum für circa 300 Kilometer Reichweite, aber diese Edeltourer sind halt nur für hochzivilisierte Länder mit zahllosen Zweigstellen der Ölmultis gebaut. Ein kurzer Blick auf den Ölstand, BMW und Yamaha besitzen ein Schauglas, bei der Honda gibt es einen professionellen Peilstab. Schlecht steht es mit der Ölkontrolle bei der Moto Guzzi – hier sind Bardweckzug und zum eventuellen Nachfüllen ein langer Trichter nötig. Auch bei der Yamaha erfordert die Benzinmittelkontrolle ein wenig Demontage, der Seitendeckel muß weg.



**Bei Rädern
lasse!**

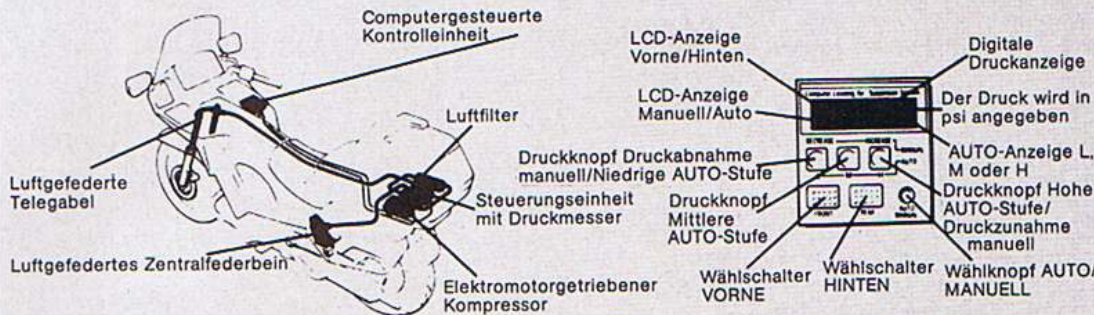
Ein Blick noch auf die Federung und Dämpfung. Die Kennung der Vorderradgabel kann sowohl bei der Honda als auch bei der Moto Guzzi einfach mit dem im Bordwerkzeug mitgeführten Druckprüfer gemessen und verändert werden. Schon die Grundeinstellung der Guzzi ist eher sportlich, dafür neigt die ausgesprochen komfortable Gold Wing vorn zum Springen. Vollautomatisch geschieht die Federungseinstellung bei der Yamaha. Im Cockpit der XVZ kann die Luftfederung über Tasten stufenlos veränderlich oder in drei Stufen fest eingestellt werden. Ein LCD-Display zeigt auf Knopfdruck den jeweiligen Stand. Zum Leckerbissen für Tourer geriet auch die Hinterradfederung der neuen BMW: als Zubehör kann der Boge-Nivomat geordert werden, der die Maschine unabhängig von der Beladung auf dem richtigen Level hält. Vorn erscheint die RT dagegen etwas weich, sie neigt zum Eintauchen.

Es soll weiter gehen, doch unsere Maschinen geben sich im Stand sehr träge. Besonders die

Yamaha CLASS

Der Bordkompressor erlaubt dem Fahrer, das Federungssystem den unterschiedlichen Beladezuständen anzupassen

Die Kontrolleinheit steuert einen Mikroprozessor sowie die digitale Ganganzeige. Im System sind drei Federungseinstellungen vorprogrammiert. Darüberhinaus läßt es sich manuell einstellen



Computer Leveling Air Suspension System – CLASS, eine weiterer Begriff für Abkürzungsfetischisten. Gemeint ist die Veränderung der Federungscharakteristik mittels eingebautem Druckluft-Kompressor und Mikrocomputer. Die Luftpumpe erzeugt jeden gewünschten Druck an Vorder- und Hinterradfedern, gesteuert wird das ganze über verschiedene Programme des XVZ-Bordcomputers.

