



„zugelaufen“ - HARLEY DAVIDSON EL 61ci Panhead 1948

Nie und keinesfalls wollte Tom jemals eine Harley besitzen. Zwar waren und sind die Dampfhammer aus Milwaukee das gültige Synonym für diese vielbeschworene „Freiheit auf zwei Rädern“, aber während sie früher nur in Händen „echter Biker“ diesem Ruf gerecht schienen – Biker, teilweise auch mit einem sehr schlechten Ruf behaftet (verursacht einerseits durch Gangs wie die Hells Angels mit einem Draht in die Halb- und Unterwelt, andererseits aber durch die Filmindustrie, die das Klischee vom „Bad Motorcycle Boy“ kräftig bediente) - so müssen sie heute auch als Statussymbol für Manager, Anwälte, höhere Beamte herhalten – kurz für Bürohengste, die alles haben außer: Dreck und Öl unter den Fingernägeln. So hört man polarisierende Meinungen, es wird halt heute wie damals gerne schubladiert ...

Aber seit Tom das „niemals“ ausgesprochen hat, laufen die Harleys ihm förmlich zu, drängen sich ihm auf. So wie diese Panhead aus 1948. Sie stammt aus der Sammlung eines amerikanischen Harley Sammlers, dessen Bestand auf über 100 Stück angewachsen war, als er – hochbetagt – seine letzte Reise antreten musste, bei der ihm keine seiner Schätze als fahrbarer Untersatz dienlich sein konnte. Die Sammlung kam in die Hände seiner Erben, die aber schon zu seinen Lebzeiten wenig Interesse an den Bikes hatten – und den gesamten Bestand einem amerikanischen Auktionshaus übergaben, um die Motorräder zu versilbern – oder sagen wir zu vergolden, das würde die Absicht der hinterbliebenen Verwandtschaft eher treffen.

Tom hat Freunde in den USA und in Kanada, einer davon kontaktierte ihn: *„solltest du Interesse an einer fast völlig originalen Panhead haben, hier wäre eine Chance. Es sind 100 Motorräder in der Versteigerung, das drückt den Preis, so günstig kommst du vermutlich nie wieder an eine Pan. Noch dazu, wo es die seltene 61 cubic inch ist, also die 1000er, die nur ein Jahr lang gebaut wurde“.* Der Samen fiel – weil zu überraschend ausgestreut – vorerst auf trockenen Boden, Tom konnte sich nicht entschließen mitzusteigern. Aber die Pan ging ihm nicht aus dem Kopf und so erkundigte er sich nach der Auktion, ob und um wieviel sie denn weggegangen wäre. *„Nein, sie habe keinen Zuschlag erhalten, niemand hat sich ihrer erbarmt. Was vermutlich daran liegt, dass sie zu einem Chopper umgebaut worden war, irgendwann in grauer Vorzeit - was aber nur hieß, dass sie einen hohen Lenker und eine hinten hochgezogene Auspuffanlage bekommen hatte. Der Rest aber wäre unangetastet geblieben“.*



Nun, einen Lenker und eine passende Auspuffanlage für eine Panhead aufzutreiben ist jetzt keine Raketenwissenschaft, vor allem wenn man Connections in die USA hat so wie Tom. Weil die Pan ja augenscheinlich auf ihn gewartet zu haben schien, hat er ein nachträgliches Angebot an das Auktionshaus übermittelt. Dieses wurde angenommen, das Motorrad nach Bezahlung einer Spedition übergeben und auf die Reise nach Europa geschickt. Seine Freunde haben währenddessen die passenden Teile besorgt, er hat sie nach Zustellung drangebastelt und unter Beibehaltung möglicher Originalität und Authentizität wieder in den ursprünglichen Auslieferungszustand versetzt ... thats it.

Was hier schnoddrig in einem Satz erzählt wird ging sooo schnell natürlich nicht: Zuerst erfolgte der Umbau, dann musste Tom sie technisch wieder fit machen, dann hat er sie typisieren lassen – wobei die mitgelieferten amerikanischen Papiere sehr hilfreich waren. Was die Maschine für ihn besonders macht sind der unverbastelte Zustand und das viele Zubehör. Die Packtaschen sind übrigens Standardteile, die sich schon bei der Auslieferung anno 1948 auf der Maschine befunden haben. Die aufgenieteten Schmuckröschen – die sich auch auf dem Sattel wiederfinden – der verchromte Blechschriftzug „Rocket“, der Schaltknauf in Form eines Würfels oder die Zusatz- samt verchromtem Hauptscheinwerfer sind originale Harley-Accessoires, die man seinerzeit in den USA entweder direkt beim Händler kaufen oder via Katalog bestellen konnte.

