



Das Modelljahr 2021 bei Harley-Davidson

Harley-Davidson hat den Zeitpunkt der Einführung eines neuen Modelljahrs vom Spätsommer auf den Jahresbeginn verschoben. Um den Wert und die Attraktivität seiner Produkte zu stärken, strafft das Unternehmen 2021 die Modellpalette. Künftige Erweiterungen des Portfolios werden sich noch stärker an Maschinen orientieren, die prägend für die Marke sind.

Das Harley-Davidson Modellprogramm für das Jahr 2021 umfasst hierzulande neben der elektrisch angetriebenen LiveWire 18 benzingetriebene Serienmaschinen, ein Modell der neuen Icons Collection, zwei Serientrikes und vier umfangreich individualisierte CVO Sondermodelle.

Zu den Neuheiten gehört die Pan America, die in einer Basisversion als Pan America 1250 und in einer noch aufwendiger ausgestatteten Variante namens Pan America 1250 Special auf den Markt gebracht wird. Beim Motor dieser Adventure Tourer handelt es sich um den neu konstruierten Revolution Max, einen flüssigkeitsgekühlten V2 mit 1252 cm³ Hubraum und einem Zylinderwinkel von 60°. Auch der leichte, aus drei Komponenten bestehende Rahmen und das fortschrittliche Fahrwerk beider Pan America Versionen wurden neu konstruiert. Auf Basis dieser neuen Plattform werden künftig weitere Modelle entstehen.

Die Street Bob wird 2021 zur Street Bob 114, da Harley-Davidson sie mit dem 1.868 cm³ großen Milwaukee-Eight Motor ausrüstet, der für ein Plus an Leistung und Drehmoment sorgt. Die Maschine verfügt jetzt unter anderem serienmäßig über einen Soziussitz und aufwendige Lackierungen. Bei der Fat Boy 114 ersetzen im neuen Modelljahr glänzend verchromte die bisher verwendeten Satin-Chrome-Bauteile. Die Sport Glide wird 2021 mit farblich auf die Motorradlackierung abgestimmten Koffern angeboten.

Mit der Electra Glide Revival präsentiert Harley-Davidson die neue Icons Collection, die künftig Jahr für Jahr erweitert wird. Sie umfasst Motorräder, die in streng limitierter Stückzahl hergestellt werden und an traditionelle Formen sowie amerikanischen Style anknüpfen. Als erstes Modell dieser Edition bildet die Electra Glide Revival eine Reminiszenz an den Look der 60er-Jahre des vergangenen Jahrhunderts.

Umfangreich modellgepflegt wurden die Typen Street Glide Special, Road Glide Special und Road King Special. Sie erhielten neue Sturzbügel, neue Luftfilter und neue Räder mit gekreuzten Gusspeichen. Die Road King Special und die Street Glide Special sind zudem mit einem neuen Daymaker LED-Scheinwerfer ausgestattet. Street Glide Special und Road Glide Special werden künftig sowohl in einer Version mit schwarzem als auch in einer Version mit Chrome Finish und jeweils darauf abgestimmter Farbgebung angeboten. Sie verfügen ferner über eine neu gestaltete flache Tankkonsole sowie einen neuen, seitlich angeordneten Tankstutzen und neue Tankemblem.

Die Modelle CVO Street Glide und CVO Road Glide werden jetzt erstmals mit Harley-Davidson Audio powered by Rockford Fosgate, einem besonders leistungsstarken und fortschrittlichen Audiosystem, ausgerüstet.

Alle Touring, Trike und CVO Modelle erhalten eine neue, leichtgängige, mechanisch betätigte Kupplung. Alle Modelle mit dem Farbtouchscreen-Infotainmentsystem Boom! Box GTS sind nun nicht mehr nur kompatibel mit Apple CarPlay, sondern zusätzlich auch mit Android Auto.



DIGITALES BILD- UND TEXTMATERIAL

Hochauflösende Fotos erhalten Sie im Harley-Davidson Pressebereich für das Modelljahr 2021 unter www.h-dmediakit.com oder vom Harley-Davidson Presse-Service.

Diese Pressemappe steht Ihnen als PDF-Datei unter www.h-d-presseservice.de in unserem Pressearchiv zur Verfügung.

Sollten Sie weitere Fragen zu Harley-Davidson haben, rufen Sie uns bitte einfach an.

Harley-Davidson Presse-Service, Sassenbach GmbH, Hohe Straße 128-132, 50667 Köln,
Telefon: +49 (0)221 56 96 06 15, E-Mail: h-d-pr@sassenbach.de

Alle Angaben entsprechen dem Stand April 2021.

Änderungen vorbehalten.

Impressum

Verantwortlich für den Inhalt: Abt. Marketing, Harley-Davidson Germany GmbH, Neu-Isenburg
Redaktion: Rudolf Herzig, Harley-Davidson Presse-Service, Sassenbach GmbH, Köln
Lektorat: Barbara Wachs, Sassenbach GmbH, München
Fotos: Harley-Davidson

Köln, im April 2021.



Inhalt

Überblick	4
Die Modellpflegemaßnahmen	5
<i>Neu:</i> die Icons Collection	8
<i>Neu:</i> die Pan America 1250 und die Pan America 1250 Special	9
<i>Neu:</i> Pan America 1250 (RA 1250)	22
<i>Neu:</i> Pan America 1250 Special (RA 1250S)	23
Elektrozweiräder – die LiveWire	24
Die Softail Familie	26
<i>Modellgepflegt:</i> Street Bob 114 (FXBBS)	28
Weitere Softail Modelle im Jahr 2021	29
Die Touring Familie und die Trikes	31
<i>Neu:</i> Electra Glide Revival (FLH)	33
Weitere Touring Modelle und Trikes im Jahr 2021	34
Die CVO Familie	36
<i>Modellgepflegt:</i> CVO Street Glide (FLHXSE)	38
<i>Modellgepflegt:</i> CVO Road Glide (FLTRXSE)	39
<i>Modellgepflegt:</i> CVO Limited (FLHTKSE)	40
<i>Modellgepflegt:</i> CVO Tri Glide (FLHTCUTGSE)	41
Harley-Davidson Technologie und Assistenzsysteme	42
Überblick über die elektronischen Systeme	47
Die Lackfarben im Modelljahr 2021	48
Die Geschichte von Harley-Davidson	49
Technische Daten und Hinweis zur Haftung	53



Überblick

Im Modelljahr 2021 bietet Harley-Davidson hierzulande die elektrisch angetriebene LiveWire sowie 18 benzingetriebene Serienmaschinen, ein Bike der neuen Icons Collection, zwei Serientrikes und vier aufwendig individualisierte CVO Sondermodelle an. Neu sind die Modelle Pan America 1250 und Pan America 1250 Special sowie die Electra Glide Revival. Das Produktportfolio für Europa, den Nahen Osten und Afrika umfasst ab sofort keine Street und Sportster Modelle mehr, die Sportster Modelle Iron 883, Iron 1200 und Forty-Eight werden jedoch weiterhin in den USA für den heimischen Markt sowie für Märkte außerhalb der EU produziert. Auch die Electra Glide Standard, die Deluxe und die FXDR 114 sind 2021 nicht mehr im Angebot von Harley-Davidson vertreten. Street Bob, Fat Boy, Fat Bob und Low Rider sind ab jetzt ausschließlich mit Milwaukee-Eight 114 Motor erhältlich, was mit dem Buchstaben S oder der Zahl 114 in der Modellbezeichnung zum Ausdruck kommt. Die Heritage Classic ist im Modelljahr 2021 auch mit Milwaukee-Eight 107 erhältlich. Harley-Davidson gewährt in Deutschland und Österreich auf alle Modelle vier Jahre Garantie und ein Jahr Mobilitätsgarantie Harley Assist. Auf den Hauptakku (RESS) der LiveWire werden fünf Jahre Garantie gewährt.

Baureihen und ihre Kennzeichen		Modellbezeichnungen und Typkürzel
Revolution Max	Typ: RA1 Revolution Max Motor: vier obenliegende Nockenwellen, 1252 cm ³ , flüssigkeitsgekühlt, vier Ventile pro Zylinder, Doppelzündung, zwei Ausgleichswellen, 112 kW (152 PS), Sechsganggetriebe; Revolution Max Fahrwerk mit Motor als mitragendem Element: Upside-down-Telegabel, Zentralfederbein, beide Komponenten vollständig einstellbar (Pan America 1250 Special: elektronisch einstellbares, semiaktiv ausgeführtes Fahrwerk); starre Motoraufhängung, drei Bremsscheiben, RDRS Safety Enhancements mit Antiblockiersystem, Kurven-Antiblockiersystem, elektronischer Bremskraftverteilung, kurvenoptimierter elektronischer Bremskraftverteilung, Traktionskontrolle, Kurven-Traktionskontrolle, Antriebsschlupfregelung, Kurven-Antriebsschlupfregelung und Fahrzeughalteassistent, Pan America 1250 Special zusätzlich mit Reifenluftdruck-Kontrollsystem	Neu: Pan America 1250 (RA 1250) Neu: Pan America Special 1250 (RA 1250S)
		LiveWire (ELW)
EV	Typ: EV1 Revelation Motor: Wechselstrom-Dreiphasen-Permanentmagnet-Synchronmotor, sechs Pole, flüssigkeitsgekühlt, Dauerleistung 60 kW (82 PS), Spitzenleistung 78 kW (106 PS); LiveWire Fahrwerk: Showa SFF-BP Upside-down-Gabel, Showa BFRC-lite Mono-Shock, Fahrwerkselemente vollständig einstellbar, RDRS Safety Enhancements mit Antiblockiersystem, Kurven-Antiblockiersystem, Traktionskontrolle, Kurven-Traktionskontrolle, Antriebsschlupfregelung und Kurven-Antriebsschlupfregelung; H-D Connect	LiveWire (ELW)
Softail	Typ: ST1 Big Twin: Milwaukee-Eight 107 oder 114 Motor; eine Nockenwelle, je nach Modell 1745 oder 1868 cm ³ , luftgekühlt, Auslassbereich flüssigkeitsgekühlt mit Motoröl, vier Ventile pro Zylinder, Doppelzündung, zwei Ausgleichswellen, je nach Modell bis zu 70 kW (95 PS), Sechsganggetriebe; Softail Fahrwerk: Telegabel (Low Rider S, Sport Glide und Fat Bob 114: Upside-down-Telegabel), Zentralfederbein, starre Motoraufhängung, zwei Bremsscheiben (Low Rider S und Fat Bob 114: drei Bremsscheiben), Antiblockiersystem	Softail Standard (FXST)
		Modellgepflegt: Street Bob 114 (FXBBS)
		Low Rider S (FXLRS)
		Sport Glide (FLSB)
		Fat Bob 114 (FXFBS)
		Softail Slim (FLSL)
		Breakout 114 (FXBRS)
		Modellgepflegt: Fat Boy 114 (FLFBS)
		Neu: Heritage Classic 107 (FLHC)
Heritage Classic 114 (FLHCS)		
Touring	Typ: FL3 Big Twin: Milwaukee-Eight 107 (Road King) oder 114 Motor (andere); eine Nockenwelle, je nach Modell 1745 oder 1868 cm ³ , luftgekühlt, Auslassbereich flüssigkeitsgekühlt mit Motoröl oder Kühlfüssigkeit (je nach Modell), vier Ventile pro Zylinder, Doppelzündung, Ausgleichswelle, bis zu 69 kW (94 PS), Sechsganggetriebe; Touring Fahrwerk: Telegabel, zwei stehende Federbeine, vibrationsisolierende Motoraufhängung, drei Bremsscheiben, elektronische Bremskraftverteilung, ABS, Reifenluftdruck-Kontrollsystem, RDRS Safety Enhancements (nicht bei Road King) mit Kurven-Antiblockiersystem, elektronischer Bremskraftverteilung, kurvenoptimierter elektronischer Bremskraftverteilung, Traktionskontrolle, Kurven-Traktionskontrolle, Antriebsschlupfregelung und Fahrzeughalteassistent	Road King (FLHR)
		Modellgepflegt: Road King Special (FLHRXS)
		Modellgepflegt: Street Glide Special (FLHX)
		Modellgepflegt: Road Glide Special (FLTRXS)
		Road Glide Limited (FLTRK)
		Ultra Limited (FLHTK)
Icons Coll.	Typ: FL3 Technische Angaben: siehe Touring	Neu: Electra Glide Revival (FLH)
Trike	Typ: TG1 Big Twin: Milwaukee-Eight 114 Motor; eine Nockenwelle, 1868 cm ³ , luftgekühlt, Auslassbereich flüssigkeitsgekühlt mit Motoröl oder Kühlfüssigkeit (je nach Modell), vier Ventile pro Zylinder, Doppelzündung, Ausgleichswelle, 65 kW (88 PS), Sechsganggetriebe mit Rückfahrlilfe; Trike Fahrwerk: Telegabel, Starrachse, Differenzial, zwei Federbeine, vibrationsisolierende Motoraufhängung, Feststellbremse, RDRS Safety Enhancements mit Antiblockiersystem, Kurven-Antiblockiersystem, elektronischer Bremskraftverteilung, kurvenoptimierter elektronischer Bremskraftverteilung, Traktionskontrolle, Kurven-Traktionskontrolle und Antriebsschlupfregelung	Freewheeler (FLRT)
		Tri Glide Ultra (FLHTCUTG)
CVO	Typ: FL3 bzw. TG1 limit. Auflage auf Basis der entsprechenden Touring bzw. Trike Modelle, Milwaukee-Eight 117 Motor, Auslassbereich flüssigkeitsgekühlt mit Motoröl oder Kühlfüssigkeit (je nach Modell), 1923 cm ³ , bis zu 78 kW (106 PS), RDRS Safety Enhancements mit Antiblockiersystem, Kurven-Antiblockiersystem, elektronischer Bremskraftverteilung, kurvenoptimierter elektronischer Bremskraftverteilung, Traktionskontrolle, Kurven-Traktionskontrolle, Antriebsschlupfregelung, Fahrzeughalteassistent (nur Zweiräder) und Reifenluftdruck-Kontrollsystem	CVO Street Glide (FLHXSE)
		CVO Road Glide (FLTRXSE)
		CVO Limited (FLHTKSE)
		CVO Tri Glide (FLHTCUTGSE)



Die Modellpflegemaßnahmen

Modifikationen, die mehrere Baureihen betreffen

In allen Harley-Davidson Motorrädern und Trikes kommen im Modelljahr 2021 neue Steuergeräte und Kabelbäume zum Einsatz. Damit wurden die elektronischen Features über alle Modellplattformen hinweg vereinheitlicht, was Wartungsarbeiten erleichtert.

Die Touring Typen, die Trikes und die CVO Modelle wurden für das Modelljahr 2021 mit einer neuen, mechanisch betätigten Kupplung ausgerüstet, die sehr geringe Handkräfte erfordert und zugleich das Gefühl am Kupplungshebel im Vergleich zur bisher verwendeten Kupplung optimiert, da der Eingriffsbereich am Hebel vergrößert wurde.

Harley-Davidson Touring Modelle, die über das Farbtouchscreen-Infotainmentsystem Boom! Box GTS verfügen – die Typen Street Glide Special, Road Glide Special, Road Glide Limited, Ultra Limited, Electra Glide Revival, Tri Glide Ultra, CVO Street Glide, CVO Road Glide, CVO Limited und CVO Tri Glide – sind nun nicht nur kompatibel mit Apple CarPlay, sondern zusätzlich auch mit Android Auto. Mittels beider Systeme können Funktionen eines entsprechenden Smartphones mit dem Infotainmentsystem genutzt werden. Verbindet der Fahrer sein kompatibles Smartphone, kann er über den Bildschirm des Infotainmentsystems auf Medien, Streamingdienste, Navigation und andere Apps zugreifen beziehungsweise mit anderen kommunizieren (zur Herstellung der Kompatibilität von Boom! Box GTS mit Apple CarPlay sind den Vorgaben von Apple entsprechend ein Wireless Headset und damit verbunden ein Wireless Interface Module aus dem Harley-Davidson Originalzubehörprogramm erforderlich).

Softail Baureihe

Street Bob 114

Für 2021 erfährt die Harley-Davidson Street Bob ein umfangreiches Upgrade, das sie zur Street Bob 114 macht. Dank des kraftvollen Milwaukee-Eight 114 Motors bietet die Maschine jetzt noch mehr Leistung und Drehmoment. Im Vergleich zu ihrer Vorgängerin mit Milwaukee-Eight 107 konnte die Beschleunigung von null auf 60 mph (96,6 km/h) um rund 9 % und der Durchzug von 60 auf 80 mph (96,6 km/h auf 128,7 km/h) im fünften Gang um rund 13 % optimiert werden. Außerdem verfügt die Maschine 2021 serienmäßig über einen Soziussitz und Soziusfußrasten. Sie kommt in vier aufwendigen Lackierungen auf den Markt – entweder in Vivid Black oder in Stone Washed White Pearl, Baja Orange oder Deadwood Green, jeweils mit farblich abgesetzten Tankflanken inklusive Harley-Davidson Schriftzug und klassischem Number-One-Logo

Fat Boy 114

Für 2021 hat Harley-Davidson den Look der Fat Boy 114 überarbeitet und aufgehellt, indem die matten Chromteile an Antriebsstrang, Auspuff, Front End, Instrumentenkonsole und hinterem Fender durch glänzende Elemente ersetzt wurden. Zu den nunmehr glanzverchromten beziehungsweise glanzpolierten Bauteilen gehören die Motor- und Ventildeckel, die Auspuffanlage mit ihren Hitzeschilden, das Scheinwerfergehäuse, die Gabelabdeckungen und die Riser, die Heckfenderhalter, die Tankkonsole und das Ventilator Luftfiltercover.