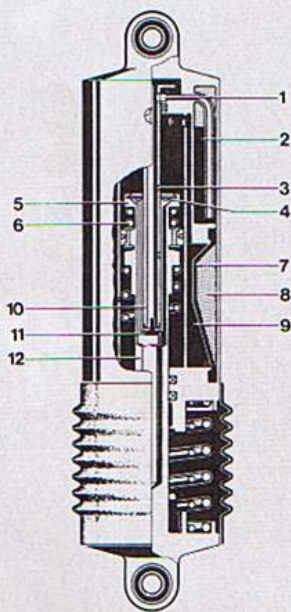
Zunächst einmal kann die Dämpfung individuell und getrennt für vorne und hinten eingestellt werden. Eine kleine Tabelle im Bordbuch gibt Hinweise für eine Grundeinstellung je nach Beladung und Gewicht des Sozius! Diese Einstellung kann nun ganz nach eigenen Erfahrungen verändert werden, allerdings nicht während der Fahrt. Das Bordbuch verlangt ein Aufbocken der Maschine. In dieser Stellung kann nun auch

das Automatik-Programm gestartet werden. Drei verschiedene Härtegrade (low-medium-high) werden automatisch während der Fahrt konstant gehalten. Eine LCD-Anzeige gibt auf Knopfdruck kommagenaue Informationen über den Betriebszustand und die herrschenden Druckverhältnisse. Eingebaut sind aber auch ERROR-Meldungen – wie könnte es bei Computern auch anders sein!

BMW NIVOMAT

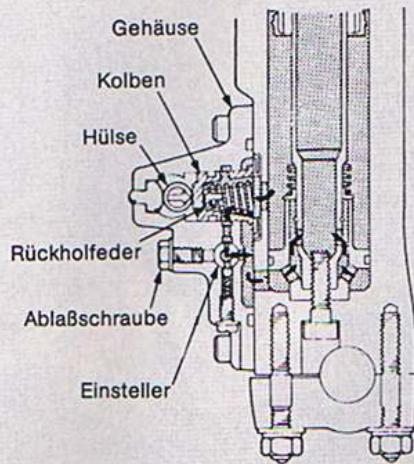
Optimale Federung und Dämpfung bei allen Belastungen und zugleich ein immer gleiches Niveau der Maschine – diese Wünsche haben schon zu den unterschiedlichsten Systemen geführt. Mehrere Verstellstufen mit unzähligen Kombinationen waren meist die Folge. Eine automatische Einstellung gab es lange Jahre nur fürs Auto, seit einigen Jahren jedoch in Form des Nivomats (Fa. Boge) auch für Motorräder.

Das System nutzt auf raffinierte Weise die Federbewegungen des gesamten Elements zur eigenen Verstellung aus: Bei jedem Einfedern der Maschine wird im Nivomat zwangsweise Öl von einem Reservebehälter (Niederdrucksystem) in den Kolbenraum des Federbeins (Hochdrucksystem) gepumpt. Dies geschieht so lange, bis sich die gesamte Maschine auf Normalhöhe gehoben hat. Jetzt erreicht das Ölpolster unter dem Federkolben eine Art Überlauföffnung und jede weitere Ölmenge wird in den Reservebehälter zurückgeleitet. Das Einregeln dauert, je nach Straßenzustand, etwa 300 bis 1500 m Fahrstrecke – erst dann ist jeweils genügend Öl gepumpt.



1. Ansaugventil der Pumpe
2. Niederdruckkammer
3. Steueröffnungen für Niveau-Regulierung
4. Dämpferventile
5. Dämpferkolben
6. Innere Zusatzfeder
7. Membran
8. Hochdruck-Gasfüllung
9. Hochdruck-Ölkammer
10. Pumpenstange
11. Rückschlagventil der Pumpe
12. Hohle Kolbenstange als Pumpengehäuse

Honda TRAC

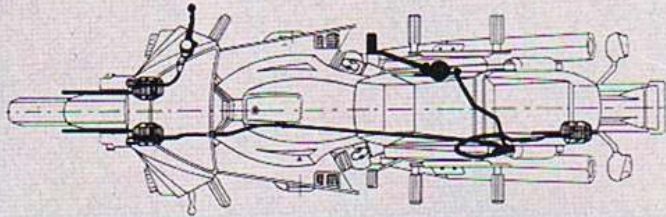


Torque Reactive Anti Nose Dive Control – der Name des Systems ist gewaltig, die Wirkung vergleichsweise gering. Verhindert werden soll ein Eintauchen der Maschine, wenn bei einer Vollbremsung 400- oder mehr Goldwing-Kilo mit Macht nach vorne drängen. Erreicht wird das ganze über eine Veränderung der Vorderrad-Dämpfung. Die Bremssättel schwenken beim Zugreifen aus ihrer Ruhelage und verschoben durch diese Bewegung einen Steuerbolzen an der Teleskopgabel. Dieser Bolzen schiebt nun wiederum eine Lochblende in den Ölstrom

