



„Liberator“ - HARLEY DAVIDSON WLA 750 1943

Mit einem Hubraum von 750 ccm (45 Cubic Inch) war Harleys Modell D die Antwort des Unternehmens aus Millwaukee auf die absatzstarke Indian Scout aus Springfield, konnte aber damals nicht deren Stückzahlen erreichen. Beide Unternehmen hatte zu Beginn der 20er Jahre mit einem Flat Twin ähnlich der Douglas versucht in die von britischen Motorrädern dominierte mittlere Preisklasse vorzudringen, war damit aber schmerzhaft gescheitert. Erst mit der Scout – zuerst mit 600, später mit 750 Kubik – gelang es Indian, sich namhafte Marktanteile zu sichern, auch Excelsior gelang es mit der Super-X in diesem Segment Fuß zu fassen. Harley geriet in Zugzwang, das Model D sollte eine Antwort liefern. Gebaut wurde die D ab 1928. Die Eckdaten: V2 Zylinder mit seitengesteuerten Ventilen und abnehmbaren Ricardo-Zylinderköpfen, Dreigang-Getriebe handgeschaltet, Halbnabenbremsen vorne und hinten, Harleytypische Springergabel, 18,5 PS Leistung bei ca 4000 U/Minute, 177 Kilo Trockengewicht, eine Spitze von gut 100 Km/h im Solobetrieb – ein Gespannbetrieb war das Model D nicht vorgesehen

(siehe [HIER](#)). 1937 brachte Harley eine neue seitengesteuerte 750er, die offiziell WL hieß, wegen der Form der Zylinderköpfe aber „Flathead“ genannt wurde. Aufgrund der Rücklauf-Ölschmierung ein besonders wartungsarmes Motorrad. Weil die Wirtschaftskrise auch an der amerikanischen Rennsportszene nicht ohne Wirkung vorbeigegangen war, versuchte die AMA, die American Motorcycle Association, gegenzusteuern und schuf 1938 mit der C-Klasse eine Rennformel, die für Privatfahrer mit günstig anzuschaffenden, selbst getunten 750er Seitenventilern ideal war. So wie eben die WL, deren Flathead-Motor sich aber auch in der vieltausendfach produzierten Militärmaschine vom Typ WLA wiederfand. So eine sehen wir hier auf den Fotos, und zwar als Ausführung der US Militärpolizei in Vollausrüstung. Die Nummer 36 111P HQ-2 gibt es einen Hinweis auf das Einsatzgebiet damals im Krieg: 111P war eine texanische Truppe, die in Südtirol stationiert und bis in den Raum Salzburg und Oberösterreich operiert hat.

Zuständig waren die motorisierten Einheiten für die Aufrechterhaltung der Ordnung, Verkehrsüberwachung und -Regelung sowie als Begleitfahrzeuge von Konvois. Ihr Besitzer Thomas Schreiber trägt am Ärmel seiner zur Maschine passenden Uniform Epauletten, die diese Truppe repräsentieren.

88.000 Stück der WLA wurden gebaut und eingesetzt – große Mengen eben auch während des zweiten Weltkriegs in Europa – nach Kriegsende sind viele der „Liberator“ (Befreier) genannten Maschinen auch hier geblieben, wurden oft „zivilisiert“. Die US Armee sah keinen Grund, die

Motorräder wieder zurück in die Staaten zu bringen. Toms 750 Flathead kommt allerdings aus Kanada, war vom Vorbesitzer bereits restauriert worden. Er hat sie aber noch einmal komplett überarbeitet, künstlich gealtert und die entsprechende Patina hinzugefügt und nach und nach mit allem ausgerüstet, was damals zur Ausstattung einer Maschine der Militärpolizei gehört. Es sind aber alles mühsam und langwierig zusammengetragene Originalteile, keine Nachfertigungen. Ausnahme: die im Futteral steckende Langwaffe – vor der muss sich jedenfalls niemand fürchten, der Gewehrschaft mündet nämlich in keinen Lauf, sondern – in einen Besen!