Heritage Classic

2021 ist die Heritage Classic wahlweise im Chrome Finish mit Milwaukee-Eight 107 (als Heritage Classic) oder wie bisher in einem dunklen Finish mit Milwaukee-Eight 114 (als Heritage Classic 114) erhältlich. Im Gegensatz zu den anderen mit Milwaukee-Eight 107 ausgerüsteten Softail Modellen kann die Leistung der Heritage Classic nicht auf 35 kW reduziert werden.

Sport Glide

Während die Koffer der Sport Glide im Vorjahr stets unlackiert waren, kommt die Maschine im Modelljahr 2021 mit farblich auf das Motorrad abgestimmten Koffern auf den Markt. Wie die anderen Lackteile der Maschine sind die Koffer dann in Vivid Black, Gauntlet Gray Metallic, Stone Washed White Pearl oder Snake Venom gehalten. In Vivid Black ist das Bike wahlweise auch weiterhin mit unlackierten Koffern erhältlich. Zur Unterscheidung der beiden schwarzen Versionen wird die Variante mit lackierten Koffern als Vivid Black Deluxe gelistet.

Touring Baureihe und Trikes

Mehrere Typen erhielten für das Modelljahr 2021 neu gestaltete Lenker. So kommen bei Road King, Road King Special, Road Glide Special und Road Glide Limited neue Mini-Ape-Lenker zum Einsatz, während Street Glide Special, Ultra Limited und das Trike Tri Glide Ultra jetzt Lenker haben, die etwas höher bauen und näher zum Fahrer hin gekröpft sind.

Road King Special, Street Glide Special und Road Glide Special

Die mit dem Namenszusatz Special gekennzeichneten Bagger der Touring Baureihe – die Modelle Road King Special, Street Glide Special und Road Glide Special – wurden für 2021 umfangreich überarbeitet. Sie wurden mit neu gestalteten, niedrig angeordneten Sturzbügeln ausgerüstet, die ihren geduckten Look unterstreichen und nach vorn abgewinkelt sind, um den Fußraum des Fahrers nicht einzuschränken. Außerdem kommen bei diesen drei Typen ein neuer Ventilator Luftfilter mit hohem Luftdurchsatz und sichtbarem Filterelement sowie neue Prodigy Räder mit 10 gekreuzten, filigranen Gusspeichen zum Einsatz.

Street Glide Special und Road Glide Special

Diese beiden Modelle erhielten darüber hinaus einen neuen Tank mit seitlichem Einfüllstutzen und einem Bar and Shield Emblem an den Flanken sowie eine neue, besonders flach gehaltene Tankkonsole.

Analog zu den Modellen Ultra Limited und Road Glide Limited werden jetzt auch Street Glide Special und Road Glide Special wahlweise in einem Black und einem Chrome Finish mit jeweils dazu passenden Lackfarben angeboten. Beim Chrome Styling sind die Motorgehäuse-, Getriebe-, Luftfilter- und Ventildeckel, der Lenker, die Auspuffanlage, die Tankkonsole, die Fußrasten und Trittbretter, die Pedale, Lenkergriffe, Blinker und weitere Features verchromt. Wer diese Option wählt, erhält die Räder in Hochglanzschwarz mit glanzgedrehten Kanten. Beim Black Styling sind die oben angeführten Bauteile in Schwarz und die Räder monochrom in Gloss Black gehalten.

Die Boom! Box GTS Infotainmentsysteme von Road Glide Special und Street Glide Special erhalten neue, klangstarke 5,25" (13,3 cm) große Lautsprecher.



Street Glide Special und Road King Special

Bei Street Glide Special und Road King Special ersetzt ein neuer Daymaker LED-Scheinwerfer den zuvor verwendeten Halogenscheinwerfer. Gegenüber herkömmlichen Glühlampen haben LEDs den Vorteil, dass sie eine höhere und präzisere Lichtausbeute ermöglichen, wesentlich langlebiger sind und weniger Wärme entwickeln.

Road King

Die Road King erhielt neue, elegant gestylte 7-Doppelspeichen-Leichtmetall-Gussräder (18 x 3,5 vorn bzw. 18 x 5 hinten) in Schwarz mit polierten Bereichen. An den Felgen kommt ein Reifendrucksensor zum Einsatz.

CVO Baureihe

CVO Street Glide und CVO Road Glide

Unter dem Label Harley-Davidson Audio powered by Rockford Fosgate wurde das Infotainmentsystem der Modelle CVO Street Glide und CVO Road Glide für 2021 mit einem neuen, besonders leistungsstarken und fortschrittlichen Audioteil ausgerüstet. Speziell für Harley-Davidson Motorräder entwickelte der renommierte amerikanische Caraudio-Anbieter Rockford Fosgate Lautsprecher und Verstärker, die einen exzellenten Klang sicherstellen.

Für den Einsatz in der anspruchsvollen Motorradumgebung kommt leistungsstarke, intelligente Full-Range-Class-D-Verstärkertechnologie zum Einsatz. Eine neuer, sehr kompakter Verstärker (20,6 cm x 13,7 cm x 5,1 cm) ist in einem Koffer der Maschinen installiert und versorgt vier Lautsprechersysteme. Seine Leistung beträgt viermal 100 W pro Kanal (RMS) bei 2 Ω (RMS bedeutet Root Mean Square und ist ein aufwendiges und international gültiges Messverfahren, das die Leistung über den gesamten relevanten Frequenzbereich mittels des sogenannten Rosa Rauschens erfasst).

Damit eine kraftvolle Musikwiedergabe generiert wird, die sich gegen jegliche Abroll- und Windgeräusche durchsetzt, verfügt die Anlage über R-Tune, ein System, das die Klangregelung automatisch auf die Umgebung des Motorrads abstimmt. Einen in jeder Fahrsituation beeindruckenden Bass stellt BME (Bass Management Enhancement) sicher. Dabei regelt der aktive Signalprozessor des DSP-Verstärkers den Frequenzgang kontinuierlich in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit und den Abrollgeräuschen. Dank M-DEQ (Motorcycle Dynamic EQ) passt der mit intelligenter Regeltechnologie ausgestattete Verstärker die Regelfrequenzen des Equalizers in Echtzeit an, um unabhängig von der Fahrgeschwindigkeit und der Fahrsituation einen gleichbleibenden authentischen Klang zu gewährleisten.

Die Stage II Triaxial Dreiwege-Lautsprechersysteme liefern präzise Höhen, saubere Mitten und druckvolle Bässe. Sie verfügen über einen Tieftöner mit robustem Spritzgusskorb sowie separaten, auf einer Brücke montierten Mittel- und Hochtönern. Die versetzte Konstruktion von Hoch- und Mitteltönern eliminiert akustische Reflexionen und ermöglicht dadurch verzerrungsfrei hohe Lautstärkepegel. Um dem Fahrer ein optimales Klangerlebnis zu bieten, sind die für die linke und rechte Fahrzeugseite konstruierten Lautsprecher jeweils spiegelbildlich zueinander aufgebaut. Kühlrippen an den Lautsprechern (IDHS, Inductive Damping Heat Sink) leiten überschüssige Wärme von den bewegten Bauteilen ab und minimieren dadurch Verzerrungen. Die integrierte Frequenzweiche (ICC+) zeichnet sich durch eine sehr effiziente Konstruktion aus und ist entscheidend für die Reinheit der Klangwiedergabe, wie man sie von der Hi-Fi-Anlage im heimischen Wohnzimmer gewohnt ist. Jede Lautsprechereinheit wurde auf eine Leistung von bis zu 150 W



ausgelegt, was selbst bei hohen Geschwindigkeiten eine ebenso brillante wie verzerrungsfreie Musikwiedergabe sicherstellt.

CVO Street Glide und CVO Road Glide verfügen nun somit über ein Boom! Box GTS Infotainmentsystem mit zwei Harley-Davidson Audio powered by Rockford Fosgate Stage II 6,5“-I-Dreiwegelautsprechern in der Verkleidung und zwei Stage II 5“-x-7“-Dreiwegelautsprechern in den Koffern. Das System wird von einem Vierkanalverstärker mit 400 W RMS versorgt.

Komponenten von Harley-Davidson Audio powered by Rockford Fosgate werden im Harley-Davidson Zubehörprogramm auch für H-D Touring Motorräder ab 2014 erhältlich sein, die mit einem Boom! Box Infotainmentsystem versehen sind.

CVO Road Glide

An der CVO Road Glide debütieren im Modelljahr 2021 Combo Räder, eine außergewöhnliche, äußerst stabile und optisch attraktive Kombination aus Leichtmetall-Gussfelge und -nabe sowie Kreuzspeichen. Letztere sind so steif außen an der Felge montiert, dass zu keinem Zeitpunkt die Notwendigkeit einer Zentrierung des Rads besteht. Zudem ermöglicht die Konstruktion die Nutzung von Schlauchlosreifen und erstmals bei Harley-Davidson die Nutzung des Reifendruck-Kontrollsystems TPMS an einem gespeicherten Rad.

Alle CVO Modelle

Alle vier 2021er CVO Modelle verfügen über neue Lackierungen und edle Designfeatures.

Die Lackfarben

Für das neue Modelljahr umfasst das Spektrum der Lackierungen insgesamt 30 Varianten. Dazu zählen sechs neue einfarbige Metalliclackierungen, fünf neue zweifarbige Metallicversionen sowie eine neue matte Denim-Farbe, eine neue Custom Color und die edle Dreifarbenkombination der neuen Electra Glide Revival. Sieben neue CVO Lackierungen stehen für die Maschinen der Custom Vehicle Operations bereit. Neue Graphics und Schriftzüge komplettieren den Look der 2021er-Modelle. Neu sind die Töne Baja Orange, Billiard Teal, Black Jack Metallic, Deadwood Green, Gauntlet Gray Metallic und Midnight Crimson. Bei den neuen Zweifarblackierungen im Portfolio handelt es sich um Deadwood Green & Vivid Black, Gauntlet Gray Metallic & Vivid Black, Midnight Crimson & Stone Washed White Pearl, River Rock Gray Denim & Black Denim sowie Baja Orange & Stone Washed White Pearl. Die CVO Modelle sind in jeweils zwei beziehungsweise drei neuen Farbversionen erhältlich. Eine Auflistung der Lackfarben finden Sie auf Seite 48.

Die Icons Collection

Mit der Electra Glide Revival präsentiert Harley-Davidson die neue Icons Collection, eine Edition, die künftig Jahr für Jahr erweitert wird. Sie umfasst Motorräder, die in streng limitierter Stückzahl hergestellt werden und an traditionelle Formen sowie amerikanischen Style anknüpfen, indem sie klassische Harley-Davidson Designs oder Ideen zur Zukunft des Motorrades aufgreifen. Im Rahmen der Icons Collection wird Harley-Davidson von nun an jährlich ein oder zwei Modelle vorstellen, die exklusiv in dem jeweiligen Jahr hergestellt werden. Die Produktion eines solchen Modells wird danach weder fortgeführt noch zu einem späteren Zeitpunkt erneut aufgenommen. Jedes Motorrad der Icons Collection wird mit einer Seriennummer versehen und der Käufer erhält ein Echtheitszertifikat.



Neu: die Pan America 1250 und die Pan America 1250 Special

Im Jahr 2021 steigt Harley-Davidson ins Adventure-Touring-Segment ein. Bei den Maschinen, die in diesem Jahr auf den Markt kommen werden, handelt es sich um die ersten der neuen Revolution Max Plattform, die nach dem ebenfalls neuen Harley-Davidson V2 benannt wurde, der bei diesen Bikes für Vortrieb sorgt. Der neue Antriebsstrang und der neue Rahmen stellen ein umfassendes und variables Baukastensystem dar, auf dessen Basis sich künftig diverse weitere Motorradvarianten realisieren lassen.

Die neue Plattform sollte so leicht wie möglich sein, ohne Kompromisse hinsichtlich der Langlebigkeit, Zuverlässigkeit und Leistung einzugehen. Dieses Ziel erreichten die Ingenieure durch die Verwendung leichter Materialien, eine möglichst geringe Anzahl und Komplexität von Bauteilen sowie durch multifunktionale Teile.

Die erste neue Harley-Davidson der neuen Baureihe kommt in den Modellvarianten Pan America 1250 (RA 1250) und Pan America 1250 Special (RA 1250S) auf den Markt. Die Versionen unterscheiden sich durch das Fahrwerk, das bei der Basisversion vollständig einstellbar ist, während es bei der Special elektronisch einstellbar sowie semiaktiv ausgeführt wurde. Letztere verfügt im Gegensatz zur Basisvariante zudem über diverse zusätzliche Ausstattungsfeatures.

Beide Maschinen warten sowohl auf der Straße als auch offroad mit imposanten Fahrleistungen und agilem Handling auf. Sie wurden mit einer ganzen Palette von elektronischen Assistenzsystemen sowie mit Schnittstellen für ein vernetztes Fahrerlebnis ausgestattet und eignen sich ebenso gut für die ausgedehnte Fernreise wie für den kurzen Wochenendtrip und die abendliche Kurvenhatz über die Hausstrecke.

Motor, Kupplung und Getriebe

Wie es von einer Harley-Davidson erwartet wird, sorgt bei der Pan America 1250 und der Pan America 1250 Special ein quer eingebauter V2 für Vortrieb. Er bürgt für eine schmale Bauform, deren Massen zugunsten eines fahraktiven Handlings eng um den Schwerpunkt gruppiert sind, ohne das Platzangebot für Beine und Füße zu beeinträchtigen.

Es handelt sich um eine komplette Neukonstruktion, bei der hohe Leistung und ein geringes Gewicht im Vordergrund standen. Dieser Fokus beeinflusste den Entwurf des V-Twins und des gesamten Motorrads, die Auswahl der verwendeten Materialien und die Optimierung des Layouts aller Komponenten. So trugen Verfahren wie die Finite-Elemente-Analyse und fortschrittlichste Techniken in der Motorenkonstruktion zur Minimierung der Materialmasse bei Guss- und Formteilen bei. Einteilige Leichtmetallzylinder mit galvanischer Nickel-Siliziumcarbid-Beschichtung reduzieren das Gewicht. Ventil-, Nockenwellen- und Primärantriebsdeckel aus einer Magnesiumlegierung tun ein Übriges und selbst Details wie die Form und Ausführung der Ausgleichswellen wurden berücksichtigt.

Das neue Triebwerk erhielt den Namen Revolution Max. Es wurde eigens für eine neue Baureihe von Harley-Davidson Motorrädern entwickelt und kommt in der Pan America 1250 und der Pan America 1250 Special mit einem Hubraum von 1.252 cm³ zum Einsatz. Um ein möglichst geringes Gesamtgewicht des Fahrzeugs zu erreichen, hat Harley-Davidson den robust und steif konstruierten Motor als tragendes Element an zentraler Position in das Fahrwerk integriert. Der Vorteil für den Fahrer besteht in optimierten Fahreigenschaften dank signifikanter Gewichtsersparnis, hoher Verwindungssteifigkeit und eng um den Schwerpunkt zentralisierter Massen.

Der neue V2 mit einem Zylinderwinkel von 60° leistet 112 kW (152 PS) bei 8750 U/min und entwickelt ein maximales Drehmoment von 128 Nm bei 6750 U/min. Er zeichnet sich durch hohe Elastizität, ein breites nutzbares Drehzahlband, begeisterte Drehfreude sowie kraftvolle Leistung aus – und das



bei sehr kompakter Bauweise. Seine geschmeidige Drehmomententwicklung in niedrigen Drehzahlbereichen macht ihn auch im Offroadeinsatz zu einem besonders angenehmen Antrieb.

Die **Flüssigkeitskühlung** hält den Temperaturunterschied einzelner Motorteile gering, ermöglicht enge Toleranzen einzelner Triebwerkskomponenten, unterstützt den Auspuffsound, indem sie die mechanischen Geräusche aus dem Inneren des Motors dämpft, und gewährleistet durch eine effektive Abführung der Motorabwärme eine optimale Schmierung und lange Ölwechselintervalle selbst unter härtesten Einsatzbedingungen. Der Kühlmittel-Ablassstopfen liegt vor Schäden im Geländebetrieb gut geschützt in einer Vertiefung im Bereich einer Fußraste.

Der neue Motor verfügt über eine **Trockensumpfschmierung**. Das Ölreservoir ist unterhalb aller beweglichen Teile in das Motorgehäuse integriert, sodass Panschverluste zugunsten einer gesteigerten Motorleistung entfallen. Das Prinzip sorgt für eine äußerst zuverlässige Schmierung auch unter extremen Fahrbedingungen – etwa bei starken Lageänderungen des Fahrzeugs. Damit das Motoröl auch die Aufgabe der Kühlung mit übernehmen kann, kommt ein Motoröl-Wärmetauscher zum Einsatz. Für die Schmierung sind drei Ölpumpen zuständig. Sie transportieren das Motoröl aus dem Kurbelgehäuse, dem Statorgehäuse und der Kupplung, wo sich insbesondere in bestimmten Fahrzuständen wie beispielsweise an extremen Steigungen Öl sammeln kann.

Über dem Motor hat Harley-Davidson die mit 11 l großvolumige **Airbox** aus glasfaserverstärktem Nylon angeordnet. Ihre Formgebung dämmt das Ansauggeräusch zugunsten des Auspuffklangs und gestattet die Verwendung speziell abgestimmter separater Ansaugtrichter für beide Drosselklappengehäuse. Die kreisförmige Grundfläche des waschbaren, konischen Luftfilterelements bildet eine ideale Dichtung für die Airbox.

