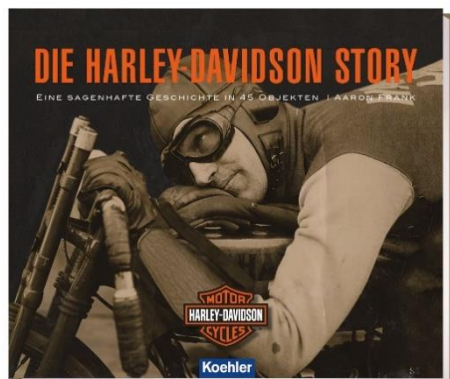


Hamburg, August 2019



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*

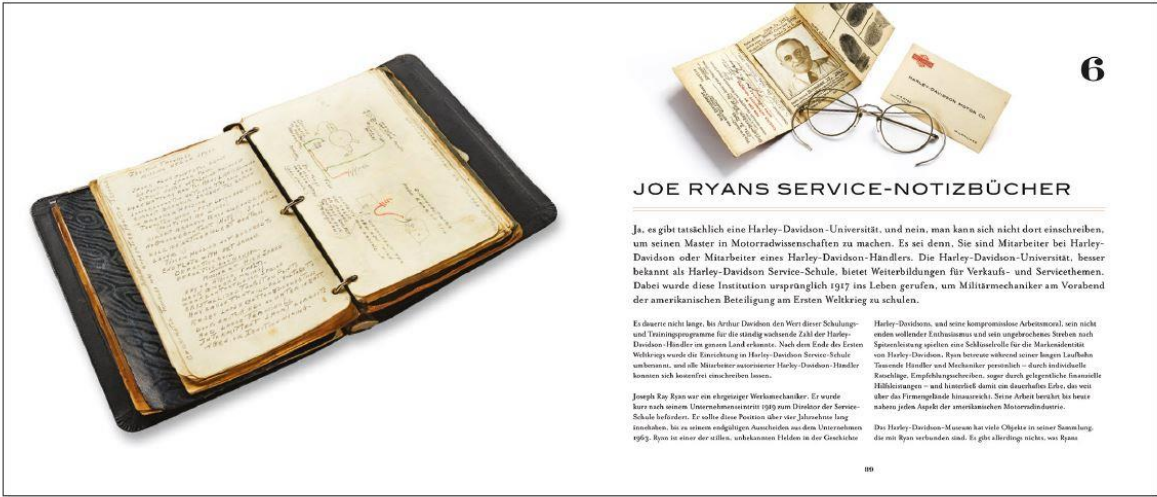
*Die Harley-Davidson Story - Eine sagenhafte Geschichte in 45 Objekten* lässt den Werdegang der legendären Motorradmarke anhand von einzigartigen Meisterstücken und teils bisher unveröffentlichten Original-Dokumenten lebendig werden. Die Geschichte von Harley-Davidson enthält alle Elemente einer klassischen 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 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. Er fährt Rennmotorräder auf der Strecke von Daytona, Crossmotorräder entlang der mexikanischen Baja-Halbinsel, Adventure Bikes über die Alpenpässe und Eisrenner auf gefrorenen Seen – und wenn er all das gerade einmal nicht tut, dann dürfte man ihn beim Schrauben in Milwaukee antreffen.

#### **Pressekontakt:**

Stefanie Valjeur, Tel. +49 (0) 40 70 70 80 320, E-Mail: [presse@koehler-mittler.de](mailto:presse@koehler-mittler.de), [www.koehler-books.de](http://www.koehler-books.de), Koehler im Maximilian Verlag GmbH & Co. KG, Stadthausbrücke 4, 20355 Hamburg



## 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 Verkauf- und Servicethemen. Dabei wurde diese Institution ursprünglich 1917 ins Leben gerufen, um Militärmechaniker am Vorabend der amerikanischen Beteiligung am Ersten Weltkrieg zu schulen.

Es dauerte nicht lange, bis Arthur Davidson den Wert dieser Schulungs- und Trainingsprogramme für die ständig wachsende Zahl der Harley-Davidson-Handler im ganzen Land erkannte. Nach dem Ende des Ersten Weltkriegs wurde die Einrichtung in Harley-Davidson Service-Schule umbenannt, und die Mitarbeiter aussondierter Harley-Davidson-Handler konnten sich kostenfrei einschreiben lassen.

Joseph Ray Ryan war ein eifriger Werkmechaniker. Er wurde kurz nach seinem Umzug nach Milwaukee 1939 zum Direktor der Service-Schule berufen. Er sollte diese Position aber vier Jahre lang lang innehaben, bis zu seinem unglücklichen Auscheiden aus dem Unternehmen 1959. Ryan ist einer der stillen, unheimlichen Helden in der Geschichte

Harley-Davidsons, und seine kompromisslose Arbeitsweise, sein nicht enden wollender Enthusiasmus und sein ungebrochenes Streben nach Spitzenleistung spielten eine Schlüsselrolle für die Marktentwickelung von Harley-Davidson. Ryan besaß neben seinen langjährigen Fähigkeiten als Techniker und Mechaniker zusätzlich – durch individuelle Kenntnisse, Englischsprachigkeit, sogar durch gelungene finanzielle Hilfen – und hinstellte damit ein dauerhaftes Erbe, das weit über das Firmengeschäft hinausreicht. Seine Arbeit brachte bis heute nahezu jeden Aspekt der amerikanischen Motorindustrie hervor.

