



HET VERHAAL VAN
HARLEY-DAVIDSON

EEN ODE AAN HET LEGENDARISCHE
MERK HARLEY-DAVIDSON

JOHN WESTLAKE

HET VERHAAL VAN
HARLEY-DAVIDSON

EEN ODE AAN HET LEGENDARISCHE
MERK HARLEY-DAVIDSON

JOHN WESTLAKE

KOSM•S

KOSMOS UITGEVERS, UTRECHT/ANTWERPEN



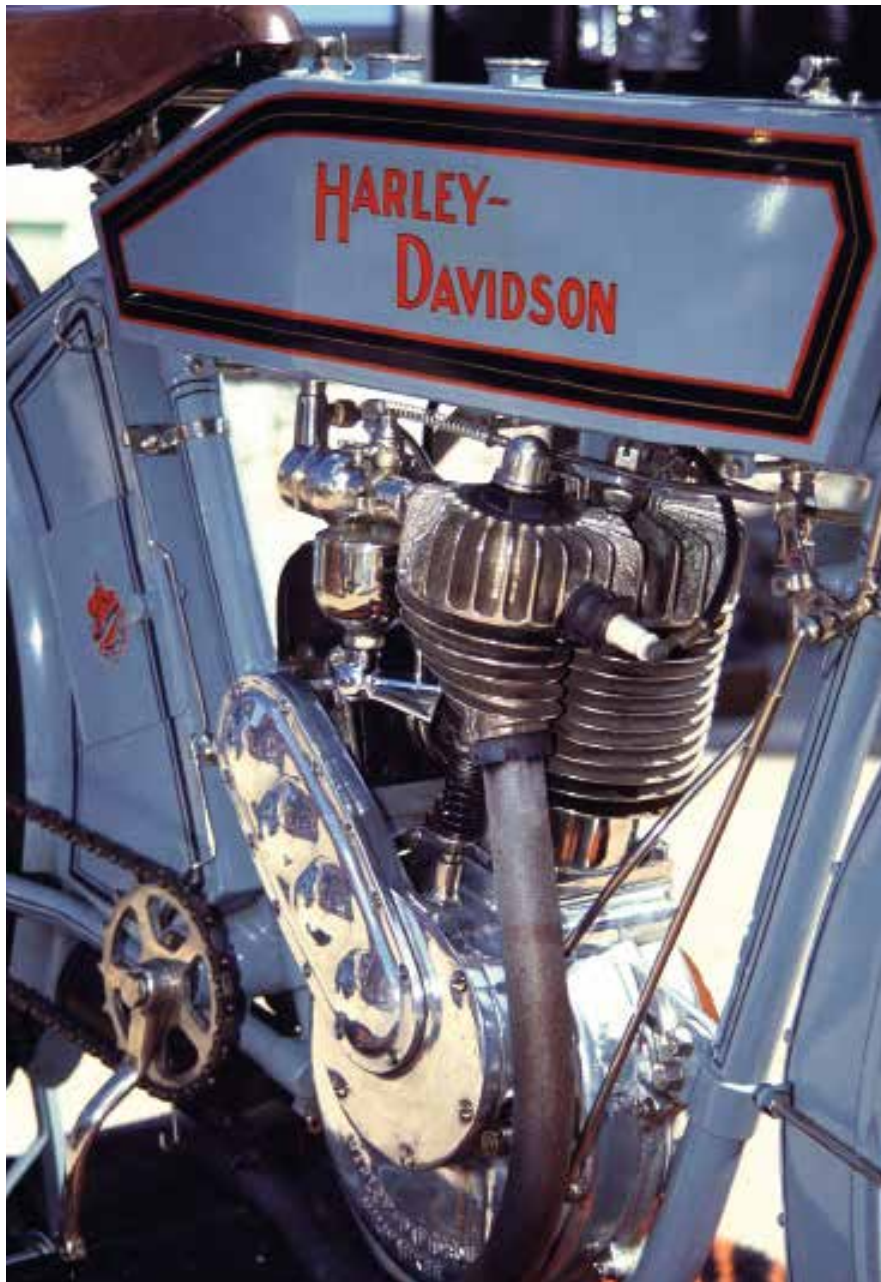
INHOUD

BEGINJAREN	6
LICHTE MOTORFIETSEN	26
BIG TWINS MET KOPKLEPPEN.....	44
DE SPORTSTER	64
RECENTE BIG TWINS.....	82
SPORTIEVE PRESTATIES.....	100
EEN STERK MERK	118
MODERNE TIJDEN	136
REGISTER	156
FOTOVERANTWOORDING	160



BEGINJAREN

HARLEY-
DAVIDSON





DE START MET EENCILINDERS

Het begin van de 20^{ste} eeuw was een buitengewone periode voor de ontwikkeling van de motorfiets. Overal ter wereld werkten pseudo-technici in schuurtjes en werkplaatsen aan tweewielers. Honderden bedrijfjes zagen het levenslicht en allemaal wilden ze dat mensen hun paard voortaan lieten staan en vervuilden voor betaalbaar, snel en betrouwbaar vervoer. De meeste bedrijfjes gaven al snel weer de geest, maar in het Amerikaanse Milwaukee lukte het twee jongemannen alle tegenslag te overwinnen en ongelooflijk succesvol te worden.