Eine sequenzielle Einzeldrosselklappen-**Saugrohreinspritzung** versorgt die Zylinder mit Gemisch. Der Zylinderwinkel von 60° und das Tanklayout bieten Platz für zwei große **Drosselklappenkörper**, die in Fallstromanordnung leistungsfördernd nah an den Einlässen positioniert wurden und für ein hohes Ansaugvolumen sowie eine kraftvolle Performance sorgen. Zudem kann auf diese Weise die Kraftstoffzufuhr für jeden der beiden Zylinder individuell optimiert werden. Die Drosselklappen werden elektronisch gesteuert, was den Einsatz der serienmäßigen Geschwindigkeitsregelanlage ermöglicht.

In den Zylindern kommen Leichtmetall-Schmiedekolben mit gefrästen Kolbenböden zum Einsatz. Von unten auf sie gerichtete Spritzöldüsen tragen zur Abfuhr der Verbrennungswärme bei. Die hohe Kompression von 13:1 wird auch durch modernste Klopfensoren ermöglicht. Um seine Nennleistung zu erreichen, benötigt der Motor **Benzin** mit 91 Oktan (entspricht der hierzulande nicht mehr angebotenen Sorte „Normal“). Bei verringerter Leistung läuft er aber auch mit Kraftstoff mit geringerer Oktanzahl und wird in diesem Betrieb durch die moderne Sensortechnologie vor schädlichem Klopfen geschützt. Natürlich können auch Ottokraftstoffe mit höherem Ethanolanteil (E 10) verwendet werden.

Der Motor verfügt ferner über eine **Doppelzündung**, bei der pro Zylinder zwei Zündkerzen eingesetzt werden, um trotz der großen Zylinderbohrung eine gleichmäßige, vollständige und damit energieeffiziente Verbrennung des Kraftstoff-Luft-Gemischs und eine kraftvolle Leistungsabgabe unter einer Vielzahl von Fahrbedingungen zu gewährleisten. Anstelle herkömmlicher Zündkerzen finden im Revolution Max 1250 Zündkerzen mit zwei seitlichen Masselektroden Verwendung.

Die **Zylinderköpfe** werden aus der Leichtmetalllegierung 354 gefertigt. Da sie zugleich Aufhängungspunkte des Chassis bilden, weisen sie im Bereich der entsprechenden Flansche eine wohldefinierte Flexibilität auf, während der Bereich der Brennkammer sehr steif ausfällt. Harley-Davidson erreicht dies unter anderem durch eine gezielte Wärmebehandlung der verwendeten Materialien.

In den Köpfen drehen sich **je zwei Nockenwellen**, die durch Steuerketten angetrieben werden. Das Konzept bietet wegen der geringen für die Ventilbetätigung bewegten Massen gute Voraussetzungen für hohe Drehzahlen, was zur Performance und einem guten Leistungsgewicht beiträgt. **Je vier über Rollenschlepphebel betätigte Ventile pro Zylinder** sorgen für optimale Gaswechsel, eine



vollständige Verbrennung und entsprechend geringe Emissionen. Um die Wärmeableitung zu unterstützen, enthalten die Auslassventile eine Natriumfüllung. Der **Ventilspielausgleich erfolgt hydraulisch**, was den Ventiltrieb leise, hoch präzise und wartungsfrei macht.

Der Twin verfügt an allen vier Nockenwellen über eine **variable Ventilsteuerung** (Variable Valve Timing, VVT). Sie regelt die Steuerzeiten an Ein- und Auslassnockenwellen in einem Bereich von 40°, was zu einem kraftvollen Drehmoment in allen Drehzahlbereichen, einer hohen Spitzenleistung und einem geringen Kraftstoffverbrauch beiträgt.

Damit die Emissionsanforderungen auf allen Weltmärkten unterboten werden, befeuert eine entsprechend abgestimmte sequenzielle elektronische Kraftstoffeinspritzung mit zwei O₂-Sensoren den Einlassbereich.

Der **Hubzapfenversatz** des 60°-V2 an der Kurbelwelle beträgt 30°, sodass der Motor über die Zündfolge eines 90°-Grad-V-Motors verfügt, die in bestimmten Offroadfahrtsituationen für mehr Traktion sorgen kann. Diese Konstruktion bedingt neben einem leichten seitlichen Zylinderversatz ein charakteristisches Klangbild und eine hohe Laufkultur.

Um die freien Massenkräfte des Motors weiter zu reduzieren und zudem das Betriebsgeräusch sowie die Vibrationen zu verringern, kommen **zwei Ausgleichswellen** zum Einsatz. Im Kurbelgehäuse wurde eine primäre, spiralförmig ausgelegte und kettengetriebene Ausgleichswelle angeordnet. Sie absorbiert Vibrationen, die durch Hubzapfen, Kolben und Pleuel verursacht werden, sowie jene des lateralen Vibrationsmoments, das durch den seitlichen Zylinderversatz hervorgerufen wird. Ihre Wirkung unterstützt eine zweite Ausgleichswelle, die sich im vorderen Zylinderkopf zwischen den Nockenwellen befindet. Beide Ausgleichswellen sorgen für eine Reduktion der Vibrationen, jedoch nicht für deren völlige Absorption, denn der Fahrer soll die Lebendigkeit des Motors noch spüren. Die Vibrationsreduktion trägt aber auch zur Langlebigkeit aller Fahrzeugkomponenten bei und ermöglicht die leichtgewichtige Auslegung bestimmter Komponenten, die nun keinen vibrationsbedingten Belastungen standhalten müssen.

Der **Auspuff** besteht aus rostfreiem Edelstahl und ist besonders leichtgewichtig konstruiert. Ein kompakter und leichter Katalysator befindet sich so nah wie möglich am Motor, um die Abwärme vom Fahrer fernzuhalten. Zwei Schalldämpfer, der eine unter dem Motor, der andere rechts am Heck, bieten viel Volumen für eine effektive Schalldämmung bei geringem Abgasgedruck, wovon die Leistung profitiert. Zugleich ist das Abgassystem auf eine hohe Bodenfreiheit ausgelegt, um Schäden im Geländebetrieb zu vermeiden und die Schräglagenfreiheit nicht zu beeinträchtigen.

Eine mechanisch betätigte **Kupplung** mit acht Reibscheiben und einer Kupplungsunterstützungsfunktion sorgt für präzise Gangwechsel bei gleichzeitig geringen Betätigungskräften am Kupplungshebel. Dank ihrer **Assist-and-Slip-Funktion** leitet sie die Bremswirkung des Motors im Schiebetrieb nur bedingt an das Hinterrad weiter, sodass unter bestimmten Fahrbedingungen – etwa beim schnellen Herunterschalten – ein Stempeln des Rads unterbunden wird.

Um in jeder Fahrsituation und in jedem Drehzahlbereich die optimale Übersetzung zur Verfügung zu stellen, kommt ein in das kompakte Motorgehäuse integriertes, optimal gestuftes und präzise schaltbares **Sechsganggetriebe** zum Einsatz. Motor und Getriebe sind über einen Zahnrad-primärantrieb gekoppelt, mit dem sie sich die Schmierung teilen. Der gesamte Primärantrieb ist konstruktiv auf ein möglichst geringes Geräusch- und Vibrationsaufkommen ausgerichtet. Seine Schrägverzahnung reduziert sowohl das Lastwechselruckeln als auch die mechanischen Geräusche.

Übereinanderliegende Getriebewellen machen die geringe Baulänge des Motorblocks möglich. Das Getriebe wurde auf minimale Reibungsverluste und optimale Schaltqualität ausgelegt. Seine gewichtsoptimierten Komponenten sorgen für minimierte Trägheitsverluste bei Schaltvorgängen. Die Zusammensetzung des Stahls der Zahnräder ermöglicht dauerhaft hohe Belastungen durch ein maximales Drehmoment und durch das halb trockene Design des Getriebes kommt es zu geringeren Abwälzverlusten sowie einem niedrigen Kraftstoffverbrauch.



Im Gelände bewahrt ein solider Motorschutz den V2 vor unliebsamem Bodenkontakt. Die Bodenfreiheit beträgt 210 mm.

Um dem Anspruch an das Adventure Touring gerecht zu werden, kommt als Sekundärantrieb bei beiden Versionen eine robuste **Kette** zum Einsatz, die bei Bedarf auch unterwegs leicht gewechselt werden kann.

Rahmen, Fahrwerkskomponenten, Adaptive Ride Height und Bereifung

Um die Massen optimal zu zentrieren, Gewicht zu sparen und eine hohe Chassissteifigkeit zu erzielen, hat Harley-Davidson den V2 starr mit **drei kompakten Rahmensegmenten** verbunden: einer robusten Stahlrohrkomponente für den Lenkkopf, einem zentral angeordneten Segment und einer weiteren verschraubten Komponente für das Rahmenheck. Damit die Rahmenkomponenten leicht und kompakt gehalten werden konnten, fungiert der Motor als mittragendes Element und zentrale strukturelle Komponente des Chassis – ein Layout, das einen herkömmlichen Motorradrahmen überflüssig macht und zur Optimierung des Leistungsgewichts der Maschine beiträgt, was wiederum Beschleunigung, Bremsen, Handling und Kraftstoffverbrauch zugutekommt.

Das vordere Stahlrohrgeflecht stützt sich an beiden Zylinderköpfen ab. Der hintere Zylinderkopf und die Rückseite des Motorblocks nehmen die Hilfskonstruktion für das Rahmenheck und die obere Federbeinaufnahme auf. Eine stabile Stahlrohrkonstruktion, die hohe Lasten durch Beifahrer, Gepäck und Offroadeinsatz ermöglicht, bildet das Rahmenheck.

Eine steife und leichtgewichtige Schwinge aus Leichtmetallguss führt das Hinterrad. Schwingen- und Ritzeldrehpunkt liegen geometrisch günstig eng beieinander, um federungsbedingte Längenänderungen im Kettendurchhang gering zu halten.

Am Front End beider Pan America Versionen arbeitet eine Showa **Upside-down-Gabel** mit einem Tauchrohrdurchmesser von 47 mm, während am Heck ein Showa **Zentralfederbein** mit außen liegendem Ausgleichsbehälter zum Einsatz kommt, das über ein progressiv wirkendes Hebelsystem angesteuert wird. Vorn und hinten stehen bei beiden Varianten jeweils 191 mm Federweg zur Verfügung.

Federvorspannung sowie Zug- und Druckstufe der Dämpfung können bei den vorderen und hinteren Fahrwerkskomponenten der **Pan America 1250** eingestellt werden – am Federbein erfolgt die Justage der Vorspannung hydraulisch.

Die **Pan America 1250 Special** verfügt anstelle des manuell einstellbaren über ein elektronisch einstellbares, **semiaktiv ausgeführtes Fahrwerk**. Vorn arbeitet eine Showa BFF (Balance Free Forks) Gabel und am Heck kommt ein Showa BFRC-lite (Balance Free Rear Cushion Light) Zentralfederbein zum Einsatz. Beide Komponenten verfügen über eine elektronisch geregelte Vorspannung und eine semiaktiv ausgeführte Einstellung von Zug- und Druckstufe der Dämpfung. Auf der Basis des Datenstroms der Fahrzeugsensoren passt diese Radaufhängung die Dämpfung automatisch an die Bodenverhältnisse und die Fahraktivität an. Die entsprechende Steuersoftware hat Harley-Davidson selbst entwickelt. Die Beladungsregelung (Vehicle Load Control) registriert das Gewicht von Fahrer, Beifahrer und Gepäck und passt die Federvorspannung des hinteren Federbeins automatisch an.

Optional erhältlich ist bei der Pan America 1250 Special die **Adaptive Ride Height**, die das Fahrwerk beim Anhalten absenkt und beim Anfahren wieder anhebt, sodass jeder Fahrer unabhängig von seiner Statur im Stand und beim Rangieren mühelos mit den Füßen den Boden erreicht.



Das semiaktive Fahrwerk mit Beladungsregelung Vehicle Load Control der Pan America 1250 Special

Das serienmäßige semiaktive Fahrwerk der Pan America 1250 Special passt die Dämpfung der Fahrwerkskomponenten an Front und Heck automatisch den aktuellen Fahrzuständen an und sorgt auf diese Weise dafür, dass sich die Maschine ausbalancierter verhält als ein mit konventionellem Fahrwerk ausgestattetes Motorrad. Dabei registriert die Beladungsregelung (Vehicle Load Control) das Gewicht von Fahrer, Beifahrer und Gepäck und passt die Federvorspannung des hinteren Federbeins automatisch an.

Bei dieser innovativen Fahrwerkstechnologie ermitteln Sensoren die aktuelle Fahrsituation und passen elektronisch und stufenlos die Dämpfung an, indem Aktoren in den Fahrwerkskomponenten ihre Kennlinie während der Fahrt korrigieren. Das semiaktive Fahrwerk reagiert auf die Federungskompression, die Fahrgeschwindigkeit, die vertikale Beschleunigung des Motorrads, den Schräglagenwinkel und die Geschwindigkeit, mit der dieser sich ändert, sowie die vom Fahrer am Gasgriff vorgegebene Motorlast und etwaige Bremskräfte, um die vorgewählte Komfortstufe beizubehalten. Die Regelung erfolgt jeweils in Abhängigkeit vom gewählten Fahrmodus. So werden Zug- und Druckstufe in Millisekunden den jeweiligen Bedürfnissen angeglichen. Das Fahrwerk reagiert blitzschnell und selbsttätig auf Brems- und Beschleunigungsmanöver, auf Kurven sowie auf die Fahrbahnbeschaffenheit und steuert sogar die Preload-Adjuster automatisch an.

Dies ist vor allem bei Adventure Touren wie der Pan America 1250 Special von Vorteil, bei denen sich je nach Nutzung die Zuladung, die Fahrweise und der Bodenbelag drastisch verändern. Das Motorrad stellt seine Dämpfung binnen kürzester Zeit von hart auf weich und umgekehrt, sodass der Zielkonflikt zwischen sportlich straff und komfortabel weich aufgelöst wird, wovon Komfort, Fahrdynamik und Sicherheit profitieren.

Das System bietet **fünf anwählbare Fahrwerksprofile**, die für jeden der vorprogrammierten Fahrmodi gewählt werden können: Comfort, Balanced, Sport, Off-Road Soft und Off-Road Firm.

- **Comfort:** maximiert den Fahrkomfort durch eine weichere Dämpfung und federt Fahrbahnunebenheiten komfortabel ab.
- **Balanced:** ausgewogenes Verhältnis von Komfort und Stabilität für allgemeine Fahraufgaben.
- **Sport:** größtmögliche Spurtreue mit härterer Dämpfung für einen engagierten Fahrstil.
- **Off-Road Soft:** Verringerte Dämpfung zu Beginn der Einfederphase schluckt harte Stöße noch effizienter und minimiert zugleich Lenkerschlagen. Ideal für Waldwege, Waschbrettspisten und felsiges Gelände.
- **Off-Road Firm:** erhöhte Dämpfung zu Beginn der Einfederphase für sportliches Fahren oder wenn eine gleichmäßigere Abfederung erwünscht ist. Ideal für weiche oder lehmige Böden.

Innerhalb eines vorprogrammierten Fahrmodus kann das Profil des semiaktiven Fahrwerks nicht verändert werden. Bei den frei programmierbaren Custom-Fahrmodi lässt sich jedoch auch ein bevorzugtes Fahrwerksprofil speichern.

Die optionale Adaptive Ride Height (ARH) bei der Pan America 1250 Special

Das optional für die Pan America 1250 Special erhältliche System Adaptive Ride Height (ARH) senkt das gesamte Fahrzeug automatisch ab, sobald es zum Stillstand kommt, und hebt es an, wenn es in Bewegung versetzt wird. Das macht es dem Fahrer unabhängig von seiner Statur möglich, im Stand mühelos auf- und abzustiegen sowie mit beiden Füßen den Boden zu erreichen. Gleichzeitig steht während der Fahrt der vollständige Federweg zur Verfügung und die komplette Bodenfreiheit bleibt gewährleistet. Adaptive Ride Height reduziert die Sitzhöhe im Stand um rund 2,5 cm bis 5 cm – in Abhängigkeit von der vorgewählten Federvorspannung am Heck, welche die Sitzhöhe im Fahrtzustand beeinflusst. Selbstverständlich wirkt das System nicht auf die Funktionen



des semiaktiven Fahrwerks ein. Eine derartige automatische Fahrwerksabsenkung bietet Harley-Davidson als erster Motorradhersteller weltweit an.

Adaptive Ride Height bietet vier wählbare Modi:

- *Automatic*: Das System legt die Geschwindigkeit der Absenkung anhand der Bremskraft automatisch fest, um das Fahrwerk und damit die Sitzhöhe beim Anhalten rechtzeitig vollständig abzusenken.
- *Automatic with short delay* und *Automatic with long delay*: In diesen Modi wird die Absenkung verzögert, um die Sitzhöhe bei geringer Geschwindigkeit hochzuhalten, etwa bei langsamer Fahrt auf einem Parkplatz.
- *Locked*: Die automatische Absenkung des Fahrwerks ist deaktiviert. Dieser Modus ist beispielsweise für groß gewachsene Fahrer gedacht, die keine Absenkung im Stand benötigen, oder für das Fahren im Gelände bei geringer Geschwindigkeit.

Um stets ein optimales Handling zu gewährleisten, das Gewicht gering zu halten und den Wartungsaufwand zu minimieren, wurden beide Versionen der Pan America mit leichten **Gusspeichenrädern** ausgestattet. Sie messen 19“ vorn und 17“ hinten. Optional sind für die Pan America 1250 Special Leichtmetall-Kreuzspeichenräder erhältlich, die sich insbesondere für den Offroad Einsatz in entlegenen Gebieten empfehlen. Ihr Aufbau mit außen an der Felge angebrachten Edelstahlspeichen erlaubt die Verwendung von Schlauchlosreifen, was die ungefederten Massen reduziert. Defekte Speichen lassen sich notfalls unterwegs reparieren, ohne das Rad ausbauen oder den Reifen abziehen zu müssen.