Das Harley-Davidson-Museum hat viel in seiner Sammlung über das von Ryan vererbte Erbe. Es gibt Überreste seiner, was Ryan



**Harley-Davidson Winnings Open the Season**

At Cambridge, Australia, April 26th, the Harley-Davidson motorcycle won the Grand Prix of the...  
 At Meridale, Australia, April 26th, the Harley-Davidson motorcycle won the...  
 At Fort Worth, Texas, April 23rd, the Harley-Davidson motorcycle won the...  
 At Roanoke, Virginia, April 24th, the Harley-Davidson motorcycle won the...  
 Harley-Davidson Motor Co., Milwaukee, Wis., U.S.A.

und den Ruf der Weiracing Crews erwarben, ungleichartig zu sein. Überraschend war indessen, dass Harley-Davidson sich im folgenden Jahr aus dem Motorrad-Rennsport zurückzog. Ein durchschnittliches Rennen und ein sehr langer Cross-Country-Ritt liefen es nicht so, die besten Fahrer kamen des Rennsport weiterhin zu folgen. Man nimmt an, dass die Mehrheit dieser Motorrad-Motoren in dieser Jahr abgeworfen wurde, einige wenige wurden in andere Länder exportiert, wo sie ihren Siegeszug fortsetzen konnten.

Die ehemalige Rennmaschine von Freddie Dixon legte die Besucher der Harley-Davidson-Museum beim Besuch der Weltkulturerbestätte. Sie ist eine der drei besten noch existierenden Achsenwellen-Rennmaschinen. Nachdem Dixon 1928 sein Motorrad-Rennsport zum Auto-Rennsport gewechselt war, kam sein Motorrad zurück nach Amerika. Dort landete es schließlich in der Sammlung von John J. D'Campano, berühmter Mitbegründer des aus Los Angeles stammenden Motorradclubs Bonanza MC, welcher vornehmlich dem Filmclub der 'Wild One' mit Martin Brando als inspirierendes Vorbild diente.

Während Cameros Eigentumschaft verließ das Motorrad so, wie es von Dixon für den Straßenrennsport konfiguriert wurde, komplett mit Zerstörungs-Gestänge, Kupplung und Bremse – jedoch eine optionale Ausstattung, die die ursprüngliche Achsenwellenkonstruktion für den Einsatz bei Bahnrennen geblieben war.

Ein späterer Eigentümer modifizierte das Motorrad daran, dass es der Original-Konfiguration für den Rennsport auf Halbleitungen näher kam. Cameros kritisierte diese Veränderung bis zum Ende seines Lebens, da er sie als überzogen sah, dass die Dixon-Version dieses Motorrads die historisch authentischere gewesen sei. Man kann an diesem Beispiel sehr gut nachvollziehen, dass die Restaurierung eines Motors nicht eine zweischneidige Angelegenheit ist, vor allem dann, wenn es eine Erinnerung an eine rechtlichen und zur verhältnismäßig wenig dokumentierten Vorgeschichte ist. Heute präsentiert sich das Motorrad in der Bahnrennen-Konfiguration, da die Verantwortlichen der Museen entscheiden haben, dass sie besser in die Sammlung passen.



## 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 da 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 Tommodell im Maßstab 1:1 ist der original Harley-Davidson V-Rod ein typisches Beispiel für die Art von Artefakten, die Sie in den ständig wechselnden Ausstellungen des Design Lab sehen. Obwohl die computergestützten Programme die Fahrzeugkonstruktion mechanischer Teile, gibt es doch keinen Ersatz für ein lebendiges Modell wie dieses. Die digitalen Zeichnungen, egal wie detailliert sie auch sein mögen, vermitteln den Designern keinen Gesamteindruck über Größe und Proportionen. Designer brauchen etwas, das sie aus der Distanz betrachten, das sie umrunden und anfassen können. So ist Tom auch heute noch ein bevorzugtes Modell beim Modifizieren, denn er lässt sich leicht verändern, verändern und immer wieder überarbeiten.

Dieses Tommodell der V-Rod wurde 1996 gefertigt und anschließend mehrfach modifiziert, aber das Motorrad im Jahr 2001 tatsächlich der Öffentlichkeit zugänglich wurde. Tom ist heutzutage allerdings kein völlig ortsfestes Modell mehr, denn mittlerweile können auch Tommodelle gemacht werden. Die von Hand gefertigte Skulptur wird dabei in eine digitale Datei umgewandelt, so dass vorrangige Feinabstimmungen oder Modifikationen an Bildschirmit aufgeführt werden können.

In der Museumsammlung befindet sich auch ein multikoloredes Modell der V-Rod Roadster-Motoren, das mit LDM-Technik (Computer Object Manufacturing) entwickelt wurde, einem Verfahren, bei dem Papierbogen von einem Laser geschnitten und zu einem dreidimensionalen Schicht-Modell eines Gegenstands zusammengesetzt werden. Die Technik des Modellierens hat sich im Laufe der Jahre grundlegend verändert. Früher engagierten ingenieurwissenschaftliche Teams, die ein Modell modifizieren wollten, einen Metallbauer, der das gewünschte Objekt dann von Hand aus Metall, Holz oder Fiberglas ausarbeitete. Heute werden Rapid Prototyping-Methoden verwendet, die ein Modell manchmal leichter, weniger flexibel und daher technologisch als SLA (Stereolithographie) nennt, bei der ein Laser ein lichtempfindliches Harz anhäuft 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 genutzt.

**Pressekontakt:**  
 Stefanie Valjeur, Tel. +49 (0) 40 70 70 80 320, E-Mail: [presse@koehler-mittler.de](mailto:presse@koehler-mittler.de), [www.koehler-books.de](http://www.koehler-books.de), Koehler im Maximilian Verlag GmbH & Co. KG, Stadthausbrücke 4, 20355 Hamburg