William S. Harley en Arthur Davidson waren oude schoolvrienden en beiden in de ban van techniek. Harley werkte als technisch tekenaar voor de motorfietsfabriek waar Davidson productontwikkelaar was. Dankzij hun gezamenlijke vaardigheden waren ze een perfect koppel om een technisch imperium op te bouwen.

In 1901 werkte de 20-jarige Harley een ontwerp uit voor een 'fiets-motor' van 106 cc. Van die eerste tijd is niet veel bekend, maar men vermoedt dat die gebaseerd was op een Franse De Dion-Bouton motor (de Fransen waren destijds een grootmacht op het gebied van motortechniek).

Vrij zeker is het dat de twee mannen geholpen werden door Arthurs broer Walter, een goede monteur die werkte als treinmachinist. Hij gaf de aanzet voor het voltooiën van het eerste prototype dat in 1903 klaar was. Hoewel er geen foto's van deze motorfiets bestaan, weten

LINKS: De Silent Gray Fellow, een eencilinder uit 1912.



BOVEN: In 1907 kregen William S. Harley (tweede van rechts) en Arthur Davidson (links) gezelschap van nog twee Davidsons: Walter (tweede van links) en William (rechts).

we dat die niet veel om het lijf had. Eigenlijk was het niet veel meer dan een fiets waar een kleine motor van William Harley aan hing. De prestaties van het voertuig waren natuurlijk treurig: je kon er niet eens de lage heuvels van Milwaukee mee beklimmen.

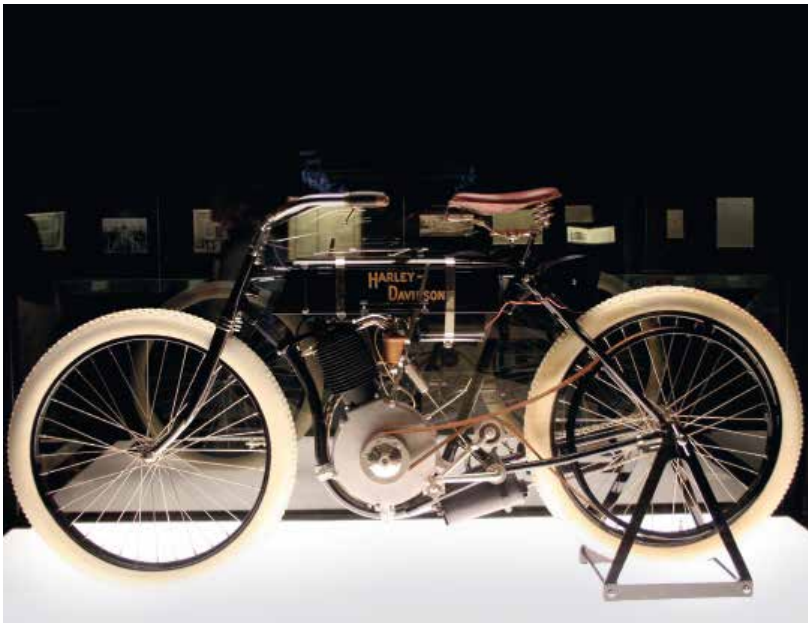
MEER POWER!

Ondanks de trage start raakte Walter enthousiast. Hij sloot zich aan bij het team en al snel volgde een nieuwe motorfiets met een veel grotere motor. Als je naar het ontwerp kijkt van deze eencilinder van 405 cc, lijkt het dat onze helden nauw hebben samengewerkt met Ole Evinrude, een andere jonge ingenieur uit Milwaukee die later het enorme buitenboordmotorenbedrijf Evinrude oprichtte. Want tussen de motoren van Harley-Davidson (het bedrijf werd officieel opgericht in 1903) en die van Evinrude uit die tijd, zijn er diverse overeenkomsten en sommigen denken dat Ole verantwoordelijk was voor de rolstoters in de motors van Harley.

