

KLASSE UND MASSE

Auch wenn die Überschrift sehr knapp ausfällt, so trifft sie doch ganz nahe das Bulls Eye, wenn es um die Essenz unserer Oktober-Ausgabe geht. So viel vorweg – die Umsetzung dieses Heftes hat uns einmal mehr gelehrt, dass die beiden Begriffe in keinsten Weise im Widerspruch stehen müssen.

Die beiden thematischen Schwergewichte liegen auf den ersten Blick maximal von einander entfernt. Da wäre zunächst einmal die Marke der Marken der Motorradwelt – Harley-Davidson. Die Amerikaner bearbeiten den Markt mit einer spannenden Strategie. Breit wie ein Mega-Schneeschieber setzt man sowohl auf das Bewahren des heiligen US-Schwermetall-Kulturgutes als auch auf die Aktivierung einer neuen Generation Harley-Treiber. Dass die Marke zumindest mit den Produkten, die zur Akquise des Nachwuchses (wie alt der auch sein mag, ist Nebensache) notwendig sind, auf einem guten Weg ist, haben wir in den letzten Wochen im besten Sinne erfahren. Kollege Nico Röder, der seine Motivation, die Amerikaner besser zu verstehen, als erstes auf den Besprechungstisch warf, organisierte dann sofort eine Nightster Special zum Selbsttest, als auch die hochbeinige PanAmerica für mich. Was in Bezug auf die persönlichen Neigungen durchaus mutig war.

„Das Ding marschiert wie die Hölle“ – so das spontane Statement des Kollegen nach der ersten intensiveren Ausfahrt. Den weiteren sehr lesenswerten Röder'schen Gefühlsausbrüchen ab Seite 32 will ich nicht zuvorkommen, nur so viel: Die Nightster rockte, Herr Röder hüpfte in die Luft vor Freude.

Dass man in den USA nicht nur die goldenen Marketingregeln beherrscht, sondern auch auf der technischen Seite zu erstaunlichen Entwicklungen fähig ist, wird beim Ritt mit der Abenteuerer-Harley klar. Here you go – aus dem Stand gesprungen, ein starkes Motorrad und der Beweis, dass es auch möglich ist, mit dem richtigen Projektteam und solidem Entwicklungsbudget ein neues Segment anzugehen. Anstatt sich dabei mühselig vom Basislager in Richtung Gipfel zu kämpfen, haben die US-Techniker den direkten Weg genommen, um ganz oben mit den Großen zu spielen. Noch erstaunlicher, der Aufschwung wurde nicht auf Kosten der Identität ausgetragen. Die Durchfahrt durch die Harley-Szene zeigt auch im inneren Zirkel alles andere als Ablehnung. Wer denkt, böse schauende Kuttenträger schleudern dem PanAm-reitenden Presseemann grobes Werkzeug hinterher, weit gefehlt. Es scheint so, als hätten nicht wenige von ihnen auf genau so ein Eisen aus Milwaukee

Die internationale Motorrad-torte hat viele geschmack-volle Schichten



Ich wünsche viel Freude beim Schmökern und einen lustvollen Ritt durch die letzten warmen Sommertage

Thomas Kuttruf
Chefredakteur



Kein Einzelfall. Die PanAmerica verkauft sich. Weil sie gut gelungen ist, und weil es eine Harley ist

gewartet. Wir notieren: Harley-Davidson stellt sich nicht in die Ecke der Alt-Rocker. Harley-Davidson fährt auch ganz lässig mit im Jahr 2023.

Die wunderbare Motorrad-Torte besteht aber nicht nur aus der hübsch angerichteten Oberschicht. Genau deshalb haben wir einem Bike hier einen besonders prominenten Platz spendiert. Yamahas MT-07 ist ein so fest etabliertes Gerät, dass es mal gerne übersehen wird.