der Gabel. Da das Dämpferöl jetzt durch den kleineren Durchlaß der Regelblende anstatt durch die übliche Öffnung des Dämpferkolbens strömen muß, erhöht sich die Härte der Gabel – und dies hält nur beim Bremsen, das ist der ganze Trick. Zusätzlich können über einen Wählschieber noch vier verschiedene Regelblenden gewählt werden, das ganze System ist also individuell einstellbar. Eine echte Wirkung war allerdings nur bei ganz kurzen, scharfen Bremsungen zu spüren und – ausgesprochen positiv – bei Schlaglöchern.

Moto Guzzi

INTEGRAL-BREMSSYSTEM



Vergleichen Sie die Bremswegel (bei 100 km/h)

44 m Moto Guzzi Integral-Bremssystem

60 m Konventionelle Einzelrad-Bremsen

Mit einem Schlag Vorder- und Hinterrad gleichzeitig verzögern – das war die Idee des Integral-Bremssystems, das die Firma Moto Guzzi für sich patentiert hat. Über ein gemeinsames Schlauchsystem werden bei allen Guzzis der vordere linke, sowie der hintere Bremszylinder vom Fußbremshebel bedient. Die Handbremse ist davon völlig unabhängig und dient nur noch als Notbremse bei echten Gefahrensituationen mit der Scheibe rechts vorn. Die gleichmäßige Kraftverteilung verringert das Eintauchen der Maschine, und ein

Blockieren des Vorderrads. Hierzu wird der Bremsdruck neuerdings durch ein Regelventil so begrenzt, daß die anfänglichen Spitzenwerte nicht zum Vorderrad durchkommen. Erst ab Drücken von 16 bis 17 bar öffnet das Ventil, und dann steht die volle Verzögerung auch des Vorderrads zur Verfügung. In der ersten Version dieses Systems wurde ähnliches einfach über schwächere Bremsklötze vorn erzielt, die Gesamtwirkung war damit jedoch reduziert. Das Ventil gibt es nur in Deutschland.

XVZ macht mit ihrer ungünstigen Gewichtsverteilung dem nur schiebenden Fahrer das Leben schwer. Auch die Honda ist nicht unproblematisch: einmal aufgebockt (das geht relativ leicht) kommt sie kaum noch von ihrer Ruheposition herunter. Richtig Anfassen heißt es auch bei der italienischen Lady.

Der Seitenständer der Moto Guzzi ist so lang, daß die vollbeladene Maschine nur mit aller Kraft aus ihrer Schräglage befreit werden kann.

Bequemlichkeit ist Trumpf

Zurück auf die Autobahn – nein, halt: "Autoroute du Soleil" verkünden die Schilder am Straßenrand. Der Sonne entgegen, diese Route hält, was der Name verspricht. Die Landschaft wird karger, Büsche und Pinien bestimmen das Bild. Wir tauchen von einer warmen Luftlake in die nächste und freuen uns schon über den Schatten einer jeden Brücke.

Die beiden japanischen Maschinen sind mit Overdrive ausgerüstet, und bei Tempo 130 km/h ist

von ihnen fast nichts zu hören. Die Abstufung der Getriebe ist bei beiden Maschinen optimal für rechte Tourer, lediglich bei der Honda geht das Ganze etwas hakeliger und über längere Wege vonstatten. Nur durch kräftige Tritte wird der Gangwechsel bei der Guzzi bewältigt. Die Schaltwelle hat einfach zu viele Umlenkungen, außerdem ist sie schlecht erreichbar. Die Abstufung des K-Schaltwerks ist für die Autobahn zu kurz, für die Landstraße dagegen erstklassig. Ein Kompromiß zu Gunsten der Großserie, nicht so sehr zu Gunsten der Fahrer.