ONDER: Deze Serial nr.1 was niet de allereerste Harley-Davidson-motorfiets (er waren eerder prototypes gemaakt), maar wel de oudste die nog bestaat. Hij staat nu in de lobby van het hoofdkantoor van Harley-Davidson in Milwaukee.

Het team werd ook beïnvloed door de eerste motorfietsen van Merkel van eind 1902 en nam het frameontwerp over van de Merkel dat naar onderen en rond de motor liep, anders dan de ruitvorm van gewone fietsen. Het tweede model van Harley verscheen in 1904 en wordt door velen (inclusief de officiële bedrijfshistorici) beschouwd als de eerste echte motorfiets van Harley-Davidson. De motorfiets van 1903 was gewoon een 'gemotoriseerde fiets'.

En vanaf toen begon het avontuur: een motorfiets-fanaat uit Chicago vond het tweede model zo mooi dat hij aanbood het in zijn woonplaats te gaan verkopen. Hij kocht er drie in 1905 en vierentwintig het jaar daarop. In 1906 bouwde het team een fabriek aan Juneau Avenue waar Harley-Davidson tot op de dag van vandaag kantoren heeft, en in 1907 kwam ook Arthurs oudere broer Bill Davidson bij het bedrijf om de machinewerkplaats te gaan runnen. De clan dijde uit.



HARLEY- DAVIDSON



The Book of "The Silent Grey" post free from
HARLEY-DAVIDSON MOTOR CO., LTD
21 Harleyson House, Newman St., London, W



**SPORTIEVE
PRESTATIES**







EEN ZEGERIJKE GESCHIEDENIS

Tegenwoordig worden vrijwel alle takken van de motorsport – MotoGP, World Superbikes, supercross, motorcross, trials – gedomineerd door Japanse en Europese fabrikanten. Zelfs op de Amerikaanse flat tracks wordt Harley-Davidson tegenwoordig overvleugeld door aartsrivaal Indian. Harley moet zich troosten met de winst van kleine kampioenschappen zoals de Amerikaanse Bagger-serie.

Maar zo was het niet altijd. Door de hele bestaansgeschiedenis van Harley heen heeft racen een belangrijke rol gespeeld in hun successtory en het bedrijf heeft tientallen fantastische racemotoren geproduceerd, van de vroege board track racers, tot alles-winnende XR750 crossmotoren en Grand Prix-winnende motorfietsen voor korte circuits. Als je naar de modellen kijkt die Harley-Davidson tegenwoordig maakt, staan die ver af van de racerij, maar toch heeft het bedrijf een lange sportieve geschiedenis.

In de begindagen was het winnen van betrouwbaarheidstests een belangrijke manier voor Harley-Davidson om te bewijzen hoe degelijk hun motorfietsen wel niet waren. Medeoprichter Walter Davidson maakte goede reclame voor het merk door tijdens zo'n betrouwbaarheidstest in 1908 met een Model 4, een perfecte 1000 punten te scoren. Dat was een goede start, maar de

LINKS: Sam Arena won in 1938 de Pacific Coast Championship door met zijn Harley-Davidson WLDR de volledige afstand van 200 mijl (321,86 km) vol gas te rijden, destijds een topprestatie.

betrouwbaarheidstests werden al gauw verdrongen door een veel spannender evenement: board track races.

Deze races vonden plaats in enorme ovale racebanen met hoog oplopende houten wanden. Toeschouwers verdrongen zich boven aan de randen om de motoren voorbij te zien schieten met snelheden van soms meer dan 160 km/u per uur. Het was een indrukwekkend schouwspel en je raakte onvermijdelijk onder de indruk van de fabrikant die de winnende motorfiets had gemaakt. En als dit gevaarlijk klinkt, dat was het ook. De motorcircuiten waar de races werden gehouden, kregen de bijnaam 'murder dromes' omdat er regelmatig racers en toeschouwers om het leven kwamen. Maar ondanks de vele ongelukken groeide de populariteit van dit soort races vanaf 1915 enorm en Harley-Davidson werkte hard aan het creëren van een motorfiets die daar kon winnen. William Harley had de leiding over het fabrieksteam. Hij benaderde de uitdaging pragmatisch en huurde experts van buitenaf in

ONDER: De beroemde Harley-Davidson-coureur Joe Petrali werd in 1932, 1933, 1935 en 1936 Amerikaans kampioen heuvel beklimmen.

RECHTS: Waar of wanneer dit gebeurde is niet bekend, maar we mogen aannemen dat dit niet goed afliep. De motorfiets op de foto is een aangepast Model F.