Auch die Motorrad-Medien-Kanäle überblenden den extrem erfolgreichen Twin aus Japan allzu oft. Wir rollen nun einmal aus vollster Überzeugung den roten MO-Teppich aus, huldigen einer unglaublichen, guten

Maschine. Die 700er verfügt über so viele gute Eigenschaften, dass auch ohne raumgreifende Updates oder Hyper-Innovationen eine gute Geschichte dabei herauskommt. Die MT bringt so viele Menschen zuverlässig ans Ziel und lässt sie zufrieden absteigen, dass es quasi keinen besseren Lobbyisten für unsere Sache gibt. Rational und emotional ein Volltreffer.

Die beste Nachricht: Zwischen, unter und über saugutem Yamaha-8000-Euro-Naked-Bike und der neuen alten Harley-Davidson-Welt gibt es noch viel mehr. Einfach umblättern.



€1.200 GUTSCHEIN
FÜR ZUBEHÖR ODER €1.000
INZAHLUNGNAHMEBONUS
BEIM KAUF EINER
NEUEN FTR*



@INDIANMOTORCYCLEGERMANY
INDIANMOTORCYCLE.DE

*AB SOFORT BIS 30. OKTOBER 2023. NUR BEI TEILNEHMENDEN HÄNDLERN.



Schmusedecke.
Nicht jeder Harley-Treiber
der alten Schule ist
mit der Pan Am auf Kuschel-
kurs. Überwiegend reagiert
die Szene aber positiv
auf die „Neue“

WELCOME TO THE **FAMILY**

Als bekannt wurde, dass Harley-Davidson eine Reiseenduro entwickelt, gab es viele Fragezeichen. Doch Amerika hat durchgezogen und abgeliefert. Wir wollen wissen, ob sich die **1250ER PAN AMERICA** etabliert und starten zur Testfahrt in Richtung Harley-Stammtisch



TEXT: THOMAS KUTTRUF
FOTOS: BUENOS DIAS, HEIKO MANDL

Wie, Du hast die Pan Am noch nie gefahren? Die Frage aus dem MO-Kollegium ist scharf wie ein Vorwurf formuliert. Also schaue ich in den Spiegel und frage: Warum? Harleys bin ich schon einige gefahren, doch aus Überzeugung bis dato noch nicht. Besessen habe ich somit auch noch kein Eisen aus Milwaukee. Ein Soziologe würde das vielleicht damit erklären, dass mein vertrautes Milieu des Knie-

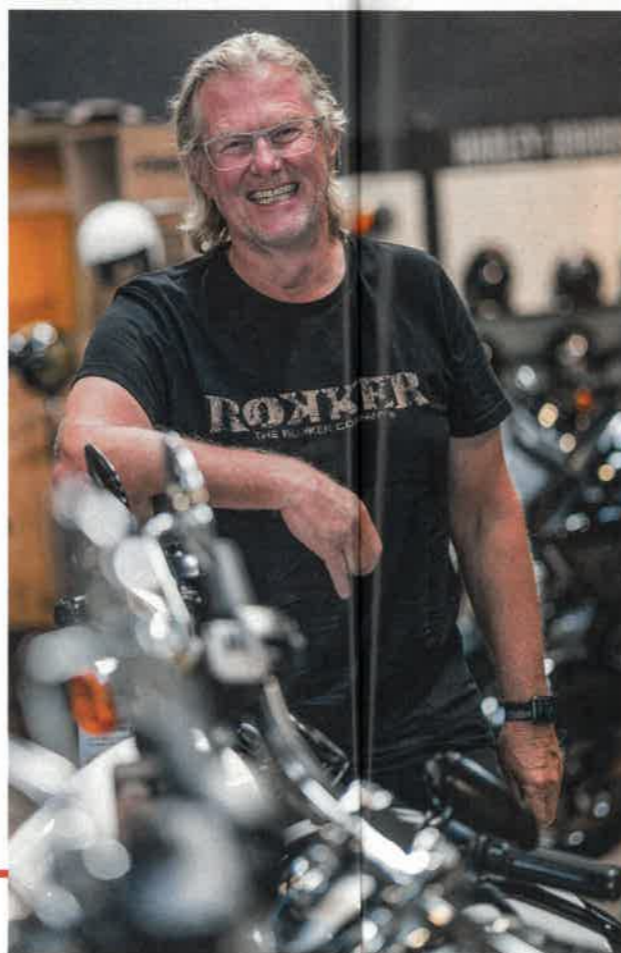
schleifens einfach zu weit entfernt ist von der Schwermetallwelt. Warum sollte man sich mit einem Motorrad mit einer gefühlt fünf Meter zu langen Gabel und null Schräglagenfreiheit beschäftigen, wenn man doch einfach nur maximal lustvoll in die Ecken schrubben will? Eben, gar nicht.