Beide Versionen der Pan America rollen serienmäßig auf Michelin Harley-Davidson Scorcher Adventure Reifen mit Dual-Compound-Technologie in den Dimensionen 120/70 R19 (vorn) beziehungsweise 170/60 R17 (hinten). Wer gern offroad unterwegs ist, wählt die über das Originalzubehörprogramm erhältlichen Michelin Harley-Davidson Anakee Wild Reifen mit Stollenprofil und einer Geschwindigkeitskennung auf der Reifenflanke. Werden diese Reifen aufgezo-gen, begrenzt der Vertragshändler die Höchstgeschwindigkeit elektronisch auf 169 km/h (105 mph). Andere im freien Markt erhältliche Stollenreifen ohne Geschwindigkeitskennung an der Flanke erfordern die Anbringung eines entsprechenden Aufklebers im Cockpit des Bikes.

Die Pan America 1250 Special verfügt über ein Reifenluftdruck-Kontrollsystem, das den Fahrer bei zu geringem Druck über das Display warnt. Vom korrekten Reifendruck profitieren sowohl das Handling als auch die Reifenlebensdauer.

Bremsanlage

Brembo liefert die radial montierten Vierkolben-Monoblock-Bremssättel am Vorderrad zu, die auf zwei schwimmend gelagerte 320-mm-Bremsscheiben einwirken und eine gelungene Synthese aus Steifigkeit, optimaler Verzögerung, sehr guter, durch Luftkanäle erzielter Kühlung und geringem Gewicht darstellen. Am Vorderrad kommen zudem ein neuer, leichter Bremszylinder und ein einstellbarer Handhebel zum Einsatz. Die 280-mm-Bremsscheibe am Hinterrad wird von einem Einkolben-Bremssattel beaufschlagt.

Fahrerassistenzsysteme (RDRS Safety Enhancements)

Um die Beschleunigungs- und Verzögerungskräfte an die verfügbare Reifenhaftung anzupassen, wurden die Pan America 1250 und die Pan America 1250 Special serienmäßig mit einem umfangreichen Technologiepaket ausgestattet. Die elektronischen Assistenzsysteme sind im normalen Fahrbetrieb nicht wahrnehmbar, erweisen sich jedoch bei schwierigen Straßenverhältnissen und in Gefahrensituationen als hilfreich. Sie werden elektronisch gesteuert und basieren auf der modernsten Fahrwerks-, Brems- und Antriebsregeltechnik. Dazu gehört ein Sensorsystem (Inertial Measurement Unit, IMU) – eine räumliche Kombination mehrerer



Inertialsensoren –, das Eingriffe des Systems auch in Schräglage erlaubt. Beide Versionen der Pan America 1250 verfügen über die folgenden RDRS Safety Enhancements:

- Elektronische Bremskraftverteilung (ELB) und kurvenoptimierte elektronische Bremskraftverteilung (C-ELB)

Das Reflex Bremssystem mit elektronischer Bremskraftverteilung (Electronically Linked Braking) sorgt bei einer Vielzahl von Bremsmanövern für eine ausgewogene Verzögerung an Vorder- und Hinterrad zugleich. Das System koppelt die Vorder- und Hinterradbremmen umso stärker, je höhere Bremskräfte der Fahrer einleitet. Bei leichten Bremsungen und geringer Geschwindigkeit arbeiten die Bremsen nahezu unabhängig voneinander. Im Verbundbetrieb steuert das System bei Betätigung des Handbremshebels automatisch zugleich Bremskraft am Hinterrad ein. C-ELB (Cornering Enhanced Electronically Linked Braking) berücksichtigt bei der Bremskraftregelung den Schräglagenwinkel und moduliert das Bremskraftverhältnis mit dem Ziel, das Motorrad mit größtmöglicher Spurtreue der vom Fahrer gewählten Linie folgen zu lassen. In den Fahrmodi Off-Road Plus und Custom Off-Road Plus ist C-ELB deaktiviert.

- Antiblockiersystem (ABS) und Kurven-Antiblockiersystem (C-ABS)

ABS verhindert ein Blockieren der Räder beim Bremsen und hilft dem Fahrer, bei Gefahrenbremsungen in Geradeausfahrt die Kontrolle über das Fahrzeug zu behalten. Dabei regelt es die vorderen und hinteren Bremsen unabhängig voneinander. Das Kurven-Antiblockiersystem (Cornering Enhanced Antilock Braking System) bezieht in diese Regelung auch den Schräglagenwinkel mit ein, da in Kurven nicht die gesamte Bodenhaftung für die Übertragung der Bremskraft zur Verfügung steht.

Das Kurven-ABS umfasst zugleich eine Stoppiekontrolle (Rear-Wheel Lift Mitigation, RLM), die auf den C-ABS-Sensoren und einer Sechssachsen-Bewegungssensorik aufbaut, um bei starken Bremsungen dem Heben des Hinterrads entgegenzuwirken und somit die Verzögerungskräfte optimal mit den Bremsbefehlen des Fahrers in Einklang zu bringen. Höhe und Dauer des von RLM zugelassenen Hinterradabhebens hängt vom gewählten Fahrmodus ab. Im Modus Rain ist der Eingriff am stärksten, im Modus Off-Road am geringsten. In den Fahrmodi Off-Road Plus und Custom Off-Road Plus sind sowohl RLM als auch das Hinterrad-ABS deaktiviert.

- Traktionskontrolle (TCS) und Kurven-Traktionskontrolle (C-TCS)

Die Traktionskontrolle (Traction Control System) verhindert beim Beschleunigen übermäßigen Schlupf am Hinterrad und unterstützt damit den Fahrer insbesondere bei eingeschränkter Reifenhaftung wie etwa bei Niederschlag, plötzlich wechselndem Fahrbahnbelag oder auf unbefestigter Fahrbahn. Die Kurven-Traktionskontrolle (Cornering Enhanced Traction Control System) berücksichtigt dabei die momentane Schräglage. In jedem der vorprogrammierten Fahrmodi fallen die Eingriffe der Traktionskontrolle beziehungsweise Kurven-Traktionskontrolle unterschiedlich stark aus. In den frei programmierbaren Fahrmodi kann der Fahrer die Stärke der C-TCS-Eingriffe in drei Stufen vorwählen.

Darüber hinaus lässt sich C-TCS bei stehendem Fahrzeug und laufendem Motor in jedem Fahrmodus deaktivieren. Beim Wechsel in den Modus Rain wird C-TCS automatisch wieder reaktiviert.

TCS umfasst zudem die Wheeliekontrolle (Front-Wheel Lift Mitigation, FLM), die Höhe und Dauer eines abhebenden Vorderrads beim Beschleunigen begrenzt. Auch die Stärke dieses Eingriffs unterscheidet sich in den verschiedenen Fahrmodi, mit Rain als restriktivstem Modus und Sport/Off-Road mit den schwächsten Eingriffen. Bei deaktivierter Traktionskontrolle ist auch die FLM-Funktion deaktiviert.



In den Fahrmodi Off-Road Plus und Custom Off-Road Plus arbeitet die Traktionskontrolle, ohne die Schräglage zu berücksichtigen. Das gestattet dem Fahrer, kraftvoll aus Spurrillen, überhöhten Kurven und Böschungen herauszubeschleunigen. Im Fahrmodus Off-Road Plus lässt TCS noch mehr Schlupf am Hinterrad zu, was sich im reinen Geländebetrieb sinnvoll nutzen lässt. Zugleich ist die FLM-Funktion deaktiviert, sodass fortgeschrittene Fahrer das Vorderrad mit Gas über Hindernisse heben können.

- Antriebsschlupfregelung (DSCS) und Kurven-Antriebsschlupfregelung (C-DSCS)

Die Antriebsschlupfregelung (Drag-Torque Slip Control System) verhindert Schlupf und Blockieren des Hinterrads im Schiebetrieb. Dazu kann es beispielsweise beim abrupten Schließen des Gasgriffs auf glattem Untergrund kommen. Erkennt die Kurven-Antriebsschlupfregelung (Cornering Enhanced Drag-Torque Slip Control System) im Schiebetrieb übermäßigen Schlupf am Hinterrad, passt sie unter Berücksichtigung des Schräglagenwinkels über eine Regelung des Motordrehmoments die Umfangsgeschwindigkeit des Rads an die Fahrgeschwindigkeit an.

Da die Funktion auf dem ABS aufsattelt, ist sie in den Fahrmodi Off-Road Plus und Custom Off-Road Plus inaktiv. Darüber hinaus kann die Antriebsschlupfregelung bei deaktivierter Traktionskontrolle beeinträchtigt sein.

- Fahrzeughalteassistent (HHC)

Der Fahrzeughalteassistent (Hill Hold Control) hält bei Aktivierung für den Fahrer die Bremsen, um ein Wegrollen des Motorrads am Berg zu verhindern, nachdem der Fahrer die Bremsen gelöst hat. Dabei geht es hauptsächlich um das Anhalten und Warten im Verkehr, etwa bergauf vor einem Stoppschild, bergab im zäh fließenden Verkehr oder auf einer steilen Parkhausrampe. Das System hält in solchen Fällen das Motorrad automatisch mit den Bremsen, bis der Fahrer Gas gibt und die Kupplung betätigt. HHC lässt sich auch in der Horizontalen aktivieren, wenn der Fahrer die Position halten möchte, ohne selbst die Bremsen zu betätigen. Als besonders praktisch erweist sich die Funktion, wenn das Motorrad beladen ist.

Fahrmodi

Die Pan America 1250 und die Pan America 1250 Special bieten dem Fahrer verschiedene Fahrmodi. Sie regeln die Fahrdynamik der Maschine elektronisch und geben die Intensität der elektronischen Eingriffe vor.

Fünf Fahrmodi sind vorprogrammiert: Sport, Road, Rain, Off-Road und Off-Road Plus. Die Pan America 1250 bietet darüber hinaus einen zusätzlichen, vom Fahrer konfigurierbaren Modus (Custom), die Pan America 1250 Special wartet mit drei derartigen frei konfigurierbaren Modi auf. Jeder Modus beeinflusst die Kraftentfaltung, die Motorbremse, das Kurven-ABS und die Kurven-Traktionskontrolle. Bei der Pan America 1250 Special beeinflussen die Modi zudem die Funktion des semiaktiven Fahrwerks. Der Fahrer ändert mit der Mode-Taste an der rechten Lenkerarmatur den Fahrmodus im Stand oder während der Fahrt. Ausnahmen bilden die Modi Off-Road Plus und Custom Off-Road Plus, die sich nur im Stand bei laufendem Motor aus dem Modus Custom Off-Road heraus anwählen lassen.

- **Sport:** Der Modus Sport bietet eine möglichst ungefilterte Interaktion zwischen Fahrer und Maschine. Der Fahrer erlebt das volle Leistungspotenzial des Motorrads direkt und mit höchster Präzision, mit unbegrenzter Spitzenleistung und voller Drehfreude. Das C-TCS arbeitet auf dem geringsten im Straßenbetrieb noch sinnvollen Niveau und mit erhöhter Motorbremswirkung im Schiebetrieb. Bei der Pan America 1250 Special erhöht sich im Modus Sport zugleich die Dämpfung für mehr Feedback bei engagierter Fahrweise.



- **Road:** Der ausgewogene Modus Road ist für den Alltag und zum Pendeln gedacht. Der Motor bietet eine weniger spitze Leistungsentfaltung als im Modus Sport, C-ABS und C-TCS greifen früher ein. Bei der Pan America 1250 Special wird im Modus Road zugleich eine komfortablere Fahrwerkseinstellung aktiviert.
- **Rain:** Dieser Modus wurde für Regen oder anderweitig eingeschränkte Bodenhaftung entwickelt. Damit eignet er sich zugleich gut für Fahrer, die sich mit dem Motorrad erst noch vertraut machen. Drehfreude und Leistung werden zugunsten einer beherrschbaren Beschleunigung deutlich reduziert, ebenso wie die Motorbremswirkung, während C-ABS und C-TCS auf höchster Stufe arbeiten. Bei der Pan America 1250 Special wird im Modus Rain zudem die Dämpfung auf maximalen Komfort justiert.
- **Off-Road:** Dieser Modus ist für unbefestigte Straßen und moderaten Geländeeinsatz gedacht. Die Leistungsabgabe wird auf ein mittleres Niveau begrenzt und die Drehmomentcharakteristik mit weniger Drehmoment und Leistung im oberen Drehzahlbereich auf den Geländebetrieb hin optimiert. Das C-ABS arbeitet im Modus Off-Road an beiden Rädern, jedoch mit einer eigens auf Schotter und dergleichen zugeschnittenen Charakteristik. Das C-TCS ist auf dem gleichen Level aktiv wie im Modus Sport. Bei der Pan America 1250 Special wird im Modus Off-Road zugleich das semiaktive Fahrwerk auf leichten Geländebetrieb eingestellt.
- **Off-Road Plus:** Dieser Modus unterstützt erfahrene Offroadpiloten in schwierigem Gelände, idealerweise unter Verwendung von Geländesporthreifen aus dem Harley-Davidson Zubehörprogramm. Das Ziel besteht darin, dem Fahrer auf glatten Oberflächen und Hindernissen eine möglichst gute Kontrolle über Antrieb und Bremsen zu vermitteln, sodass er beispielsweise das Hinterrad für kontrollierte Slides mit der Bremse blockieren oder das Vorderrad mit Gas über Hindernisse lupfen kann. Die Motorcharakteristik ist die gleiche wie im Modus Off-Road. Das Hinterrad-ABS, die Kombibremsefunktion und die Antriebsschlupfregelung sind deaktiviert, die Traktionskontrolle greift so wenig ein wie möglich. Auch die FLM- und RLM-Funktionen sind deaktiviert, ebenso wie die schräglagenabhängige Regelung von Traktionskontrolle und ABS, sodass diese Systeme unabhängig von der momentanen Schräglage stets auf konsistentem Niveau arbeiten. Bei der Pan America 1250 Special wird das semiaktive Fahrwerk im Modus Off-Road Plus auf eine anfänglich verringerte Dämpfung beim Einfedern programmiert, um harte Stöße effektiver abzufedern, etwa bei Bodenwellen, Hindernissen oder der Landung nach Sprüngen.
- **Custom:** Frei programmierbar, gestattet dieser Modus dem Fahrer, eine speziell auf seine persönlichen Vorlieben oder bestimmte Events wie etwa Renntrainings zugeschnittene Charakteristik zu konfigurieren. Hierbei kann er in bestimmten Grenzen Motorcharakteristik, -bremswirkung und -drehfreude ebenso nach Wunsch festlegen wie die Intensität der C-TCS- und C-ABS-Eingriffe, beim Modell Pan America 1250 Special mit semiaktivem Fahrwerk außerdem die Dämpfung. Bei der Pan America 1250 Special mit der optionalen automatischen Fahrwerksabsenkung kann der Fahrer die zeitliche Verzögerung bis zum Einsetzen der Absenkung einstellen oder die Funktion deaktivieren. Bei der Pan America 1250 steht ein frei programmierbarer Custom-Modus zur Verfügung, bei der Pan America 1250 Special bis zu drei verschiedene (Custom A, Custom B und Custom Off-Road).
- **Custom Off-Road und Custom Off-Road Plus:** Genau wie der Modus Off-Road Plus ist der Modus Custom Off-Road Plus der Pan America 1250 Special für erfahrene Piloten und anspruchsvollstes Gelände gedacht, idealerweise in Verbindung mit grobstolligen Harley-Davidson Geländereifen von Michelin, die über das Originalzubehörprogramm erhältlich sind. In diesem Modus arbeitet der Antrieb mit der gleichen Leistungscharakteristik, die der Fahrer für den Modus Custom Off-Road ausgewählt hat, und kombiniert sie mit den restlichen Einstellungen des Modus Off-Road Plus.



Übersicht über die verfügbaren Fahrmodi

Modus	ABS am Hinterrad	Pan America 1250	Pan America 1250 Special
Sport	aktiv	✓	✓
Road	aktiv	✓	✓
Rain	aktiv	✓	✓
Off-Road	aktiv	✓	✓
-> Off-Road Plus	inaktiv	✓	✓
Custom Off-Road	aktiv		✓
-> Custom Off-Road Plus	inaktiv		✓
Custom A	aktiv	✓	✓
Custom B	aktiv		✓

Einstellungsoptionen für frei programmierbare Custom-Fahrmodi

Mapping	Motorbremse	Ansprechverhalten	Traktionskontrolle	ABS	Dämpfung Fahrwerkskomponenten (nur bei Pan America 1250 Special)	Adaptive Ride Height (optional bei Pan America 1250 Special)
Sport	Max	Max	Rain	Rain	Sport	Automatic
Road	+1	+1	Road	Road	Balanced	Automatic with short delay
Off-Road	Base	Base	Sport	Off-Road	Comfort	Automatic with long delay
Rain	-1	-1	Off-Road*	Off-Road ohne ABS am Heck*	Off-Road Soft	Lock at ride height
	Min	Min			Off-Road Firm	

* im Rahmen der Custom-Modes nicht frei anwählbar, automatisch aktiviert bei Off-Road Plus und Custom Off-Road Plus

Farbtouchscreen

Als Anzeigeelement dient bei beiden Versionen der Pan America ein 17 cm (6,8“) großes TFT-Touchscreendisplay, das sich durch seine Schärfe und seinen Kontrast auszeichnet. Die entspiegelte Oberfläche erleichtert die Ablesbarkeit bei ungünstigen Lichtverhältnissen und der Touchscreen lässt sich auch mit Handschuhen bedienen. Die Touchscreenfunktion ist nur bei stehendem Motorrad aktiv, zahlreiche Menüoptionen lassen sich jedoch während der Fahrt komfortabel und sicher mit Bedienelementen am Lenker steuern. Zudem ist das Display schwenkbar, sodass der Fahrer den für seine Statur optimalen Winkel wählen kann.