Etwas straff erscheint auch die Sitzbankpolsterung der BMW. Auf die Dauer sind die Honda- und Yamaha-Bänke bequemer. Besonders gut: die Verstellbarkeit der Honda-Bank nach vorn und hinten. Insgesamt drei Stufen sind hier möglich. Bei der Yamaha können nur die Fußrasten für Fahrer und Beifahrer verstellt werden.

Die festgelegte Sitzposition auf der Guzzi macht besonders langen Fahrern das Leben schwer – im Extremfall verbrennt man sich

Fortsetzung auf Seite 80

Komm zum Zweirad-komm zur IFMA



Internationale
Fahrrad-
und Motorrad-
Ausstellung
Köln 1984

**Samstag, 22.,
bis Montag,
24. September**

Die größte Zweiradschau der Welt – das Erlebnis für alle Zweiradfans. 1.200 Aussteller aus aller Welt, mit einem Angebot an Zweirädern, Teilen und Zubehör, das auch 1984 wieder über 200.000 Zweiradinteressenten in seinen Bann ziehen wird.

Was bietet die IFMA noch?

Ein „Klasse“ Rahmenprogramm – unterhaltsam und informativ:

- Internationaler BMX-Wettbewerb, zugelassen sind 400 Aktive aus aller Welt
- IFMA-Kino, ein packendes non-stop-Programm rund um den Zweiradspport

- Großer IFMA-Messepreis 1984, Profi-Radrennen rund um den Messturm am 22. September ab 17.00 Uhr
- Geschicklichkeits-Turnier bzw. Sicherheitstraining mit Motorrädern
- Motorrad-Reisen, Tips und Informationen vom Bundesverband der Motorradfahrer
- Zweirad-Sicherheit, Informationen in Wort und Bild vom Institut für Zweiradsicherheit
- Volksradfahren
- Mofa-Führerschein und Sehtests

Zutritt für jeden (Dauerkarte DM 20,-, Tageskarte DM 10,-, Sozialkarte DM 6,-)

Weitere Informationen:
KölnMesse, Postfach 21 07 60,
5000 Köln 21

KölnMesse

Nach Nizza auf 'ne Pizza

Bewertung*

Motor und Antrieb	BMW	Honda	Moto Guzzi	Yamaha
Startverhalten und Kaltlauf	1	1	3	2
Vergaserabstimmung und Warmlauf	2	2	3	2
Elastizität	2	1	3	1
Vibrationen	4	1	5	3
Getriebeabstufung und Schaltbarkeit	2	3	4	2
Lastwechselreaktionen	1	1	4	2
Leistung	1	1	3	1
Beschleunigung	1	2	3	2
Höchstgeschwindigkeit	1	2	4	2
(9)	1,7	1,6	3,6	1,9

Fahrwerk und Bremsen	BMW	Honda	Moto Guzzi	Yamaha
Stabilität	1	4	3	2
Handling	1	2	3	3
Bremsleistung und Dosierbarkeit	1	1	3	2
Federungsabstimmung	2	3	3	2
Bodenfreiheit	1	3	3	3
Gewicht	1	4	2	4
(6)	1,2	2,8	2,8	2,7

Ausstattung und Komfort

	BMW	Honda	Moto Guzzi	Yamaha
Verkleidung (Wind- und Wetterschutz)	1	4	4	2
Armaturen und Instrumente	2	3	5	1
Komfort Fahrer	2	1	4	1
Komfort Beifahrer	2	1	4	1
Packtaschen	2	3	3	4
Reichweite	2	3	1	3
Zuladung	2	1	3	2
(7)	1,9	2,3	3,4	2,0

Wirtschaftlichkeit

	BMW	Honda	Moto Guzzi	Yamaha
Verbrauch	2	3	2	3
Wartungsfreiheit	3	1	5	2
Preis/Wiederverkaufswert	1	3	3	3
(3)	2,0	2,3	3,3	2,7

Gesamtbewertung

Notendurchschnitt aus vier Kriterien	BMW	Honda	Moto Guzzi	Yamaha
(4)	1,7	2,3	3,3	2,3
Platz	1	2	4	2

* Bewertung nach Schulnoten

Fortsetzung von Seite 61

Harley Davidson Part Three Blues

Viertaktmotörchen mit obenliegender Nockenwelle, Schutzschilder und – man glaubt es kaum – einen Elektrostarter hatte. Das Ding kam aus Japan, wo auch all die billigen kleinen Transistorradios herstammten. Eine erfreute Oma saß auf dem Moped, darunter stand geschrieben: „You meet the nicest people on a Honda“.