Stress hatte ich deswegen jedoch nie mit der unübersehbar und unüberhörbar gewaltigen Szene. Ich habe mir weder eine eingefangen, wenn ich meine GSX-R am Bikertreff des Baldeneysee neben den Shovel-Glide-King-Boys XLHDTHTDD Specials

Christian Pfister (oben) fährt Street Glide ST – und nach einer Probefahrt jetzt auch begeistert die Pan Am im wahren USA-Look. Kommt nach der Testfahrt mit der 1250er Pan America nur schwer aus dem Grinsen raus: Alfred Kainhofer (rechts). Der Mediziner fährt Road Glide und sonst nichts



Damals und heute. Christian Radauer ist Enthusiast und Unternehmer. Die Philosophie des Salzburger Harley-Händlers: altes bewahren, neues pushen. Es muss nur gut sein



Alfred auf die Frage nach der Konkurrenz: Ich kenne nur eine Marke

abgestellt habe und mir im Papageien-Leder den Weg zur Frittenausgabe durch ein Meer kräftigster Oberarme gebahnt habe (dabei fällt mir ein, bereits Ende der 1990er waren die allesamt üppigst tätowiert. Harley-Reiter als Trendsetter). Noch nie musste ich mir von Besitzern chromschwangerer US-Eisen anhören, was für ein dämlicher Speed-Trottel ich doch sei.

Sie sehen, das hier kann niemals ein ordentlicher Produkttest einer Harley-Davidson werden. Der Gesellschaftswissenschaftler schaut wichtig und ergänzt: Herr Kuttruf, die Welt der Klischees ist eine sehr bunte. Sie alle verbindet eine Annahme durch Unwissen.

Ob mit der Brille eines Akademikers oder einfach aus dem Leben heraus, der Markenkosmos des US-Motorradgiganten ist in jedem Fall eine sehr spannende Auseinandersetzung eben mit diesen angenommenen Bildern. Harley-Davidson steht für eine Marke selbst, weniger als für ganz spezielle Eigenschaften eines Fahrzeugs. Beim Stichwort „Pan America“ schossen mir zwei Gedanken durch den Kopf.

These 1: Harley ist mutig bis verrückt. Denn höchstwahrscheinlich sind die Amerikaner nicht in der Lage, mit eigenem Knowhow und in einem Atemzug ein überzeugendes „Cross-over-Bike“ für das anspruchsvolle Segment der großen Reiseenduros/Adventure-Eisen zu entwickeln. Wie soll ein Hersteller, der auf Kontinuität statt Innovation setzt, aus dem Stand ein konkurrenzfähiges Bike abliefern, dessen Anforderungen weit weg von der eigentlichen Kernkompetenz liegen?

These 2: Harley-Davidson, das ist eine eingeschworene, traditionelle Community, die genau weiß, was sie will. Ein hochbeiniges Abenteuer-Motorrad ist überhaupt nichts für die HD-Stammkundschaft. Die „echten“ Harleyaner, die werden die Pan America einfach ignorieren.

Die Kombination beider Thesen sagt klar: Pan America, das wird nichts werden. Keine Chance gegen die Konkurrenz und daher keine Alternative für Adventuristen – und zu wenig Harley für die alte Welt des Willie G.