Anpassbare Infokacheln ermöglichen die Wahl aller für den aktuellen Trip relevanten Daten in klarem und übersichtlichem Layout. Über das Display angezeigt werden Fahrgeschwindigkeit, Motordrehzahl, eingelegter Gang, Gesamt- und Tageswegstrecke, Kraftstoffstand, Reichweite, Uhrzeit, Lufttemperatur (mit Warnung bei niedrigen Werten), ausgeklappter Seitenständer und die Aktivierung der Geschwindigkeitsregelanlage. Außerdem beinhaltet das Display die Hinweise zur Kühlmitteltemperatur, zum Öldruck, zur Batterieladung sowie Diagnosecodes und bei der Pan America 1250 Special zum Reifenluftdruck. Über einen integrierten USB-Port können die Akkus von Mobilgeräten geladen und Daten mit dem Motorrad ausgetauscht werden.

Da die Pan America 1250 und die Pan America 1250 Special gewichtsoptimiert sind und nicht über ein herkömmliches Infotainmentsystem oder gar über Lautsprecher verfügen, lassen sich dank der Bluetooth-Konnektivität externe Geräte wie iOS- und Android-Mobiltelefone sowie Headsets kabellos mit dem Motorrad koppeln. Für die Tonwiedergabe kann ein optional erhältliches, kabelloses Helmheadset verwendet werden. So hört der Fahrer auf Wunsch Musik vom Smartphone oder nimmt eingehende Anrufe an. Entsprechende Daten und Informationen werden in diesem Fall auf dem Display eingeblendet. Zudem ist eine Stimmführung über das Headset möglich.

Eine Navigation mit beweglicher Straßenkarte kann über die kostenlose Harley-Davidson-App für iOS und Android eines verbundenen Smartphones erfolgen. Die über die Harley-Davidson App generierte



Karte lässt sich mit den Tasten am Lenker oder per Touchscreen verschieben und zoomen. Abbiegeinformationen lassen sich auch per Widget einblenden, sodass der Fahrer unterbrechungsfrei zwischen der Navigationsansicht und der Standardanzeige wechseln kann.

Zum Funktionsumfang der Harley-Davidson App zählen darüber hinaus Streckenempfehlungen, eine Offroad-Strecken-Option, Tourenplanungs- und Aufzeichnungsfunktionen sowie Point-of-Interest-Datenbanken mit Harley-Davidson Vertragshändlern, Tankstellen, Hotels, Restaurants, Motorrad-events und weiteren Attraktionen. Für die Navigationsfunktion ist eine Mobilfunkverbindung erforderlich, da das Motorrad selbst nicht mit einem GPS-Empfänger ausgestattet ist. Allerdings kann der Fahrer bei Bedarf die komplette Route vorab herunterladen und lokal abspeichern.

Beleuchtung

Scheinwerfer, Rücklicht und Blinkleuchten beider Pan America Versionen wurden in LED-Technik ausgeführt. Leuchtdioden (Light-Emitting Diodes, LED) haben gegenüber konventionellen Leuchtmitteln zahlreiche Vorteile: sie strahlen im Verbund heller, altern langsamer, haben geringere Wärmeverluste und benötigen weniger Energie.

Einen weiteren Schwerpunkt in der Entwicklung der Beleuchtungsanlage bildete höchste Robustheit für den Geländebetrieb. Die vorderen Blinker sind gut geschützt unter einem Bügel angebracht.

Bei der Entwicklung des Daymaker Signature LED-Scheinwerfers kamen die neuesten fotometrischen Analyseverfahren zum Einsatz, um eine taghelle, zugleich jedoch homogene Ausleuchtung der Fahrbahn ohne störende Hotspots zu erzielen.

Die Pan America 1250 Special wartet zudem serienmäßig mit adaptivem Kurvenlicht auf, bei dem zusätzliche LED-Elemente, die bei Geradeausfahrt deaktiviert bleiben, bei Kurvenfahrt zugeschaltet werden. Zu diesem Zweck erfassen Sensoren Faktoren wie Beschleunigung und Schräglage des Motorrads und aktivieren je nach Bedarf die entsprechenden Elemente auf der Kurveninnenseite, um eine möglichst perfekte Ausleuchtung sicherzustellen.

Das System umfasst drei zusätzliche LED-Leuchtelemente pro Seite oberhalb des Daymaker Hauptscheinwerfers. Die zusätzlichen adaptiven Lichtquellen treten nacheinander ab einem Schräglagenwinkel von jeweils 8°, 15° und 23° in Aktion. Statt die Zusatzscheinwerfer einfach zuzuschalten, wird dabei die Spannung kontinuierlich erhöht, sodass die zusätzliche Ausleuchtung nach und nach für den Fahrer fast übergangslos aufgeblendet wird. Das System arbeitet bei Abblend- und Fernlicht.

Komfort und Features

Für Fahrer unterschiedlicher Statur kann die Sitzhöhe der Pan America 1250 und der Pan America 1250 Special in zwei Positionen (Pan America 1250: 869 mm oder 894 mm; Pan America 1250 Special: 850 mm oder 874 mm bzw. 830 mm oder 855 mm mit Adaptive Ride Height; jeweils ohne Fahrer) justiert werden. Zur Einstellung der Sitzhöhe ist kein Werkzeug erforderlich und die Windschutzscheibe lässt sich mit nur einer Hand in der gewünschten Höhe fixieren: Mittels eines links vom Infodisplay angeordneten Drehreglers kann das Windschild in einem rund 46 mm großen Intervall in vier Positionen justiert werden. Harley-Davidson hat die Form der Scheibe im Windkanal optimiert, damit Turbulenzen im Kopfbereich des Fahrers so weit wie möglich vermieden werden.

Sitz und Kraftstofftank wurden unter ergonomischen Gesichtspunkten ausgeformt, um dem Fahrer sowohl das Sitzen im Sattel als auch das Stehen in den Rasten angenehm zu gestalten. Um Gewicht einzusparen und den Schwerpunkt niedrig zu halten, wird der Kraftstofftank der Pan America 1250 und der Pan America 1250 Special in einem neuen Herstellungsprozess aus Leichtmetall gefertigt. Er fasst 21,2 l Kraftstoff und seine Form erlaubt sowohl die optimale Anordnung der Airbox über dem



Motor als auch eine für den Fahrer angenehme Sitzhaltung mit gutem Knieschluss. Ein weit vorn angeordneter Einlassstutzen wird von gängigen Tankrucksäcken nicht verdeckt, was das Betanken erleichtert, da der Tankrucksack dafür nicht abgenommen werden muss.

Für die Sozia oder den Sozios sind Haltegriffe am Heck montiert und die Fußrastengummis für Fahrer und Beifahrer können ohne Werkzeug abgenommen werden, um je nach Bedarf ein Plus an Komfort oder Halt zu gewährleisten.

Ab Werk vorhanden sind das Keyless-Ignition-System, das einen Zündschlüssel erübrigt, ein Anschluss für ein Harley-Davidson Batterieladegerät sowie Anschlüsse für beheizbare Bekleidung von Harley-Davidson. Ebenfalls serienmäßig vorhanden ist das Security-System mit Wegfahrsperre, das sich automatisch scharf schaltet, wenn sich der Fahrer mit dem Transponder vom Fahrzeug entfernt, und deaktiviert wird, wenn er sich dem Fahrzeug bis auf etwa eine Armlänge nähert.

Harley-Davidson gestaltete die Lenkerarmaturen für die beiden Pan-America Versionen neu und integrierte eine One-Touch-Starttaste in das elektrische System. Der Motor kann mit einem kurzen Druck auf die Taste angelassen werden, wenn sich der Transponder in einem Abstand von circa einer Armlänge zum Fahrzeug befindet.

Zu den praktischen Features gehören auch die Sollbruchstellen an beiden Handhebeln, die im Fall eines Bruchs in der Regel eine Weiterfahrt ermöglichen.

Zusätzliche Features der Pan America 1250 Special

Bereits die Basisversion Pan America 1250 verfügt über zahlreiche sinnvolle, komfortable und praktische Features, die Pan America 1250 Special wartet mit Vollausstattung auf.

Neben dem **semiaktiven Fahrwerk** und dem **adaptiven Kurvenlicht** gehören dazu **Kühlerschutzbügel**, ein besonders robuster **Leichtmetall-Motorschutz** für das Kurbelgehäuse sowie **Griffschalen** und **Winddeflektoren** für den Handbereich.

Ein **Lenkungsdämpfer** optimiert die dynamische Performance und unterstützt den Fahrer bei harten Schlägen, die in unwegsamem Gelände auf das Vorderrad einwirken können.

Außerdem kommt das **Reifenluftdruck-Kontrollsystem TPMS** (Tire Pressure Monitoring System) zum Einsatz. Es überwacht den Druck im Vorder- und im Hinterreifen, zeigt einen eventuellen Druckverlust im Display an und ist bei der Basisversion Pan America 1250 nachrüstbar.

Ein zusätzlicher Sensor erfasst die **Umgebungstemperatur** und warnt den Fahrer bei sehr niedrigen Werten.

Der Lenker der Pan America 1250 Special wurde serienmäßig mit **Heizgriffen** versehen, die in drei Stufen arbeiten.

Ein **Hauptständer** erleichtert das Parken der Maschine sowie einfache Wartungsarbeiten.

Das **Bremspedal** lässt sich ohne Werkzeug in zwei Positionen einstellen und bleibt dadurch auch beim Fahren im Stehen optimal erreichbar.

Optional sind für die Pan America 1250 Special **Kreuzspeichenräder** erhältlich, die sich für Schlauchlosreifen eignen und notfalls eine Speichenreparatur unterwegs ermöglichen. Ebenfalls optional kann die Pan America 1250 Special mit **Adaptive Ride Height** geordert werden, das die Sitzhöhe zum Anhalten automatisch verringert und nach dem Anfahren auf die optimale Position für den Fahrbetrieb anhebt.



Design und Zubehör

Das Design der Pan America 1250 und der Pan America 1250 Special steht in der Tradition des US-Offroadlooks, den Automobilmarken wie Jeep geprägt haben, und hebt die Maschinen aus der Masse der Adventure Touring Bikes hervor.

Bereits zur Modelleinführung bietet Harley-Davidson ein umfangreiches Zubehörprogramm für die Pan America 1250 und die Pan America 1250 Special an. Dazu gehören diverse Koffer und Topcases sowie ein Tankrucksack. Unter anderem sind auch Sitzbänke, zusätzliche Beleuchtungseinheiten, Fußrasten und Griffe sowie Windschutzscheiben lieferbar, mit denen die Pan America Modelle den individuellen Bedürfnissen ihres Besitzers angepasst werden können. Alle Zubehöroptionen wurden sorgfältig entwickelt und auf die Pan America Bikes abgestimmt.

Die beiden folgenden Seiten informieren in Kurzform über die Pan America 1250 und die Pan America 1250 Special.

**Neu: Pan America 1250 (RA 1250)**

Technische Daten: Seite 54

Mit der Pan America 1250 präsentiert Harley-Davidson für das Modelljahr 2021 das erste Adventure Touring Bike in der Geschichte des Unternehmens, eine vollkommen neu entwickelte Maschine für Entdecker, die gern einen Umweg nehmen – auf der Straße und im Gelände. Das robuste, starke und technologisch fortschrittliche Motorrad wird angetrieben vom neuen, 1.252 cm³ großen Revolution Max Motor, der 112 kW (152 PS) und ein maximales Drehmoment von 128 Nm entwickelt. Es handelt sich um ein flüssigkeitsgekühltes V2-Aggregat mit einem Zylinderwinkel von 60°, zwei oberliegenden Nockenwellen und vier Ventilen pro Zylinder. Serienmäßig an Bord sind eine variable Ventilsteuerung und ein hydraulischer Ventilspielausgleich. Zwei Ausgleichswellen reduzieren die Vibrationen, eine Assist-and-Slip-Kupplung liefert die Motorkraft auf ein Sechsganggetriebe und eine robuste Kette überträgt sie aufs Hinterrad.

Ebenfalls neu entwickelt wurde das steife und leichte Chassis der Pan America 1250: drei kompakte Rahmensegmente, die den Motor als mittragendes Element nutzen. Am Heck arbeitet eine Schwinge aus Leichtmetallguss, die an ein Showa Zentralfederbein gekoppelt ist, das Vorderrad wird von einer Showa Upside-down-Gabel mit einem Tauchrohrdurchmesser von 47 mm geführt. Federvorspannung sowie Zug- und Druckstufe der Dämpfung können bei beiden Fahrwerkskomponenten eingestellt werden – am Federbein erfolgt die Justage der Vorspannung hydraulisch. Vorn und hinten stehen jeweils 191 mm Federweg zur Verfügung. Für die Verzögerung zeichnen am Vorderrad zwei radial montierte Vierkolben-Monoblock-Bremssättel von Brembo verantwortlich, die auf schwimmend gelagerte 320-mm-Bremsscheiben einwirken. Die 280-mm-Bremsscheibe am Hinterrad wird von einem Einkolben-Bremssattel beaufschlagt. Vorn und hinten rotieren 19“ beziehungsweise 17“ große Leichtmetallguss-speichenräder mit Michelin Harley-Davidson Scorcher Adventure Reifen. Das serienmäßige Paket der Fahrerassistenzsysteme umfasst eine kurvenoptimierte elektronische Bremskraftverteilung, ein Kurven-Antiblockiersystem, eine Kurven-Traktionskontrolle, eine Kurven-Antriebsschlupfregelung und einen Fahrzeughalteassistenten. Fünf Fahrmodi (Sport, Road, Rain, Off-Road und Off-Road Plus) sind vorprogrammiert, ein weiterer kann vom Fahrer konfiguriert werden.

Alle Beleuchtungseinheiten wurden in LED-Technik ausgeführt. Um ein Maximum an Fahrkomfort zu gewährleisten, können der Fahrersitz und die Scheibe in der Höhe justiert werden, wozu kein Werkzeug erforderlich ist. Der ergonomisch ausgeformte Tank fasst langstreckentaugliche 21,2 l Kraftstoff. Als Anzeigeelement dient ein 17 cm (6,8“) großes, schwenkbares und kontrastreiches TFT-Touchscreendisplay. Infotainmentfunktionen wie Musikhören und Telefonieren (jeweils mit Headset) können über ein Bluetooth-fähiges Mobiltelefon generiert und angezeigt werden und eine Navigationsfunktion mit beweglicher Straßenkarte kann über die kostenlose Harley-Davidson App für iOS und Android oder über andere dafür vorgesehene Apps eines gekoppelten Smartphones erfolgen. Ab Werk vorhanden sind das Keyless-Ignition-System, ein Anschluss für ein Batterieladegerät sowie Anschlüsse für beheizbare Harley-Davidson Bekleidung. Ebenfalls serienmäßig vorhanden ist das Security-System mit Wegfahrsperrung. Auf die Pan America 1250 gewährt Harley-Davidson vier Jahre Garantie sowie ein Jahr Mobilitätsgarantie.



Neu: Pan America 1250 Special (RA 1250S)

Technische Daten: Seite 55

Im Jahr 2021 steigt Harley-Davidson in ein neues Segment ein und präsentiert mit der Pan America 1250 Special ein vollkommen neu entwickeltes und voll ausgestattetes Adventure Touring Bike, das keine Wünsche offenlässt. Für den Vortrieb sorgt der neue, 1.252 cm³ große 60°-V-Twin Revolution Max mit zwei obenliegenden Nockenwellen, vier Ventilen pro Zylinder, variabler Ventilsteuerung, hydraulischem Ventilspielausgleich und zwei Ausgleichswellen. Eine Assist-and-Slip-Kupplung liefert seine Kraft an ein Sechsganggetriebe und eine robuste Kette überträgt sie aufs Hinterrad. Der V2 entwickelt 112 kW (152 PS) und ein maximales Drehmoment von 128 Nm.

Drei kompakte Rahmensegmente, die den Motor als mittragendes Element nutzen, bilden das ebenfalls neue Chassis der Maschine. Am Heck arbeitet eine Leichtmetallgusschwinge, die an ein Showa Zentralfederbein gekoppelt ist, das Vorderrad wird von einer Showa 47-mm-Upside-down-Gabel geführt. Beide Komponenten verfügen über eine elektronisch geregelte Vorspannung und eine semiaktiv ausgeführte Einstellung von Zug- und Druckstufe der Dämpfung: Die Radaufhängung passt die Dämpfung automatisch an Bodenverhältnisse und Fahraktivität an und die Beladungsregelung registriert das Gewicht von Fahrer, Beifahrer sowie Gepäck und reguliert automatisch die Federvorspannung des Federbeins. Das System bietet fünf anwählbare Fahrwerksprofile. Optional erhältlich ist die Adaptive Ride Height mit vier Modi, die das Fahrwerk beim Anhalten absenkt und es beim Anfahren wieder anhebt. Vorn und hinten stehen jeweils 191 mm Federweg zur Verfügung. Für die Verzögerung des Vorderrads zeichnen zwei radial montierte Brembo-Vierkolben-Monoblock-Bremssättel verantwortlich. An Front und Heck rotieren 19" beziehungsweise 17" große Leichtmetallgusspeichenräder mit Michelin Harley-Davidson Scorcher Adventure Reifen und Reifenluftdruck-Kontrollsystem. Optional sind Kreuzspeichenräder erhältlich.