Im Sommer 1960 war den H.D.-Managern um William H. Davidson bewußt, daß sie nicht nur die teils mageren 50er Jahre überstanden hatten, sondern daß sie sich kurz vor einem ständig wachsenden Boom befanden. Sie wußten auch, daß sie wegen Kapitalknappheit und zu wenig Risikobereitschaft versäumt hatten, die ansteigende Motorradnachfrage in Gewinne umzumünzen.

Zu der Zeit hatte sich der italienische Motorradfabrikant Aermacchi auf dem indischen

Markt verspekuliert und stand kurz vor der Pleite. Für knapp 250.000 Dollar erwarben die Amis die Hälfte der Aermacchi-Anteile. Es war anfänglich ein lohnendes Geschäft, denn die hübschen kleinen Achtel- bis Viertelliter-Viertaktmaschinchen mit liegendem Zylinder schoben jährlich etwa 60.000 Dollar auf H.D.'s Gewinnbilanz. Die echten Biker nahmen diese Billigheimer nicht ganz ernst, für sie war ein richtiges Motorrad nur eine große Harley, höchstens, daß sie noch die Triumph Thunderbird oder die große BMW akzeptierten. Bestätigt in ihren Anschauungen wurden sie durch eine neue Art von Motorradfilmen, in denen in der Wolle gefärbte H.D.-Enthusiasten wie Jack Nicholson, Peter Fonda, John Cassavetes und John Namath samt ihren damaligen Freunden einen Kult um die Milwaukee-Maschinen trieben, daß es selbst der Firma peinlich war.

„Easy Rider“ war zweifellos der beste und wichtigste Film dieser Reihe. Dennis Hopper und Peter Fonda schufen ein gültiges Zeitgemälde, von dem sich weltweit Hunderttausende zu einer neuen Philosophie der Freiheit inspirieren ließen. Wie auch immer, mit den Choppern, den

Umrüstteilen und Zusatzartikeln wurden in den folgenden Jahren Hunderte Millionen Dollar gemacht – ein Geschäft, das fast ganz an H.D. voriegelaufen wäre, hätte nicht der junge Designer Willie G., Sohn von William H. Davidson, seine Hände im Spiel gehabt. Willie G. besuchte Ingenieur- und Designschulen, er arbeitete in Gestaltungsbüros, dann bei Ford, bis er Anfang der 60er Jahre im H.D.-Entwicklungsbüro arbeitete. Bereits 1967 hatte er die Super-Glide, diese Mischung aus Sportster und E-Glide Elementen, entworfen. Sie wurde erst 1971, schon in der AMF-Ära, zum Verkauf gebracht.

1965 kam für die Reisemaschinen die Weiterentwicklung des Panhead-Motors, die Zylinderköpfe ähnelten denen der Sportster und wurden Shovelhead genannt. Im selben Jahr wurden zum allerersten Mal H.D.-Aktien an den Börsen gehandelt, allerdings behielten die Familienclans 53 Prozent der Anteile. 1965 und 1966 hatten die H.D.-Designer um Willie G. den Prototyp einer neuen leichten Tourenmaschine geschaffen: mit langhubigem 1000 cc Vierzylinder-Reihenmotor, vorne quergestellt, ähnelte das attraktive Gerät einer Sportster mit MV-

Agusta-Treibsatz. Leider ließ der vorsichtige Firmenchef dieses Muster nicht in Serie gehen.

Die Sache mit AMF

Der Mischkonzern AMF, dessen Schwergewicht auf Freizeitartikeln lag, übernahm 1969 die Company AMF-Chef Rodney C. Gott rettete Harley vor dem sicheren Untergang. Die Produktionsmittel in Milwaukee's Juneau Avenue waren hoffnungslos veraltet, die Fertigungskosten viel zu hoch. AMF beschaffte das neue Firmengelände in York/Pennsylvania, dem heutigen H.D.-Hauptsitz.

