

## Quick and dirty

### Harley-Davidson feiert den 50. Geburtstag der XR-750

- Die erfolgreichste Rennmaschine aller Zeiten
- Stuntbike für Evel Knievel und Ausstellungsstück im Guggenheim Museum
- Motor der Nachfolgerin basieren auf dem Triebwerk der XG 750 Street

#### *Kurzfassung*

(Neu-Isenburg, 03.06.2020) Sie ist ein Kind der ausgehenden Sechziger und ihre Geburt im Jahr 1970 verdankt die XR-750 der Tatsache, dass der amerikanische Motorradrennsportverband AMA (American Motorcyclist Association) das Reglement im Flat Track geändert hatte. Die neuen Richtlinien ließen seitengesteuerten Motoren, wie sie Harley-Davidson bis dato erfolgreich in seinen KR-Racern verwendete, keine Chance mehr. Ein 750er-OHV-Triebwerk musste her – und Harleys Rennmanager Dick O'Brien baute es mit seinem Team auf Basis des V-Twins, der in der Sportster-Rennmaschine XLR zum Einsatz kam. Er montierte den getunten V2 in einen modifizierten KR-Racingrahmen und verfeinerte sein Werk mit edlen Bauteilen von Ceriani und Girling sowie mit in Jet Fire Orange gehüllten Fiberglaskomponenten. Das Ergebnis brachte gerade mal 134 Kilo auf die Waage. 200 Einheiten wurden hergestellt, um dem Reglement der AMA zu entsprechen. 3.200 US-Dollar musste ein Rennfahrer für ein Exemplar auf den Tresen legen.

Zwei Jahre später war die XR-750 zur Perfektion gereift: 1972 erlaubten Leichtmetallzylinder und -köpfe eine höhere Kompression und boten zudem den thermischen Problemen der bisher verwendeten Gusseisenversionen erfolgreich Paroli. Den hinteren Zylinder drehten die Ingenieure um, sodass zwei Vergaser rechts und ein hochgezogener Auspuff links Platz fanden. Mehr Power und ungetrübte Standfestigkeit waren der Lohn der Mühe und die XR-750 schickte sich an, den Flat Track zu dominieren. In den Jahren 1972 bis 2008 entschied sie – ständig weiter optimiert – 29 der 37 AMA Grand National Championships für sich und auf ihr Konto gehen mehr Rennsiege, als jedes andere Motorrad in der Geschichte der AMA zu verbuchen hat, was ihr den Titel „Erfolgreichste Rennmaschine aller Zeiten“ sicherte. Stuntman Evel Knievel vollführte seine spektakulärsten Sprünge auf ihr und das Guggenheim Museum präsentierte sie in seiner Ausstellung The Art of the Motorcycle. Zu ihren straßenzugelassenen Derivaten gehören die 1983 eingeführte XR 1000 und die XR 1200, die 2008 auf den Markt kam.



Noch heute donnern – inzwischen auf über 100 PS erstarkte – XR-750-Rennmaschinen über amerikanische Flat-Track-Pisten, doch inzwischen hat Harley-Davidson eine Kronprinzessin der klassischen Sportskanone am Start: Die XG 750R, deren flüssigkeitsgekühlter 60-Grad-V2 auf dem Revolution-X-Motor der Street-Modelle basiert, schickt sich an, in die Fußstapfen ihrer großen Vorgängerin zu treten – ein faszinierendes Stück Technik, doch leider „for race use only“! Wer die straßentauglichen und zulassungsfähigen Harleys kennenlernen will, schaut beim nächstgelegenen Vertragshändler vorbei. Man findet ihn unter [www.Harley-Davidson.com](http://www.Harley-Davidson.com).

## *Langfassung*

(Neu-Isenburg, 03.06.2020) Sie ist ein Kind der ausgehenden Sechziger und ihre Geburt im Jahr 1970 verdankt die XR-750 der Tatsache, dass der amerikanische Motorradrennsportverband AMA (American Motorcyclist Association) das Reglement im Flat Track geändert hatte. Die neuen Richtlinien ließen seitengesteuerten Motoren, wie sie Harley-Davidson bis dato erfolgreich in seinen KR-Racern verwendete, keine Chance mehr. Ein 750er-OHV-Triebwerk musste her – und Harleys Rennmanager Dick O'Brien baute es mit seinem Team auf Basis des V-Twins, der in der Sportster-Rennmaschine XLR zum Einsatz kam. Bei dem neuen Flat Tracker fand das getunte Triebwerk in einem modifizierten KR-Racingrahmen Platz, der mit Ceriani-Gabel und Girling-Federbeinen verfeinert und von einem Fiberglastank nebst -büzel in Harleys Rennfarbe Jet Fire Orange gekrönt wurde. Auf die leichten 4x19-Inch-Speichenräder zog man Rennpneus und die 2,8 Liter Motoröl zirkulierten durch einen optimierten Kreislauf. Die Maschine brachte gerade mal 134 Kilo auf die Waage und sie war eine wahrhaft feurige Lady: Eine Viertelumdrehung des Gasgriffs genügte, um ihre Drosselklappe vollständig zu öffnen. 200 Einheiten wurden hergestellt, um dem Reglement der AMA zu entsprechen. 3.200 US-Dollar musste ein Rennfahrer für ein Exemplar auf den Tresen legen – Bremsen nicht inbegriffen, denn im Flat Track braucht es nur eine einzige davon und die konnten die Teams ganz nach persönlicher Vorliebe am Heck nachrüsten.