Das serienmäßige Paket der Fahrerassistenzsysteme umfasst eine kurvenoptimierte elektronische Bremskraftverteilung, ein Kurven-Antiblockiersystem, eine Kurven-Traktionskontrolle, eine Kurven-Antriebsschlupfregelung und einen Fahrzeughalteassistenten. Fünf Fahrmodi (Sport, Road, Rain, Off-Road und Off-Road Plus) sind vorprogrammiert, drei weitere können vom Fahrer konfiguriert werden. Zu den vollständig in LED-Technik ausgeführten Beleuchtungseinheiten gehört auch adaptives Kurvenlicht. Der Fahrersitz und die Scheibe können werkzeuglos in der Höhe justiert werden. Als Anzeigeelement dient ein 17 cm (6,8") großes, schwenkbares TFT-Touchscreendisplay. Infotainmentfunktionen wie Musikhören und Telefonieren (jeweils mit Headset) können über ein Bluetooth-fähiges Mobiltelefon generiert und angezeigt werden und eine Navigationsfunktion mit beweglicher Straßenkarte kann über die kostenlose Harley-Davidson App erfolgen. Ab Werk vorhanden sind das Keyless-Ignition-System, ein Anschluss für ein Batterieladegerät sowie Anschlüsse für beheizbare Harley-Davidson Bekleidung. Die Pan America 1250 Special verfügt außerdem über einen Hauptständer, ein einstellbares Bremspedal, einen Lenkungsdämpfer, dreistufig regulierbare Heizgriffe, Kühlerschutzbügel, einen besonders robusten Leichtmetall-Motorschutz, Griffschalen, Winddeflektoren und eine Umgebungstemperaturanzeige. Ebenfalls serienmäßig vorhanden ist das Security-System mit Wegfahrsperrung. Harley-Davidson gewährt vier Jahre Garantie sowie ein Jahr Mobilitätsgarantie auf die Maschine.



Elektrozweiräder – die LiveWire

Produktportfolio

Seit dem Modelljahr 2020 ergänzt die LiveWire, das erste elektrisch angetriebene Motorrad eines Großserienherstellers, das Harley-Davidson Portfolio. Sie ersetzt kein anderes Modell, sondern stellt eine interessante Alternative zu den benzingetriebenen Harley-Davidson Typen dar. Die LiveWire steht für einen wichtigen Teil der Zukunft der Marke und bietet dem Fahrer schon heute einen leistungsstarken elektrischen Antrieb, ein fesselndes Design und eine beeindruckende Konnektivität. Sie ist die erste Maschine in einem künftigen Harley-Davidson E-Motorradportfolio und wartet mit imposanter Beschleunigung, agilem Handling, hochwertigen Materialien, bester Verarbeitung und einer ganzen Palette von elektronischen Assistenzsystemen sowie Schnittstellen für ein vernetztes Fahrerlebnis auf.

Die LiveWire wird von einem flüssigkeitsgekühlten Dreiphasen-Permanentmagnet-Synchronmotor angetrieben, der eine Spitzenleistung von 78 kW (106 PS), eine Dauerleistung von 60 kW (82 PS) und ein Drehmoment von 116 Nm entwickelt, das kontinuierlich und ansatzlos ab der ersten Radumdrehung anliegt und ein faszinierendes Fahrerlebnis ermöglicht. Der Motor wird von einem Lithium-Ionen-Akku-Paket (Rechargeable Energy Storage System, RESS) mit einer maximalen Kapazität von 15,5 kWh (nominal: 13,6 kWh) gespeist, das an Haushaltssteckdosen, AC-Ladesäulen und DC-Schnellladestationen befüllt werden kann, was bei einer Schnellladung in 40 Minuten (0 % bis 80 % Ladung) beziehungsweise 60 Minuten (0 % bis 100 % Ladung) möglich ist. Je nach Einsatzzweck und Messverfahren beträgt die Reichweite mehr als 200 km (158 km entsprechend dem WMTC).

Im Schiebetrieb gewinnt die LiveWire Energie zurück und versorgt damit das RESS. Ein separater 12-V-Akku startet das System und versorgt das Bordnetz. Dank des Direktantriebs entfallen das Kuppeln und das Schalten, stattdessen genügt ein Dreh am Gasgriff. Diese kupplungs- sowie getriebelelose Auslegung macht die Fahrzeugbeherrschung auch für weniger erfahrene Biker besonders einfach. Über den Primärtrieb mit einer Untersetzung, die auch für den düsenjetartigen Sound zuständig ist, und einen robusten Zahnriemen als Sekundärtrieb gelangt die Kraft auf die Straße. Rund drei Sekunden genügen, um die Maschine von 0 mph auf 60 mph (96,56 km/h) zu beschleunigen. Für den Durchzug von 60 mph (96,56 km/h) auf 80 mph (128,75 km/h) reichen 1,9 Sekunden.

Um Service- und Wartungsarbeiten zu erleichtern, wurde der steife Brückenrahmen aus Leichtmetalldruckgussprofilteilen dreiteilig ausgelegt und mit einem Heckhilfsrahmen sowie einer Zweiarmschwinge aus Leichtmetalldruckguss kombiniert. Das RESS fungiert als mittragendes Element des Chassis. Vorn und hinten rotieren schwarze Leichtmetallgusspeichenräder im 17“-Format. Sie sind mit 120 mm beziehungsweise 180 mm breiten Harley-Davidson Michelin Scorcher Sport Pneus bereift. Am Front End führt eine Showa SFF-BP Upside-down-Gabel das Rad, am Heck arbeitet ein Showa BFRC-lite Mono-Shock. Beide Fahrwerkskomponenten sind vollständig einstellbar. Die beiden vorderen 300-mm-Bremsscheiben arbeiten im Verbund mit Brembo Vierkolben-Monoblock-Radial-Bremssätteln, während am Hinterrad ein Zweikolbensattel die 260 mm messende Bremsscheibe verzögert.

Die LiveWire bietet dem Fahrer sieben Fahrmodi, wovon Sport, Road, Range und Rain voreingestellt sind, während die restlichen drei Modi frei definiert werden können. Serienmäßig ist das elektronische Assistenzsystempaket RDRS Safety Enhancements mit Antiblockiersystem, Kurven-Antiblockiersystem, Traktionskontrolle, Kurven-Traktionskontrolle, Antriebsschlupfregelung und Kurven-Antriebsschlupfregelung an Bord. Außerdem verfügt die LiveWire über eine Wegfahrsperrung, eine Alarmanlage und über H-D Connect, das den Fahrer per Mobilfunk-App über das Smartphone mit Informationen zum Fahrzeug versorgt. Dazu zählen unter anderem der Ladestatus sowie die Restreichweite. Wie bei jeder Harley-Davidson legten die Designer den Fokus auf den Motor. Er wird nicht versteckt, sondern durch sein mattsilbriges Gehäuse sogar optisch betont. Der darüber angeordnete Hauptakku (RESS) verfügt über Kühlrippen, die an Verbrennungsmotoren erinnern. Die LiveWire ist in den



Lackfarben Vivid Black, Orange Fuse und Yellow Fuse erhältlich. Harley-Davidson gewährt vier Jahre Garantie auf das Motorrad, fünf Jahre Garantie auf den Hauptakku sowie ein Jahr Mobilitätsgarantie.

Geschichte und Konzept

Die Vision hinter dem Serienmotorrad LiveWire nahm ihren Anfang mit dem Project LiveWire in Form von E-Prototypen, die 2014 vorgestellt wurden, um das Potenzial einer elektrisch angetriebenen Harley-Davidson zu ermitteln. Im Rahmen der „Project LiveWire“-Demotour erhielten Fans und potenzielle Kunden rund um den Globus die Gelegenheit, einen der Prototypen zu fahren und Harley-Davidson ihr Feedback zu geben. Die Resonanz war überwältigend. So konnte das Projekt entsprechend den Wünschen und Vorstellungen von Kunden weiterentwickelt werden. Das Ergebnis war die Serienversion der LiveWire, die die Erkenntnisse aus der Entwicklung der Prototypen, das Feedback aus der Demotour, weitere Fortschritte des Layouts und neueste Technologie in sich vereint. Ausgehend von diesem intensiven Entwicklungsprozess bietet die Serienversion der LiveWire dem Fahrer ein ebenso neuartiges wie dynamisches Motorradenerlebnis.

Ihre Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit selbst unter härtesten Bedingungen unterstrich die LiveWire in „Long Way Up“, einer britischen TV-Dokuserie, die ab September 2020 erstmals auf Apple TV+ ausgestrahlt wurde. Sie dokumentiert eine spektakuläre Motorradreise der Schauspieler Ewan McGregor und Charley Boorman. Von September bis Dezember 2019 fuhren die beiden Freunde auf zwei LiveWire Bikes von Ushuaia in Argentinien durch Süd- und Mittelamerika bis nach Los Angeles in den USA: über 20.900 km durch 13 Länder an 100 Tagen.



LiveWire (ELW)

Wechselstrom-Dreiphasen-Permanentmagnet-Synchronmotor

Dauerleistung: 60 kW (82 PS), Spitzenleistung: 78 kW (106 PS), 116 Nm

Technische Daten: Seite 56



Die Softail Familie

Produktportfolio

Eine Harley-Davidson Softail ist die richtige Maschine für all jene Motorradfans, die das ästhetische Design von Starrrahmen schätzen, das viele Motorräder bis in die Fünfzigerjahre des vergangenen Jahrhunderts hinein prägte, die aber dennoch nicht auf ein modernes Fahrzeugkonzept und den Komfort eines auch am Heck gefederten Rahmens verzichten wollen. Die Modellfamilie ist reich an eleganten Formen und markanten Charakteren: Das Portfolio erstreckt sich vom schlanken Chopper-Style über wuchtigen Cruiser-Look bis zum stilvollen Touren-Design. Von der Seite betrachtet wirkt eine Softail wie ein Motorrad ohne Hinterradfederung. Tatsächlich jedoch verfügt der Softail Rahmen über ein dem Auge des Betrachters verborgenes Zentralfederbein unter dem Sitz, das modernen Fahrwerkskomfort sicherstellt, der vollkommen auf der Höhe unserer Zeit ist. Die modellspezifisch 16“, 18“, 19“ oder 21“ großen Vorderräder werden von einer Telegabel geführt, die mit Showa Dual-Bending-Valve-Technologie arbeitet. Ausnahmen bilden die Low Rider S, die Sport Glide und die Fat Bob 114: Hier kommt jeweils eine Upside-down-Telegabel zum Einsatz. Die Softail Typen werden vom luftgekühlten Milwaukee-Eight Big Twin angetrieben. Der Hubraum des V2 beträgt je nach Modell 1745 cm³ (107 cui; bis zu 64 kW (87 PS) und bis zu 144 Nm) oder 1868 cm³ (114 cui; bis zu 70 kW (95 PS) und 155 Nm). Da er starr mit dem Rahmen verbunden ist, kommen zwei Ausgleichswellen zur Dämpfung der Vibrationen zum Einsatz. Zudem verfügt das Triebwerk über eine Doppelzündung, je vier Ventile pro Zylinder (OHV), einen ölgekühlten Auslassbereich und einen elektronischen Gasgriff (Electronic Throttle Control, ETC), der Bowdenzüge überflüssig macht. Eine leichtgängige, mechanisch betätigte Ölbadkupplung stellt den Kraftschluss zum Getriebe her. Bei der Schaltbox handelt es sich um das Cruise Drive Sechsganggetriebe, das für kraftvollen Durchzug in den unteren Gängen und entspanntes Gleiten bei niedriger Drehzahl im höchsten Gang sorgt. Über einen robusten, kohlefaserverstärkten Sekundärzahnriemen werden die Kräfte auf das je nach Modell 16“ oder 18“ große Hinterrad übertragen. Die Bremsanlagen aller Softail Typen profitieren vom serienmäßigen Antiblockiersystem, das dezent in den Look der Maschinen integriert ist. Serienmäßig kommen zwei Bremsscheiben (Low Rider S und Fat Bob 114: drei Bremsscheiben) zum Einsatz. Je nach Modell ruhen die Füße des Fahrers auf mittig montierten oder vorverlegten Fußrasten oder auf Trittbrettern. Ab Werk verfügt jede Softail über eine Wegfahrsperrung, die sich automatisch aktiviert und deaktiviert, wenn sich der Fahrer vom Motorrad entfernt beziehungsweise wenn er sich ihm nähert. Dank des Keyless-Ignition-Systems genügt ein Druck auf den Starter, um den Motor anzulassen – ein Zündschlüssel ist nicht mehr erforderlich. Außerdem verfügen alle Softail Modelle über besonders lichtstarke LED-Scheinwerfer und einen praktischen USB-Anschluss zum Laden mobiler Geräte.

Die Softail Familie umfasst die 1745 cm³ großen und in puncto Leistung drosselbaren Modelle Softail Standard (FXST), Sport Glide (FLSB) und Softail Slim (FLSL). 2021 ist auch die Heritage Classic (FLHC) mit diesem Triebwerk erhältlich. Neben der neu gestalteten Street Bob 114 (FXBBS) verfügen auch die Typen Low Rider S (FXLRS), Fat Bob 114 (FXFBS), Breakout 114 (FXBRS), Fat Boy 114 (FLFBS) und Heritage Classic 114 (FLHCS) über den besonders leistungsstarken, 1868 cm³ großen Milwaukee-Eight.

Modellpflege

Die elektrische Anlage aller Softail Modelle verfügt jetzt über neue Steuergeräte und Kabelbäume. Für das Modelljahr 2021 rüstete Harley-Davidson zudem die Street Bob auf. Sie wird jetzt vom 1868 cm³ großen Milwaukee-Eight 114 angetrieben, der sie zur Street Bob 114 macht, und verfügt zudem über einen Soziussitz sowie besonders aufwendige Lackierungen. An der Fat Boy 114 ersetzen 2021 zahlreiche hochglanzverchromte Bauteile die zuvor verwendeten mattierten. War die Heritage Classic bislang nur in im Dark Finish mit Milwaukee-Eight 114 erhältlich, so ist sie 2021 auch mit Chrome Finish und Milwaukee-Eight 107 zu haben. Bei vier der fünf lieferbaren Versionen der Sport Glide sind die Koffer nun in Fahrzeugfarbe lackiert.



Weitere Informationen zur Modellpflege können Sie den Seiten 5 und 6 entnehmen. Die technischen Daten der Softail Modelle finden Sie ab Seite 57.

Geschichte und Konzept

Willie G. Davidson, Enkel eines der Firmengründer von Harley-Davidson und von 1963 bis 2012 Chefdesigner des Unternehmens, liebt sogenannte Hardtails, klassische, am Heck ungefederte Maschinen der 40er- und 50er-Jahre des 20. Jahrhunderts. Diese Motorräder und ihre Rahmen mit klaren Proportionen und gerader, zum Heck hin stark abfallender Linienführung bildeten die Basis für den Chopper-Style, bei dem „weniger“ stets „mehr“ war. Für ein derartiges Custombike brauchte es nicht mehr als einen solchen Starrrahmen mit einem darin eingebetteten V2, eine gereckte Gabel mit schlankem Vorderrad, einen Heckfender dicht über dem fetten Hinterrad und einen tief angeordneten Sitz. „Die Form soll der Funktion folgen, doch beides dient der Emotion“, erläuterte Willie G. gern in diesem Zusammenhang. Doch Fahrkomfort war aufgrund des starr eingebauten Hinterrads von einem solchen Custombike nicht zu erwarten. Abhilfe versprach eine Idee des Tüftlers und Designers Bill Davis, der Harley-Davidson 1976 ein Fahrwerk im Hardtail-Look mit unter dem Sitz angeordneten Federbeinen präsentierte. Sechs Jahre später griff die Motor Company die inzwischen von Bill weiterentwickelte Idee auf. Mit einer Dreieckschwinge empfand man jetzt gekonnt die Linienführung eines Starrrahmens nach, sorgte aber zugleich mit zwei nunmehr unter dem Motor angebrachten Federbeinen für zeitgemäßen Federungskomfort.

Man schrieb das Jahr 1984, als die erste Softail, die FXST, Asphalt unter die Räder nahm. Ihre Modellbezeichnung ist ein Wortspiel, das sich von ihrer speziellen Art der Hinterradführung ableitet, die schon das Urmodell auszeichnete. In dieser ersten Softail debütierte die damals neue, 1.340 cm³ große Evolution Motorengeneration. Zu den prägenden Design-Features zählten der klassisch gestylte Benzintank und der Horseshoe-Öltank in Hufeisenform – ein Look, den Harley-Davidson bereits in den 1930er-Jahren kreiert hatte. Die gelungene Synthese aus dem ästhetischen Design vergangener Motorradepochen und dem zeitgemäßen Federungskomfort sowie moderner Technik erwies sich als überaus erfolgreich: Die FXST legte den Grundstein zu einer neuen Harley-Davidson Baureihe. Ihr folgten zahlreiche weitere Softail Modelle, unter ihnen die Heritage Softail, deren nostalgisches Design im Stil der 1949er Hydra Glide seit 1986 für Aufsehen sorgt, die Springer Softail, die 1988 ein Revival der klassischen Springergabel einläutete, und die Fat Boy, die 1991 – ein Jahr nach ihrer Präsentation – ihr Filmdebüt im Blockbuster „Terminator 2“ mit Arnold Schwarzenegger gab. Im Jahr 2000 erschien die zweite Generation der Softail Baureihe – mit neuem Rahmen, neuem Bremssystem und einem neuen Motor namens Twin Cam 88B mit 1449 cm³. Das starr im Rahmen verschraubte Triebwerk verfügte über zwei Nockenwellen und zwei Ausgleichswellen zur Dämpfung seiner Vibrationen. Sieben Jahre später kam ein größerer Motor in der Baureihe zum Einsatz: der Twin Cam 96B mit 1584 cm³. 2012 hielt der 1690 cm³ große Twin Cam 103B mit aktivem Auspuffsystem sowie Cruise Drive Sechsganggetriebe Einzug ins Softail Fahrwerk. 2016 entwickelte der High Output Twin Cam 103B einen noch kraftvolleren Drehmomentverlauf als seine Vorgänger. Und in den 2016 und 2017 angebotenen Typen Softail Slim S und Fat Boy S arbeitete ein abermals größeres Triebwerk: der Twin Cam 110B mit 1801 cm³ Hubraum.