Seit nunmehr zwei Jahren ist die erste „Reiseenduro born in the USA“ im internationalen Motorradhandel. Bei meiner ersten Ausfahrt mit der



Vor allem auf dem Hauptständer wirkt die Pan America hoch wie der Pikes Peak. In der Praxis ist die 245-Kilo-Harley aber gut zu handeln



Beeindruckender Twin. Rechtsseitig wirkt die Harley extrem sauber und wertvoll. Der 1250er-Twin ist eine komplette Eigenkonstruktion und die höchste Ausbaustufe der Revolution-Plattform. Das gewaltige Auspuffendrohr ist eine beliebte Option

1250er-Hochbein-Harley versuche ich, das Logo an den Tankflanken auszublenden, mich alleine auf die technische Kompetenz zu konzentrieren. Viele Stärken, nur wenig Schwächen, allesamt mehr im Detail, als im Konzept, so das vorweggenommene Fazit. Bombenmotor, ein wenig wie der Sporttwin einer KTM. Gute Grundlaufruhe. Spontaner Antritt, eher hart im Sound mit beeindruckender Drehfreude und einem Leistungsangebot auf top Level.

Daumen hoch auch für das Chassis. Tolles Gefühl am Vorderrad. Klasse Bremse. Ausgewogene Geometrie mit Betonung auf extrasolider Geradeausfahrt. Gelungene Auslegung der Federelemente. Ergonomie etwas gewöhnungsbedürftig mit recht engem Kniewinkel, aber nach 500 Kilometern doch stimmig. Einen derben Trail mag ich nicht fahren mit der PanAm, aber ich bin schlichtweg begeistert, wie nahe Harley-Davidson sich mit dem ersten Versuch an die

Spitze des riesigen Segments hingeschraubt hat. Fetten Respekt fürs Entwicklungszentrum. Nachdem These 1 nicht wirklich haltbar ist, bleibt die Frage, was sagt die Szene selbst zum Abenteuer-Ufo?

Zur Bestätigung beziehungsweise zur Widerlegung des Klischees führt kein Weg an einer direkten Kontaktaufnahme mit dem inneren Zirkel vorbei. „Hot Stuff“ heißt die offizielle Harley-Vertretung in Salzburg. Sie sehen mir nach, dass wir uns die



ist aber nicht nur Unternehmer, vor allem ist er auch leidenschaftlicher Motorradfahrer, weshalb er die Pan America als großes Geschenk sieht. „Ich bin schon immer gerne auch mal offroad unterwegs. Die KTM musste ich dann immer hinten dran verstecken. Das Thema ist jetzt durch. Mit den richtigen Reifen kann ich jetzt auch mit einer Harley runter von der Straße. Bei der ersten Testfahrt mit der Pan Am hab ich nur gedacht: Yes, wie geil. Und hab mir gleich selber eine gekauft.“

Der Chef ist kein Einzelkämpfer. Über zwanzig Pan America-Besitzer sind bereits in seiner Kundschaft on Tour, zwei davon als reisewütige Vielfahrer mit bereits deutlich über 50000 Kilometern auf dem Zähler. Mich interessiert, wie sich wohl die Käuferschaft einer Harley-Davidson-Adventure-Maschine zusammensetzt. Christian Radauer: „Das ist eine klar zweigeteilte Angelegenheit. Wir haben einen guten Teil neuer Kunden gewonnen – aus allen Lagern. Für uns sehr spannend, denn die haben uns natürlich in jeder Hinsicht auf den Prüfstand gestellt. Da geht es auch um sehr detaillierte Beratung und die Technik.“

**3000 Kilometer
in drei Wochen. Seit
ich die Pan Am habe,
mache ich nichts
anders mehr**

Übersetzung sparen. Der Laden am Stadtrand ist Dreh- und Angelpunkt des Chapters in der Region. Boss ist Christian Radauer. Sieht jung aus, ist aber schon lange dabei. Vor dem großen Schritt in die Selbstständigkeit vor neun Jahren hatte sich der Enthusiast bereits einen Namen in der Schrauber- und Customizing-Liga gemacht. Ein Harley-Mann durch und durch – der älteste bewegte Milwaukee-Twin in seinem Shop geht auf die 100 zu. Christian



In Sachen Fahrdynamik herausragend für eine Harley. Auch im Feld der Adventure-Flaggschiffe hält die Pan Am eisern mit



Design-Statement. Trotz braver Lackierung sehr eigenständige Front mit US-Straßenkreuzer-Signatur