Zwei Jahre später war die XR-750 zur Perfektion gereift: 1972 erlaubten Leichtmetallzylinder und -köpfe eine höhere Kompression und boten zudem den thermischen Problemen der bisher verwendeten Gusseisenversionen erfolgreich Paroli. Den hinteren Zylinder drehten die Ingenieure um, sodass zwei mit wichtigen Luftfiltern versehene 36er-Vergaser rechts und ein hochgezogener Auspuff links Platz fanden. Kurbelwelle, Pleuel, Kolben und Ventile wurden auf ein modifiziertes Bohrungs-Hub-Verhältnis hin neu konstruiert. Mehr Power und ungetrübte Standfestigkeit waren der Lohn der Mühe und spätestens jetzt konnten andere Teams einpacken, denn die XR-750



schickte sich an, den Flat Track zu dominieren. In den Jahren 1972 bis 2008 entschied sie – ständig weiter optimiert – 29 der 37 AMA Grand National Championships für sich und auf ihr Konto gehen mehr Rennsiege, als jedes andere Motorrad in der Geschichte der AMA zu verbuchen hat, was ihr den Titel „Erfolgreichste Rennmaschine aller Zeiten“ sicherte. Stuntman Evel Knievel vollführte seine spektakulärsten Sprünge auf ihr und das Guggenheim Museum erkor sie zu einem der Schmuckstücke in der Ausstellung The Art of the Motorcycle. Zu ihren straßenzugelassenen Derivaten gehören die 1983 eingeführte XR 1000 und die XR 1200, die 2008 auf den Markt kam.

Seit Beginn der Achtzigerjahre fertigte Harley-Davidson statt kompletter XR-750-Racebikes nur noch Motoren und sicherte die Teileversorgung für die Rennteams, die ihre Fahrwerke inzwischen ohnehin gern in Eigenregie zusammensteckten. Ende der Achtziger gab's dann statt der Motoren nur noch Teile. Wer eines der etwas mehr als 500 Komplettbikes aus Milwaukee besitzt, kann sich glücklich schätzen, denn es ist längst ein Vielfaches seines ursprünglichen Preises wert.

Noch heute donnern – inzwischen auf über 100 PS erstarkte – XR-750-Rennmaschinen über amerikanische Flat-Track-Pisten, doch inzwischen hat Harley-Davidson eine Kronprinzessin der klassischen Sportskanone am Start: Die XG 750R, deren flüssigkeitsgekühlter 60-Grad-V2 auf dem Revolution-X-Motor der Street-Modelle basiert, schickt sich an, in die Fußstapfen ihrer großen Vorgängerin zu treten – ein faszinierendes Stück Technik, doch leider „for race use only“! Wer die straßentauglichen und zulassungsfähigen Harleys kennenlernen will, schaut beim nächstgelegenen Vertragshändler vorbei. Man findet ihn unter [www.Harley-Davidson.com](http://www.Harley-Davidson.com).

03.06.2020

2020HD18

*Eine Presseinformation der  
Harley-Davidson Germany GmbH  
Konrad-Adenauer-Str. 3, 63263 Neu-Isenburg*

*Über die Harley-Davidson Motor Company  
Seit 1903 erfüllt Harley-Davidson den Traum von der persönlichen Freiheit mit führenden Innovationen in der zweirädrigen Mobilität. Das Unternehmen stellt ein wachsendes Portfolio moderner, unverwechselbarer sowie individualisierbarer Motorräder her und belebt die Marke mit einer umfangreichen Palette an Zubehör, Motorrad- und Freizeitkleidung sowie Accessoires. Weitere Informationen über Harley-Davidson und die Erschließung neuer Generationen von Motorradfahrern findet man auf [www.harley-davidson.com](http://www.harley-davidson.com).*