2018 präsentierte Harley-Davidson mit der dritten Generation der Baureihe eine von Grund auf neu konstruierte und um die Mitglieder Sport Glide, Street Bob, Low Rider und Fat Bob erweiterte Modellfamilie. Die neue Softail Generation zeichnet sich durch den kraftvollen Milwaukee-Eight Motor aus, der je nach Modell über 1745 oder 1868 cm³ Hubraum verfügt. Ein vollkommen neu konstruiertes Chassis mit neuen, perfekt auf den Einsatzzweck zugeschnittenen Fahrwerkskomponenten sorgt für ein Plus an Handlichkeit, Fahrstabilität und Komfort. Ferner kommen LED-Scheinwerfer, ein Keyless-Ignition-System und ein USB-Anschluss zum Laden mobiler Geräte (außer Softail Standard) zum Einsatz.

**Modellgepflegt: Street Bob 114 (FXBBS)**

Technische Daten: Seite 58

Mit ihrer klassischen Chopper-Silhouette und dem puristischen Design zählt die Street Bob zu den beliebtesten Modellen im Portfolio von Harley-Davidson. Bisher wurde die Maschine vom Milwaukee-Eight 107 angetrieben, im Modelljahr 2021 verfügt sie jedoch über den noch drehmomentstärkeren Milwaukee-Eight 114, der sie zur Street Bob 114 macht. Der weitgehend in Schwarz gehaltene V2 verfügt über Doppelzündung, zwei Ausgleichswellen, je vier Ventile pro Zylinder und einen ölgekühlten Auslassbereich. Ein schwarzer „Ventilator“-Luftfilter mit sichtbarem Filterelement sorgt einlassseitig für einen hohen Luftdurchsatz und die Abgase entweichen über eine ebenfalls schwarze Shotgun-Auspuffanlage. Verchromte Details wie die Stößelstangengehäuse setzen optische Akzente.

Das Triebwerk wurde starr in den verwindungssteifen Softtail Rahmen integriert und entwickelt eine Leistung von 70 kW (95 PS) sowie ein Drehmoment von 155 Nm bei 3250 U/min. Das Cruise Drive Sechsganggetriebe und ein robuster Sekundärzahnriemen übertragen die Kraft aufs Hinterrad, während ein ABS-Bremssystem mit zwei Bremsscheiben für eine adäquate Verzögerung sorgt. Um den optischen Eindruck eines Starrrahmens zu erzielen, wurde das Zentralfederbein dem Auge des Betrachters verborgen unter dem Sitz angebracht. Die Telegabel arbeitet mit Dual-Bending-Valve-Technologie, die das Dämpfungsverhalten über das gesamte Intervall des Ein- und Ausfederns hinweg optimiert. Kreuzspeichenräder mit schwarzen Felgen und Faltenbälge an der Gabel unterstreichen den klassischen Look.

Die Linienführung der Street Bob 114 ist geprägt vom Mini-Apehanger, dem in nur 680 mm Höhe angeordneten Fahrersitz und dem kurz gehaltenen Heck, das im Modelljahr 2021 serienmäßig ein stylisches Sitzkissen für eine Sozia oder einen Sozios trägt. Zu den zahlreichen in Schwarz gehaltenen Anbauteilen gehören der Lenker, die Rückspiegel, die Fenderhalter, die Blinker, die Gabeltauchrohre und der lichtstarke LED-Scheinwerfer, der zudem mit einem umlaufenden Ring aus Daymaker Signature LED-Elementen ausgestattet ist.

Um das Heck schnörkellos zu halten, kommen Blinker zum Einsatz, die zugleich als Rück- und Bremslicht fungieren. Als Cockpit dient ein kompaktes, in die Lenkerklemme integriertes LCD-Display mit darunter angeordneten Kontrollleuchten.

Die Maschine ist in vier attraktiven Lackierungen erhältlich. Die Flanken ihres 13,2 l großen Tanks wurden farblich abgesetzt und mit einem Harley-Davidson Schriftzug sowie dem berühmten „Number One“-Logo verziert, das an die 1969er-„AMA Grand National“-Rennerfolge von Mert Lawwill erinnert.

Wie die anderen Softtail Modelle verfügt die Street Bob 114 über ein Keyless-Ignition-System, einen USB-Anschluss zum Laden mobiler Geräte und das Security System mit Wegfahrsperrung. Harley-Davidson gewährt vier Jahre Garantie sowie ein Jahr Mobilitätsgarantie auf das Motorrad.



Weitere Softail Modelle im Jahr 2021



Softail Standard (FXST)
Milwaukee-Eight 107, 1745 cm³
64 kW (87 PS) / 144 Nm, Sechsganggetriebe
Technische Daten: Seite 57



Low Rider S (FXLRS)
Milwaukee-Eight 114, 1868 cm³
70 kW (95 PS) / 155 Nm, Sechsganggetriebe
Technische Daten: Seite 59



Sport Glide (FLSB)
Milwaukee-Eight 107, 1745 cm³
61 kW (83 PS) / 139 Nm, Sechsganggetriebe
Technische Daten: Seite 60



Fat Bob 114 (FXFBS)
Milwaukee-Eight 114, 1868 cm³
69 kW (94 PS) / 155 Nm, Sechsganggetriebe
Technische Daten: Seite 61



Softail Slim (FLSL)
Milwaukee-Eight 107, 1745 cm³
64 kW (87 PS) / 144 Nm, Sechsganggetriebe
Technische Daten: Seite 62



Breakout 114 (FXBRS)
Milwaukee-Eight 114, 1868 cm³
70 kW (95 PS) / 155 Nm, Sechsganggetriebe
Technische Daten: Seite 63



Fat Boy 114 (FLFBS)
Milwaukee-Eight 114, 1868 cm³
70 kW (95 PS) / 155 Nm, Sechsganggetriebe
Technische Daten: Seite 64



Heritage Classic (FLHC)
Milwaukee-Eight 107, 1745 cm³
64 kW (87 PS) / 144 Nm, Sechsganggetriebe
Technische Daten: Seite 65



Heritage Classic 114 (FLHCS)
Milwaukee-Eight 114, 1868 cm³
70 kW (95 PS) / 155 Nm, Sechsganggetriebe
Technische Daten: Seite 66



Die Touring Familie und die Trikes

Produktportfolio

Seit Jahrzehnten bilden die Touring Modelle von Harley-Davidson die Quintessenz des komfortablen Reisens nach US-Manier. Einerlei, ob es um einen ausgedehnten Urlaub, einen erholsamen Wochenendausflug oder einen kurzen Tagestrip geht – ein Harley-Davidson Tourer setzt Maßstäbe. Dazu tragen der verwindungssteife Touring Rahmen und die perfekt abgestimmten Fahrwerkskomponenten an Front und Heck ebenso bei wie der kraftvolle und schwingungsentkoppelt gelagerte Milwaukee-Eight V-Twin. Je nach Modell verfügt er über einen Hubraum von 1745 cm³ (107 cui) oder 1868 cm³ (114 cui). Der Auslassbereich in den Zylinderköpfen ist stets flüssigkeitsgekühlt. Als Medium dient je nach Modell Motoröl oder Kühlflüssigkeit.

Sämtliche Typen verfügen über eine neue, mechanisch betätigte Anti-Hopping-Kupplung und das Cruise Drive Sechsganggetriebe, das zu souveränen Fahrleistungen und geringem Kraftstoffverbrauch beiträgt. Ein elektronischer Gasgriff (Electronic Throttle Control, ETC) macht Bowdenzüge überflüssig und ermöglicht den Einsatz der bei allen Modellen serienmäßig vorhandenen elektronischen Geschwindigkeitsregelanlage. Am Hinterrad jedes Touring Bikes minimiert das Isolated Drive System das Geräusch- und Vibrationsaufkommen und bürgt für ein Plus an Fahrkultur beim Beschleunigen und Schalten sowie bei Konstantfahrt. Für die Verzögerung zeichnet in allen Touring Typen ein ABS-unterstütztes Bremssystem mit drei Bremscheiben und elektronischer Bremskraftverteilung verantwortlich, das die Bremskräfte in jeder Fahrsituation ab einer Geschwindigkeit von 40 km/h optimal auf Vorder- und Hinterrad dosiert.

Die Modelle Road King Special, Street Glide Special, Road Glide Special, Road Glide Limited, Ultra Limited und die neue Electra Glide Revival sind mit den RDRS Safety Enhancements ausgestattet. Dabei handelt es sich um ein Paket aus Assistenzsystemen, die den Fahrer sowohl bei Geradeaus- als auch bei Kurvenfahrt unterstützen. Neben den bereits zuvor vorhandenen Systemen ABS und elektronische Bremskraftverteilung umfassen die RDRS Safety Enhancements das Kurven-Antiblockiersystem, die kurvenoptimierte elektronische Bremskraftverteilung, die Traktionskontrolle, die Kurven-Traktionskontrolle, die Antriebsschlupfregelung und den Fahrzeughalteassistenten. Außerdem ist – mit Ausnahme der Electra Glide Revival – ein Reifenluftdruck-Kontrollsystem an Bord. Die Trikes verfügen über Trike-spezifische RDRS ohne den Fahrzeughalteassistenten und das Reifenluftdruck-Kontrollsystem.

Zur Ausstattung jedes zweirädrigen Touring Modells zählen bequeme Fahrertrittbretter, Gepäckkoffer und eine Verkleidung beziehungsweise ein abnehmbarer Windschild. Aerodynamisch platzierte Luftkanäle (Splitstream Vent) in den Batwing- und Sharknose-Verkleidungen verhindern Turbulenzen im Kopfbereich des Fahrers. Die Koffer und das bei ausgewählten Modellen montierte Tour-Pak (Topcase) bieten viel und besonders leicht zugänglichen Stauraum, da die Konstruktion von Schlössern und Scharnieren das Öffnen und Schließen mit nur einer Hand ermöglicht. Je nach Modell verfügen die Touring Typen über Halogenscheinwerfer oder Daymaker LED-Scheinwerfer mit sehr hoher Lichtausbeute. Ebenfalls modellspezifisch sorgen Boom! Box Infotainmentsysteme mit 16,5 cm großem Farbtouchscreen, hochwertigem Audioteil, Bluetooth-Konnektivität, Spracherkennung, Navigationssystem, Intercom und Bedien-Joysticks an den Lenkerarmaturen für Information und Unterhaltung an Bord. Sämtliche Touring Varianten zeichnen sich durch so praktische Features wie den Anschluss für ein Harley-Davidson Batterieladegerät, den großen 22,7-Liter-Kraftstofftank und die besonders leistungsstarke Lichtmaschine aus, die den Anschluss von elektrisch betriebenem Zubehör wie etwa einer Sitz- und Griffheizung aus dem Parts-&Accessories-Programm ermöglicht. Im Modelljahr 2021 umfasst die Harley-Davidson Touring Familie die Modelle Road King (FLHR), Road King Special (FLHRXS), Street Glide Special (FLHXS), Road Glide Special (FLTRXS), Road Glide Limited (FLTRK) und Ultra Limited (FLHTK). Darüber hinaus bietet Harley-Davidson die Trikes Freewheeler (FLRT) und Tri Glide Ultra (FLHTCUTG) sowie – als Bestandteil der Icons Collection – die neue, streng limitierte Electra Glide Revival (FLH) an.



Modellpflege

In allen Harley-Davidson Touring Motorrädern und Trikes kommen im Modelljahr 2021 neue Steuergeräte und Kabelbäume zum Einsatz. Sie alle wurden für das Modelljahr 2021 außerdem mit einer neuen, mechanisch betätigten Kupplung ausgerüstet, die das Gefühl am Kupplungshebel optimiert. Die Modelle Road King Special, Street Glide Special und Road Glide Special erhalten neugestaltete Motorschutzbügel, einen „Ventilator“-Luftfilter und neue Prodigy Räder. Street Glide Special und Road Glide Special verfügen jetzt außerdem über einen neuen Tank mit seitlichem Einfüllstutzen und neuer, flacher Tankkonsole. Beide Maschinen sind 2021 in einer Chrome- und einer Black-Variante erhältlich. Bei Street Glide Special und Road King Special ersetzt ein neuer Daymaker LED-Scheinwerfer den zuvor verwendeten Halogenscheinwerfer. Die Road King erhielt neue 7-Doppelspeichen-Leichtmetallgussräder in Schwarz mit polierten Bereichen. An den Felgen kommt ein Reifendrucksensor zum Einsatz. Das Infotainmentsystem Boom! Box GTS ist in den damit ausgestatteten Modellen nun nicht mehr nur kompatibel mit Apple CarPlay, sondern zusätzlich auch mit Android Auto.

Details zur Modellpflege finden Sie ab Seite 6, die technischen Daten ab Seite 67.

Geschichte und Konzept

Wenngleich zu Anfang des 20. Jahrhunderts die meisten Straßen in den USA in sehr schlechtem Zustand waren, mussten viele Fahrer in dem großen Land enorme Distanzen überwinden. Daher galt bedingungslose Zuverlässigkeit auf langen Strecken von Beginn an als wichtiges Kriterium für die Motorräder von Harley-Davidson. Ihr guter Ruf verbreitete sich rasch im ganzen Land sowie in anderen Teilen der Welt und so drangen abenteuerlustige Weltenbummler schon in den Zwanzigerjahren des letzten Jahrhunderts auf Harleys in die Weiten Afrikas und Chinas vor. Voll ausgestattete Harley Dresser prägten die folgenden Jahrzehnte – Reisemaschinen, die in ihrer jeweiligen Ära ihresgleichen suchten. Generationen von V-Twin-Motoren verrichteten in den „großen“ Harley Modellen ihren Dienst: F-Head, Flathead, Knucklehead, Panhead, Shovelhead, Evolution und Twin Cam in verschiedenen Fahrwerks- und Rahmenkonstruktionen kamen in den Reisemaschinen zum Einsatz, denn in jeder Ära der langen Unternehmensgeschichte spielte das Thema Touring eine gewichtige Rolle. Es waren diese Maschinen, die das Image der Marke Harley-Davidson nachhaltig prägten. 1965 wurde erstmals ein Touring Modell mit Elektrostarter ausgerüstet: Die Electra Glide betrat die Bühne. Zum Modelljahr 1980 debütierte die Tour Glide mit rahmenfester Verkleidung, auf deren Basis 1998 die erste Road Glide entstand. Seit 1984 werden die Hinterräder der Touring Modelle von Zahnriemen angetrieben und seit 1993 begeistern die Road King Modelle die Kundschaft mit ihrem nostalgischen Design. Die Namen blieben, während die Technik der Motorräder über die Jahrzehnte permanent optimiert und aktualisiert wurde. Im Modelljahr 1999 debütierte die erste Version des Twin Cam Motors, der Twin Cam 88, in der Touring Familie, 2007 folgte der Twin Cam 96 und im Jahr 2009 erhielt die Baureihe ein neues, im Vergleich zum Vorgänger um 67 % steiferes Fahrwerk mit neuem Rahmen und neuer Schwinge. Alle Motorräder der Touring Baureihe bremsen seither serienmäßig mit einem Antiblockiersystem. Im Modelljahr 2011 hielt der Twin Cam 103 Einzug in die Baureihe und für das Modelljahr 2014 wurde die Modellfamilie im Rahmen des groß angelegten Project Rushmore umfangreich überarbeitet. Der Motor wurde noch durchzugsstärker und das ABS-Bremssystem ist seitdem mit einer elektronischen Bremskraftverteilung ausgerüstet. Größere Koffer, ein größeres Tour-Pak (Topcase), noch bequemere Sitze, ein aerodynamisch optimierter Luftkanal in den neu gestalteten Verkleidungen sowie neue Lenkerschalter, Anzeigeeinstrumente und Infotainmentsysteme erhöhten überdies den Komfort. Ebenfalls im Modelljahr 2014 wurde mit der Tri Glide Ultra das erste Trike ins europäische Vertriebsprogramm aufgenommen. Nach rund zwei Millionen Touring Maschinen, die seit 1999 mit Twin Cam Motoren ausgeliefert wurden, schlug Harley-Davidson im Modelljahr 2017 mit dem Milwaukee-Eight Triebwerk ein neues Kapitel auf. Einmal mehr setzen die Touring Modelle seither die Benchmark im Segment der großen Reisemotorräder.



Neu: Electra Glide Revival (FLH)

Technische Daten: Seite 73

Mit der Electra Glide Revival präsentiert Harley-Davidson die neue Icons Collection, die künftig Jahr für Jahr erweitert wird. Sie umfasst Motorräder, die in streng limitierter Stückzahl hergestellt werden und an traditionelle Formen sowie amerikanischen Style anknüpfen. Als erstes Modell dieser Edition bildet die Electra Glide Revival eine Reminiszenz an den Look der 60er-Jahre des vergangenen Jahrhunderts. 1965 wurde das größte Touring Modell von Harley-Davidson mit einem Elektrostarter ausgerüstet und hieß fortan Electra Glide. Vier Jahre später stattete die Motor Company ihre Reisemaschinen optional erstmals mit der stilbildenden lenkerfesten Batwing-Verkleidung aus. Der Look der neuen Harley ist eine Verbeugung vor den US-Bikes dieser Ära, weswegen ihr Typkürzel – wie damals – FLH lautet. Mit Weißwandreifen auf Kreuzspeichenrädern, dem schwarz-weißen Solosattel, den klassisch weißen Koffern, der gleichfalls weißen Verkleidung sowie verchromter Sattel-, Frontfender- und Kofferreling sieht sie aus wie ein Motorrad der Swinging Sixties, doch ihre Technik ist vollkommen up to date.