BOVEN: Otto Walker was een van de eerste fabrieksrijders van Harley-Davidson en in 1921 de eerste coureur die een race won met een gemiddelde snelheid van meer dan 100 mijl per uur (160,93 km/u).

om van het 999 cc V-Twin Model 17s, een snellere en beter hanteerbare motorfiets te maken. En zijn inspanningen hadden resultaat, want in 1921 won Otto Walker de Fresno Mile met een gemiddelde snelheid van 101,4 mijl per uur. Voor het eerst had een motorrijder een race gewonnen met meer dan 160 km per uur. Het coureursteam van Harley-Davidson – bijgenaamd de Wrecking Crew – won dat jaar alle nationale titels.

Door de Grote Depressie kwam het racen in de jaren 1930 op een laag pitje te staan, omdat zowel Harley als zijn klanten zich schrap moesten zetten om de storm te doorstaan. En toen de rijders weer terugkeerden nadat de barre economische tijden voorbij waren, merkten ze dat de racewereld was veranderd. De

MODERNE TIJDEN
VAN DE V-ROD TOT DE
PAN AMERICA EN DE LIVEWIRE





MEER VOORUITGANG DAN OOIT

Sinds het jaar 2000 beleeft Harley-Davidson een van de spannendste en meest tumultueuze periodes van zijn bestaan. Sindsdien heeft het bedrijf vier compleet nieuwe motorfietsen op de markt gebracht, kocht en verkocht het MV Agusta, nam het Buell Motorcycles over en stootte het weer af, waren er grote arbeidsconflicten, verwelkomde het 250.000 fans tijdens het 100-jarige jubileum in Milwaukee, voerde het tot twee keer toe ingrijpende veranderingen door in de bedrijfsstrategie en opende het een groot nieuw museum.

Voor critici die Harley ervan beschuldigden dat ze al maar doormodderden en steeds weer dezelfde oude V-Twins bleven maken, moeten de afgelopen twee decennia een schok zijn geweest. De motorfiets die het bewijs was van Harley-Davidsons focus op moderne tijden, was de V-Rod die in 2001 werd geïntroduceerd. Dat was weliswaar opnieuw een grote V-Twin,

LINKS: Een rij elektrische LiveWires staat te wachten op testrijders tijdens een demonstratie in 2019. De LiveWire is duur maar van grote klasse.

maar toch week die sterk af van de klassieke modellen van Harley. De V-Rod was vloeistofgekoeld, had geen stoterstangen, maakte gebruik van vier kleppen per cilinderkop, had een V-hoek van 60 graden tussen de cilinders in plaats van 45 en maakte gebruik van de korteslagmotor van de Japanse en Europese motorfietsen (waarbij de slag kleiner is dan de boring).

Sterker nog, de motor was zelfs ontworpen door Europeanen. De technici van Harley-Davidson werkten voor de motor samen met Porsche zoals ze ook in de jaren 70 hadden gedaan tijdens het Nova-project. Ook de prestaties waren modern: de 1131 cc motor leverde 115 pk bij een (voor Harley) extreem hoog toerental van 8250 tpm en het koppel was een ronkende 113,89 Nm bij 7000 tpm.

De V-Rod was een nieuwe motorfiets maar de motor, de Revolution, was niet nieuw voor Harley-Davidson. De ingenieurs van Porsche hadden de VR1000 racemotor als uitgangspunt genomen en de basisconstructie van deze twee motoren





ONDER: Van deze kant bekeken lijkt de V-Rod een pure Harley-Davidson: lange voorvork, lage zit, een heleboel chroom. Vanaf de voorkant zie je vóór de splinternieuwe vloeistofgekoelde motor de radiator.

Het merk Harley-Davidson maakt de sensationeelste motorfietsen ter wereld. Met hun iconische uitstraling en krachtige, ronkende V-Twin-motor staan ze garant voor snelheid, avontuur en een gevoel van vrijheid.

Het verhaal van Harley-Davidson brengt de roemrijke geschiedenis in kaart van deze ware Amerikaanse legende – van de kleine machinewerkplaats in Milwaukee aan het begin van de twintigste eeuw tot het wereldwijde dealernetwerk van nu. Met in de spotlights natuurlijk de allermooiste motoren: van de vroege Twins en ranke Sportsters tot de Softails, Dyna's en de recente Revolution Max.

De prachtige beelden en het verhelderende commentaar vertellen het turbulente verhaal van Harley-Davidson en de machines die het merk groot maakten.

OOK VERKRIJGBAAR IN DEZE SERIE:



**KOS
MOS**

NUR 463
Kosmos Uitgevers,
Utrecht/Antwerpen
www.kosmosuitgevers.nl