Ganz anders dagegen der andere Teil. „Wir haben Stammkunden, die haben sich eine Pan Am als Zweit- oder Drittmotorrad gekauft. Ob das Eisen dabei fünf Millimeter mehr oder weniger Federweg hat, das ist denen komplett wurscht. Die waren begeistert, weil es erstens einfach eine Harley ist und zweitens richtig gut fährt.“ Gibt es keine Akzeptanz-

probleme, bohre ich weiter? „Natürlich klatscht nicht jeder Applaus. Bei uns im Team wird ganz offen geredet, und in der Werkstatt gibt es schon auch Veteranen, die sich damit schwer tun. Das wird aber aufgewogen durch die jungen Schrauber. Da gibt es nur positives Interesse, und schnell hatten wir echte Pan Am-Experten“, erzählt Christian.

Dann schiebt mich der Enthusiast weiter in das Road House, die haus-eigene Bar, und stellt mir Alfred vor, dessen Road Glide zum Service da ist. Die Auszeit vom Cruiser hat Alfred genutzt für eine 100-Kilometer-Probefahrt mit dem Pan America-Vorführer. Der Mediziner aus dem Salzkammergut ist komplett hin und weg und beschreibt den Rausch, den der 1250er-Antrieb unter Volllast bei ihm ausgelöst hat. „Des Ding ist doch der Wahnsinn, super handlich, super schnell, super gut.“ Wie das hier in Sachen emotionaler Markenbindung tickt, zeigt die Antwort auf meine Frage, ob er denn auch Erfahrungen mit der Konkurrenz hat? „Sorry, aber ich kenne nur eine Marke.“

Zeitgleich braust die nächste Pan Am auf den Hof. Foliert mit dem „star spangled banner“ deutlich offensiver als die biedereren Seriendesigns. Am Lenker ein Berg von einem Mann, den ich als Art Director für ein Buch

über Harley-Fahrer als Cover-Modell in Betracht ziehen würde. Seine Hand schüttelt mein Händchen. Servus. Christian ist Zugführer und fährt die Pan Am erst seit wenigen Wochen. „Ich habe aber schon 3000 Kilometer gefahren. Seit dem ich sie hab, mach ich eigentlich nichts anderes. Ich habe hier eine Street Glide ST gekauft, mit der ich auch voll happy bin. Aber dann hat mich der Boss (Christian) auf seinen Vorführer gesetzt, und da konnt ich nicht widerstehen. Das liegt sicher auch daran, dass ich daheim noch eine Honda Varadero hab. Ich mag die Art von Bikes, aber in die Honda wollt ich nichts mehr reinstecken. Ich bereue es nicht. Letzte Woche war ich bei einem großen Harley Rideout dabei. Mit meinem neuen Eisen hab ich mich da sehr wohl gefühlt“, berichtet Christian in einer erfrischend offenen Art.

Überhaupt bin ich positiv überrascht von der superentspannten und sehr kommunikativen Art der ganzen Harley-Davidson-Gang. Bad Boys and Girls sind das hier nicht. Der Harley-Chef schaut mir grinsend in die Augen: „Schau Tom, es gibt lediglich eine Regel. Wenn du mit einer Harley-Davidson in der Stadt fährst, darfst du niemals lachen. Nie. Aber sobald das Ortsschild hinter uns liegt, kommen wir aus dem Lachen nicht

mehr heraus und wir denken uns nur noch „Motorradl foahrn is sowieso des Geilste.“ In Gedanken führe ich den Satz weiter mit den Worten eines Freundes in den USA, der öfters eindringlich zu sagen pflegt: „Never missjudge anyone.“ Was soviel bedeutet, als dass man sich gefälligst immer die Mühe machen sollte, sich von allem und jedem ein zweites Bild zu machen.

Bevor es zu tiefenpsychologisch wird, entere ich wieder die Test-Harley, lasse mich vom elektronischen Fahrwerk nach dem Anrollen in die korrekte Fahrhöhe liften und hämmere in den Sommerabend.