Willie G. wurde H.D.-Vizepräsident und Designchef, ein Manager neuen Typs: Willie G. in Jeans, Schlangenlederjacke und Lederkappchen, eine Dose Bier in der Pranke, ein offenes Lächeln im Bart war weniger Geschäftsmann als H.D.-Fan. Er besuchte so ziemlich alle Biker-treffen, galt bald als lebender H.D.-Kummerkasten und Verkörperung einer neuen Markenpolitik.

Aus seiner Feder stammt die neue Generation, die Super Glide I und II, die Fat Bob, Wide Glide, Tour Glide, Roadster,

Top-fit-Programm



NEU
Texaco Tip-Karten
für 2-Rad-Fahrer.
Gratis bei Texaco.



NEU Motex 4T
Motoren-Öl* speziell
für 4-Takt-Motorräder.
Garantiert vollen
Verschleißschutz sowie
Sauberkheit von Kolben,
Kurbelgehäuse und
Ventiltrieb.

NEU Motex 2T
Hochleistungs-Öl*
für 2-Takt-Motoren.
Schützt vor Verschleiß.
Verhindert Ablagerungen
im Motor.

NEU Gabelöl
Spezial-Öl* für
Motorrad-
Teleskopgabeln.

Ketten-Spray
Spezial Schmier- und
Pflegemittel für alle
Zweirad-Ketten.

**NEU Zweirad-
Konservierer**
Schützt gegen
Korrosion und Lack-
schäden.

**NEU Zweirad-
Reiniger**
Reinigt material-
schonend alle Lack-,
Plastik-, Chrom- und
sonstigen Metallteile.



*Alle 0,5l-Flaschen mit praktischer Einfüllhilfe.

Mach Station bei Texaco

sogar die Knie an den Zylindern. Guzzis Trittbretter stammen noch aus den Zeiten der Highway-Police – für lange Freeway-Exits mögen sie taugen, in engen Kurven setzen sie jedenfalls als erste auf.

Wir sind weit gekommen. Aix-en-Provence liegt hinter uns, die Autoroute schlängelt sich durch das Massive Estérel. Wir folgen den Sonnenstrahlen gen Osten.

Dichte Pinienwälder säumen die Strecke, vereinzelt leuchtet das Mittelmeer herauf. Kurz vor Cannes eröffnet sich der wohl spektakulärste Blick dieser Tour. Die Bucht von Cannes und das Cap d'Antibes liegen im letzten Abendrot, einzelne Yachten blitzen auf dem Wasser. Für uns wird es Zeit – Hunger knurrt in den Mägen, die Müdigkeit steckt in den Gliedern. Doch nach getaner Arbeit ist gut ruh'n, sind doch alle Fragen beantwortet: die BMW liegt ganz klar vorn, Honda gleichauf mit Yamaha, und in punkto Triebwerk kann man sich streiten, doch der Gold Wing-Boxer hat das Zeug zur Nummer Eins. Also nichts wie 'runter von der Autoroute, auf nach Nizza auf ... – nun vielleicht überlegen wir uns das Ganze noch einmal. ★

Foto: Jörg Muschiol
Text: Jörg Muschiol, Rolf Roitzheim

Low Rider, Sturgis und der Café Racer.

Längst hatten die Japaner die Engländer vom Fenster geschubst, als H.D. ziemlich unerwartet auf seinen italienischen Zweitaktern mehrmals GP-Weltmeister wurde. Trotzdem verkauften die Amis 1974 die Anlagen in Varese, das Programm wurde dann von Cagiva weitergeführt und erweitert.

Im neuen Werk in York konnte ein Mehrfaches produziert werden. Trotzdem mußten die Käufer monatelange Wartezeiten akzeptieren. Aber unter dem Massenanstoß litt die legendäre Qualität. Viele junge Fahrer, die von den allgemein gut funktionierenden Japan-Bikes umstiegen, waren von den Verarbeitungsmängeln schockiert. Als AMF immer mehr in großindustrielle Bereiche hineindrängte, paßte H.D. nicht mehr richtig in ihr Konzernprogramm. Zwar erwirtschafteten die Motorradbauer trotz hoher Investitionen gute Gewinne, AMF hatte sich jedoch noch mehr erhofft. Mit Hilfe einer New Yorker Bankengruppe konnten die H.D.-Repräsentanten und die Familienclans die Firma zurückkaufen. ★

Text: Wolfgang Wiesner