Wenn schon auf alle Fälle keine Harley, dann am liebsten keine Knuckelhead, war Toms Absicht, die er abändern musste in die Devise „be a man, ride a Pan“. Knuckelhead-Modelle im Originalzustand sind preislich ja sowieso längst ins Reich der Science Fiction abgedriftet. Worüber Tom eh froh sein müsste, weil eine Pan im Prinzip ja eine verbesserte Knuckelhead ist, welche im Jahr 1936 als erster käuflicher OHV Twin aus Milwaukee auf den Markt kam – im Kopf hängende Ventile hatte Harley Davidson bis dahin nur bei Singles oder Rennmaschinen verbaut. Das Modell - mit dem Harley sich vom Haupt-Mitbewerber Indian absetzen konnte - hieß intern Model E, in hochverdichteter Version EL, wurde aber unter dem Nickname „Knuckelhead“ bekannt – so genannt, weil die Zylinderköpfe mit viel Fantasie wie die Knöchel einer zur Faust geballten Hand ausschauen. Vorgestellt wurde sie mit einem Hubraum von 61 cubic Inch – was ca. 1000ccm entspricht – der aber bald die F und FL = 74ci mit 1209ccm folgte. Beide trugen ein Stilelement, das Harley Modelle bis in die Neuzeit begleitete: eine Konsole mittig am Tank, die von einem übersichtlich großen, kreisrunden Tacho dominiert wird. Wie schon bei der VL einige Jahre zuvor litten auch E und F unter Kinderkrankheiten, besonders was den neuen Ventiltrieb betraf. Harley Davidson sah sich genötigt, dem Missstand dringend abzuhelpen und überarbeitete Ventiltriebe an die Vertragshändler und Servicestellen weltweit zu versenden. Zylinder- und Köpfe waren aus Gusseisen, was den Motor sehr schwer und hitzeanfällig und die Knuckle zu einem Ölfresser machte, der permanent nach Nachstararbeiten verlangte. Vor allem geriet das Unternehmen aus Milwaukee in den 40er Jahren aber gerade in den USA in Bedrängnis, weil sich die heimischen Händler nicht mehr an das Abkommen von vor dem Krieg gebunden fühlten, keine Zweitmarken anzubieten – und besonders den Produkten der wiedererstarkten englischen Motorradindustrie den Weg zu amerikanischen Kunden ebneten.





Harleys Antwort kam 1948, hieß wieder EL, bekam aber von der Harley-Gemeinde zur Unterscheidung auch gleich einen „Kampfnamen“: Panhead, wegen der verchromten Ventiltriebabdeckung, die – wieder mit etwas Fantasie – einer Pfanne gleicht. Auch die Pan kam zuerst mit 61ci = 1000ccm, auch ihr folgte die 74er FL mit 1209ccm. Auch sie litt anfangs unter Kinderkrankheiten, aber die Techniker um Bill Ottaway (der den 1943 verstorbenen William S. Harley als Chefkonstrukteur ersetzt hatte) hatten sich bemüht, die technischen Mängel der Knuckle zu beseitigen. So bestanden die Zylinderköpfe jetzt aus Leichtmetall für eine bessere Wärmeableitung, die vorher außenliegenden Ölleitungen waren ins Innere des Motors verlegt und die Ölpumpe verstärkt worden. Auch der Ventiltrieb war weiter überarbeitet worden und erforderte nun keine ständigen Nachstellungen mehr. 40 PS leistete die 1000er, 50 die 1200er Ausführung. Spricht es nun für die Qualität der Harley Motorräder schon der 20er und 30er Jahre oder soll man die der 40er Jahre erkonservativ nennen - jedenfalls war am Fahrwerk so gut wie nichts geändert worden: lediglich der stabile „Hard-Tail“ Einrohrrahmen war im vorderen Bereich durch das Wishbone Segment ergänzt worden: einem wünschelrutenähnlichen Rohr, dass sich vor dem Motor teilt und in zwei „Ästen“ als Unterrohre zum ungefederten Heck führt. Aber sonst alles wie gehabt: die Springergabel als Vorderradführung, ein extrabreiter Lenker, mächtiger Schwingsattel, bauchiger Tank, bequeme Trittbretter, Vierganggetriebe mit Kulissen-Handschaltung, Fußkupplung („Suicid-Clutch“ = Selbstmörderkupplung), Halbnaben-Trommelbremsen vorne und hinten, Trockengewicht 272 Kg. Für die Dämpfung hinten sind neben dem Sattel vor allem die fetten 5.00 x 16er Reifen zuständig.

Wie oben beschrieben schauen die Modelle aus, die zum Synonym für Nachkriegs-Harleys geworden sind - die werbewirksam mit Hollywoodstars wie Clark Gable, Marlon Brando oder Henry Fonda im Sattel abgelichtet wurden (die in ihrer Freizeit aber tatsächlich die Dampfer aus Milwaukee fuhren) und so schaut auch Tom's 1948er Modell aus: das erste Jahr mit dem neuen Panhead Motor, das letzte Jahr mit der Springer Gabel – in dieser Form sind eben nur im Jahr 1948 genau 4321 Stück hergestellt und verkauft worden. Schon im Jahr darauf wurde bei Harley ja begonnen, auch dem Fahrwerk mehr Augenmerk zu schenken. Die '49er Modelle bekamen eine hydraulische Telegabel und darauf bezugnehmend statt des bisherigen Buchstaben-Kürzels einen echten Namen: Hydra Glide (der zuerst aber nur für die Gabel verwendet wurde). Es sollte aber noch 10 Jahre dauern, bis die Pans auch hinten gedämpft wurden und zwar durch eine Schwinge mit zwei hydraulischen Federbeinen. Der Name entsprechend Duo-Glide (siehe [HIER](#)), die 1965 aufgrund der parallel zum Kickstarter mit einem E-Starter ausgerüsteten Modelle zu Electra-Glides gepimpt wurden. Sollte Tom also wieder einmal absolut keine Harley kaufen wollen, ihm aber dennoch eine „zulaufen“: das Angebot ist groß, die Auswahl schwierig ...