Nach einer Woche Harley-Davidson Pan America kann ich ganz persönlich zwei Lehren ziehen. Objektiv betrachtet ist das US-Abenteuer-Motorrad ein relevanter Beitrag zum bunten Programm des Marktes. Doppelt erstaunlich, mit welcher Stimmigkeit hier eine US-stiltypische Ausgabe



Expertengeflüster. Christian verrät dem MO-Mann die goldene Harley-Regel

Ich sehe die Pan Am als Geschenk. Bei der ersten Fahrt hab ich gedacht: Yes – wie geil

TECHNISCHE DATEN: HARLEY-DAVIDSON PAN AMERICA 1250 SPECIAL

Preis: 21.995 Euro (Basis ab 19.995 Euro)

Leistung: 152 PS (112 kW) bei 8750/min, Drehmoment 128 Nm bei 6750/min

Motor: Viertakt-Zweizylinder-V-Motor, 60 Grad Zylinderwinkel, 30 Grad Hubzapfenversatz, wassergekühlt. Vier Ventile pro Zylinder, dohc, variable Ventilsteuerung, hydraulischer Ventilspielausgleich. Bohrung x Hub 105,0 x 72,3 mm, Hubraum 1252 ccm, Verdichtung 13,0. Saugrohrreinspritzung, Ø 50 mm, Doppelzündung. Edelstahl-Abgasanlage. Trockensumpfschmierung. Mehrscheiben-Ölbäckkupplung mit Anti-Hopping-Funktion, Sechsganggetriebe, Endantrieb über Kette

Fahrwerk: Stahl-Gitterrohrrahmen mit Leichtmetall-Seitenplatten, Motor mitttragend, angeschraubter Heckrahmen. Vorn Upside-down-Telegabel, Ø 47 mm, voll einstellbar, Federweg 191 mm. Hinten Leichtmetall-Zweiarmschwinge mit umgelenktem Federbein, voll einstellbar, Federweg 191 mm. Leichtmetall-Gussräder, schlauchlos, Bereifung vorn 120/70R19, hinten 170/60R17. Vorn Doppelscheibenbremse, Ø 320 mm, Vierkolben-Bremszangen, hinten Scheibenbremse, Ø 280 mm, Einkolben-Bremszange. Radstand 1585 mm, Lenkkopfwinkel 65 Grad, Nachlauf 108 mm. Sitzhöhe 869/894 mm. Tankinhalt 21,2 Liter. Gewicht vollgetankt 245 kg, zulässiges Gesamtgewicht 455 kg

Grundausstattung: Elektronischer Gasgriff, fünf Fahrmodi (einer individuell einstellbar). Schlupfregelung, einstell- und abschaltbar, schräglagenoptimiert. Wheelie-Kontrolle, einstell- und abschaltbar. Motorschleppmoment einstellbar. Tempomat. ABS, schräglagenoptimiert, Verbundbremse. Berganfahrhilfe. LED-Leuchten rundum. 6,8-Zoll-TFT-Display mit Touch-Funktion, Bluetooth-Anbindung, USB-Anschluss. Windschild höhenverstellbar. Sieben Fahrmodi, semiaktives Fahrwerk mit automatischer Heckabsenkung, Reifendruckkontrollsystem, Hauptständer, Schutzbügel, Leichtmetall-Motorschutz, Handprotektoren, Kurvenlicht, Griffheizung, Lenkungsdämpfer

Garantie und Service: Vier Jahre Garantie, Inspektion bei 1600 km, dann alle 8000 km

eines offroadtauglichen, dynamischen, aber nicht hektischen Langstreckenmotorrads entstanden ist.

Wenn Harley-Davidson das schafft, dann komme ich gar nicht umher, von einem Superbike aus den Staaten zu träumen. Nach meinen Erfahrungen mit der coolen Klientel dürfte auch das zum Erfolg werden. Und wenn ich meine RR-SP zum Service bringe, dann bitte ich derweil um eine Heritage Classic für einen Ritt durch die Stadt. Im Ernst. □

RST

ADVENTURE-X JACKET

TRUST IS EVERYTHING

RST-MOTO.COM

DIESE UND VIELE ANDERE TOPMARKEN AUF myBihl.com

ADVENTURE-X

TOURING