Das Herz der Maschine bildet der Milwaukee-Eight 114 mit 1868 cm³ Hubraum, der eine Leistung von 69 kW (94 PS) und ein maximales Drehmoment von 158 Nm bereitstellt. Bei diesem Triebwerk handelt es sich um einen luftgekühlten V-Twin mit Doppelzündung und flüssigkeitsgekühltem Auslassbereich. Harley-Davidson verbindet ihn mit dem Cruise Drive Sechsganggetriebe und integriert ihn schwingungsentkoppelt in den fahrstabilen Touring Rahmen. Ein robuster Sekundärzahnriemen überträgt die Motorkraft auf das Hinterrad und ein Bremssystem mit drei Bremsscheiben übernimmt die Verzögerung. Das Fahrwerk ist mit einer steifen 49-mm-Gabel mit Dual-Bending-Valve-Technologie und zwei hydraulisch per Drehregler einstellbaren Federbeinen am Heck ausgestattet. Zudem verfügt die Revival über ABS, eine elektronische Bremskraftverteilung und eine Traktionskontrolle, die allesamt kurvenoptimiert arbeiten. Ebenfalls an Bord sind eine Antriebsschlupfregelung und ein Fahrzeughalteassistent.

Die eleganten Hartschalenkoffer fassen 64 l Gepäck und lassen sich mit einer Hand öffnen sowie verschließen. Außerdem umfasst die zweckmäßige Ausstattung eine 12-V-Steckdose. Für gute Sicht bürgt der lichtstarke Scheinwerfer mit seinen zwei flankierenden Nebelscheinwerfern und für Information sowie Entertainment an Bord ist das Boom! Box GTS Infotainmentsystem mit 6,5“-Farbtouchscreen, Bluetooth-Konnektivität, Spracherkennung, Navigationssystem, Intercom, hochwertigem Audioteil mit 25 W pro Kanal sowie Bedien-Joysticks an den Lenkerarmaturen zuständig. Hohen Komfort versprechen der gefederte Sattel, die Trittbretter und die Geschwindigkeitsregelanlage Cruise Control. Natürlich verfügt die Maschine über eine selbstaktivierende Wegfahrsperrung. Sie wird ausschließlich in der an die Historie angelehnten Farbkombination Hi-Fi Blue & Black Denim & Birch White angeboten. Der Tank ist unterhalb der verchromten Zierstreifen in mattem Schwarz gehalten und wird von einem klassischen Harley-Davidson Logo gekrönt. Am Frontfender prangt ein Electra Glide Schriftzug. Harley-Davidson gewährt vier Jahre Garantie und ein Jahr Mobilitätsgarantie Harley Assist auf die Maschine. Nur 1.500 Exemplare entstehen für den Weltmarkt.



Weitere Touring Modelle und Trikes im Jahr 2021



Road King (FLHR)
Milwaukee-Eight 107, 1745 cm³
62 kW (84 PS) / 147 Nm, Sechsganggetriebe
Technische Daten: Seite 67



Road King Special (FLHRXS)
Milwaukee-Eight 114, 1868 cm³
69 kW (94 PS) / 158 Nm, Sechsganggetriebe
Technische Daten: Seite 68



Street Glide Special (FLHXS)
Milwaukee-Eight 114, 1868 cm³
69 kW (94 PS) / 158 Nm, Sechsganggetriebe
Technische Daten: Seite 69



Road Glide Special (FLTRXS)
Milwaukee-Eight 114, 1868 cm³
69 kW (94 PS) / 158 Nm, Sechsganggetriebe
Technische Daten: Seite 70



Road Glide Limited (FLTRK)
Milwaukee-Eight 114, 1868 cm³
65 kW (88 PS) / 160 Nm, Sechsganggetriebe
Technische Daten: Seite 71



Ultra Limited (FLHTK)
Milwaukee-Eight 114, 1868 cm³
65 kW (88 PS) / 160 Nm, Sechsganggetriebe
Technische Daten: Seite 72



Freewheeler (FLRT)
Milwaukee-Eight 114, 1868 cm³
65 kW (88 PS) / 159 Nm, Sechsganggetriebe
Technische Daten: Seite 74



Tri Glide Ultra (FLHTCUTG)
Milwaukee-Eight 114, 1868 cm³
65 kW (88 PS) / 159 Nm, Sechsganggetriebe
Technische Daten: Seite 75



Die CVO Familie

Produktportfolio

Das Kürzel CVO steht für Custom Vehicle Operations. CVO Typen bilden streng genommen keine eigenständige Modellfamilie, da sie unterschiedlichen Baureihen entstammen können. Bei den Custom Vehicle Operations handelt es sich um spezielle Design-, Ingenieur- und Montageteams in den Harley-Davidson Werken, die sich dem Entwurf und der Fertigung erlesener Sondermodelle widmen. Mit ihren Limited-Production-Modellen treiben sie Jahr für Jahr das Factory-Customizing auf die Spitze. Maßgeschneiderte hauseigene Zubehörkollektionen machen die CVO Bikes zu den exklusivsten Maschinen im Harley-Davidson Portfolio. Viele Zubehörteile kommen erstmals an diesen Maschinen zum Einsatz, bevor die Company sie ins offizielle Parts-&Accessories-Zubehörprogramm aufnimmt. Dank der großen Fülle an technischen und optischen Veredelungen, die sie kennzeichnen, setzen diese Motorräder Jahr für Jahr die Messlatte in Sachen High-End-Customizing ein wenig höher. Ausgewählte Fachkräfte montieren die CVO Bikes in separaten Bereichen der Harley-Davidson Werke. CVO bildet in der Fertigung eine Special Unit, wobei eine einzelne Person jeweils die Montage einer Maschine verantwortet. Jeder Mitarbeiter stellt – in etlichen Bereichen in Handarbeit – etwa zwei Maschinen pro Tag her. CVO Bikes werden an insgesamt fünf Arbeitsstationen gefertigt, während die anderen Harley-Davidson Modelle je nach Typ an 15 bis 25 Stationen entstehen.

Alle CVO Modelle glänzen mit einer Vielzahl individueller Features, die perfekt auf den jeweiligen Look der Maschine abgestimmt sind. Zudem erstrahlen sie in ausgesuchten, mehrfarbigen Custom-Lackierungen, für die spezielle Effektlacke zum Einsatz kommen. Doch den CVO Modellen kommen nicht nur optische Veredelungen, sondern auch technische Modifikationen zugute. So verfügen sie stets über die hubraumstärksten Motoren, die Harley-Davidson zum jeweiligen Zeitpunkt anbietet. 2021 handelt es sich dabei um den 1923 cm³ großen Milwaukee-Eight 117 mit Vierventilköpfen, Doppelzündung, High-Performance-Nockenwelle und Screamin' Eagle Luftfilter, der je nach Modell bis zu 78 kW (106 PS) und bis zu 169 Nm entwickelt. Sein Auslassbereich ist flüssigkeitsgekühlt. Dazu kommt bei der CVO Street Glide sowie der CVO Road Glide Motoröl und bei der CVO Limited sowie beim Trike CVO Tri Glide Kühlflüssigkeit zum Einsatz.

Über eine mechanisch betätigte und für hohe Drehmomente ausgelegte Kupplung wird die Motorkraft auf das Getriebe übertragen. Sie bürgt für geringe Handkräfte und wurde ausgesprochen robust sowie langlebig konstruiert. Da es sich um eine Assist-and-Slip-Kupplung handelt, verhindert sie zudem ein Stempeln des Hinterrads beim Herunterschalten. Alle Modelle verfügen über das Cruise Drive Getriebe mit sechs Gängen. Die Verzögerung übernimmt ein Bremssystem mit drei Scheibenbremsen (CVO Tri Glide: vier Scheibenbremsen), Kurven-ABS und kurvenoptimierter elektronischer Bremskraftverteilung. Serienmäßig an Bord sind außerdem eine Traktionskontrolle und eine Antriebsschlupfregelung, die beide kurvenoptimiert ausgelegt sind, sowie bei den Zweirädern ein Fahrzeughalteassistent. Alle Modelle verfügen zudem über ein Reifenluftdruck-Kontrollsystem. Darüber hinaus sind sämtliche CVO Modelle mit besonders hochwertigen und leistungsstarken Audiosystemen, der elektronischen Geschwindigkeitsregelanlage Cruise Control und dem Harley-Davidson Security-System ausgestattet, das Alarmanlage und Wegfahrsperrung automatisch aktiviert und deaktiviert. Mit dem serienmäßigen Boom! Audio 30k Bluetooth-Headset lassen sich unter anderem Verbindungen zu zahlreichen anderen Fahrern herstellen.

Zum Lieferumfang jeder Maschine zählen Innentaschen für das Gepäcksystem und bei Zweirädern eine CVO Abdeckplane für den Innen- und Außeneinsatz.

Die Produktpalette für das Jahr 2021 umfasst die CVO Street Glide (FLHXSE), die CVO Road Glide (FLTRXSE), die CVO Limited (FLHTKSE) und das Trike CVO Tri Glide (FLHTCUTGSE). Die Modelle CVO Street Glide und CVO Road Glide sind in drei Stylingversionen erhältlich: von einem Look mit hellem Antriebsstrang und verchromten Bauteilen in Kombination mit einer zweifarbigen Lackierung über eine Variante aus dunklen und hellen Oberflächen in Kombination mit einer Fade-Lackierung bis



hin zu einem düsteren Look mit einer monochromen Lackierung. Für die CVO Limited und die CVO Tri Glide werden zwei Stylingvarianten angeboten: ein heller Antriebsstrang in Kombination mit Chromfeatures und zweifarbiger Lackierung sowie ein dunkel gehaltenen Look mit monochromer Lackierung. Bei allen CVO Typen handelt es sich um limitierte Sondereditionen. Aufgrund der großen Beliebtheit von CVO Bikes ist so manches Modell nicht selten bereits ausverkauft, bevor das Kontingent auf unserem Kontinent eintrifft.

Modellpflege

In allen Harley-Davidson CVO Motorrädern und im CVO Trike kommen im Modelljahr 2021 neue Steuergeräte und Kabelbäume zum Einsatz. Alle CVO Modelle erhielten außerdem eine neue, mechanisch betätigte Kupplung, die das Gefühl am Kupplungshebel optimiert. Das Infotainmentsystem Boom! Box GTS ist nun nicht nur kompatibel mit Apple CarPlay, sondern zusätzlich auch mit Android Auto. Unter dem Label Harley-Davidson Audio powered by Rockford Fosgate wird das Infotainmentsystem der Modelle CVO Street Glide und CVO Road Glide 2021 mit einem neuen, besonders leistungsstarken und fortschrittlichen Audioteil mit einer Leistung von 400 W (RMS) aufgerüstet. Und in der CVO Road Glide debütieren im Modelljahr 2021 Combo Räder, eine außergewöhnliche, äußerst stabile und optisch attraktive Kombination aus Leichtmetallgussfelge und -nabe sowie Kreuzspeichen, welche die Nutzung von Schlauchlosreifen und – erstmals bei Harley-Davidson – die Nutzung des Reifenluftdruck-Kontrollsystems TPMS an einem gespeicherten Rad erlaubt. Last, but not least verfügen alle vier 2021er CVO Modelle über neue Lackierungen und edle Designfeatures.

Details zur Modellpflege finden Sie ab Seite 7, die technischen Daten ab Seite 76.

Geschichte und Konzept

Mit einer modernen Rahmenkonstruktion und einem in Silentblöcken gelagerten Motor war die FXR Baureihe, die 1981 den FX Modellen nachfolgte, ein großer Wurf für Harley-Davidson. In den 1980er-Jahren zählte die Modellfamilie mit Typen wie der Super Glide und der Low Rider zu den Bestsellern im Programm. Als die FXR Modelle von 1991 bis Mitte der 1990er-Jahre sukzessive von der ersten Generation der FXD Baureihe (Dyna) abgelöst wurden, wünschten sich viele Fans „ein zweites Leben“ für sie. So entschloss sich die Motor Company 1999 zu einer auf 900 Exemplare limitierten und stark veredelten Wiederauflage der FXR Super Glide. Zur Unterscheidung vom seinerzeit schon nicht mehr erhältlichen Basismodell erhielt das Motorrad das Typkürzel FXR2. Diese Maschine markiert die Geburt der Custom Vehicle Operations (CVO). Es folgten die FXR3 und – ein Jahr später – die FXR4. Im Jahr 2000 debütierte die FLTRSEI Road Glide als faszinierende Synthese aus modernem Touring Design und Screamin' Eagle Performance Parts. Sie war das erste CVO Bike mit leistungsgesteigertem Motor. Ein Jahr später exportierte Harley-Davidson die ersten CVO Modelle nach Europa. Es handelte sich um die CVO Dyna Wide Glide FXDWG3 und die FLHRSEI Screamin' Eagle Road King des Modelljahrs 2002.

Nach wie vor hat sich nichts daran geändert, dass ein Großteil der CVO Produktion im Heimatland von Harley-Davidson verbleibt. Im Laufe der Jahre stellte das CVO Team eine Reihe bemerkenswerter Motorräder vor, darunter Sondermodelle der Dyna Wide Glide, Road King, Softail Deuce, Fat Boy und Electra Glide. Darüber hinaus präsentierte man 2005 die Screamin' Eagle V-Rod mit ihrem flüssigkeitsgekühlten 60°-V-Twin, ein Jahr später gefolgt von der VRXSE Screamin' Eagle V-Rod Destroyer, die eigens für den Dragster-Sport konstruiert und mit einem polierten, silberfarbenen Screamin' Eagle Revolution Motor mit 1300 cm³ Hubraum ausgestattet war.

Für das Modelljahr 2021 hält Harley-Davidson vier CVO Modelle bereit: die CVO Street Glide (FLHXSE), die CVO Road Glide (FLTRXSE), die CVO Limited (FLHTKSE) und das Trike CVO Tri Glide (FLHTCUTGSE).

**Modellgepflegt: CVO Street Glide (FLHXSE)**

Technische Daten: Seite 76

Kunden, die das Besondere zu schätzen wissen und einen exklusiven Custom-Bagger im tief geduckten Hot-Rod-Design suchen, wählen die in limitierter Auflage erhältliche CVO Street Glide. Zu ihren Kennzeichen zählen zudem kraftvolle Fahrleistungen, beeindruckende Custom-Features und ein besonders leistungsstarkes Audiosystem. Als Kraftquelle fungiert der Milwaukee-Eight 117 mit Vierventilköpfen, Doppelzündung und High-Performance-Nockenwelle, der aus einem Hubraum von 1923 cm³ 77 kW (105 PS) und ein Drehmoment von 169 Nm bei 3500 U/min entwickelt. Er wurde mit einem Heavy Breather-Luftfilter für erhöhten Luftdurchsatz und einer speziell abgestimmten Auspuffanlage ausgerüstet und ist über eine neue, mechanisch betätigte Assist-and-Slip-Kupplung mit dem Cruise Drive Sechsganggetriebe verbunden. Harley-Davidson integriert das Triebwerk vibrationsisoliert in den fahrstabilen Touring Rahmen. Die Gabel arbeitet mit Dual-Bending-Valve-Technologie, die lineare Dämpfungseigenschaften sicherstellt, am Heck kommen Emulsion-Federbeine zum Einsatz, deren Federbasis mittels Drehregler von Hand justierbar ist. Die Gabel führt ein 19" großes Leichtmetallgussrad mit 14-Speichen, das Pendant am Heck misst 18". Ein kraftvolles Bremssystem mit drei Bremscheiben bürgt für die adäquate Verzögerung. Neben dem Antiblockiersystem arbeiten auch die elektronische Bremskraftverteilung und die Traktionskontrolle kurvenoptimiert. Eine Antriebsschlupfregelung und ein Fahrzeughalteassistent vervollständigen das Paket der elektronischen Assistenzsysteme. Außerdem kommt ein Reifenluftdruck-Kontrollsystem zum Einsatz. Fahrer und Beifahrer nehmen auf einem bequemen, zweiteiligen Sitz Platz. Die Batwing-Verkleidung mit kurzer, getönter Scheibe schützt sie vor den Elementen und die verlängerten, abschließbaren und mit entnehmbaren Innentaschen versehenen Koffer bieten reichlich Platz für ihr Gepäck. Zu den besonders praktischen Features zählen die Heizgriffe und der Splitstream Vent zur Reduktion von Turbulenzen im Kopfbereich und die elektronische Geschwindigkeitsregelanlage. In lichtstarker LED-Technik arbeiten Rücklicht, Blinker und Scheinwerfer. Letzterer verfügt über eine adaptive Kurvenlichtfunktion. Für Information und Unterhaltung an Bord sorgt das Boom! Box GTS Infotainmentsystem mit Farbtouchscreen und dem neuen Rockford Fosgate Audiosystem. Es verfügt über einen Verstärker mit einer Leistung von 400 W (RMS) und vier Dreiwege-Lautsprechersysteme, die in der Verkleidung und in den Koffern angebracht sind. Außerdem profitiert der Fahrer von Voice-Control, dem Navigationssystem sowie der Kompatibilität mit Apple CarPlay- und Android Auto. Über das Bluetooth-Interface können Wireless-Headsets genutzt werden, die zudem eine Kommunikation zwischen Fahrer und Beifahrer sowie zwischen mehreren Motorrädern ermöglichen. Ein Boom! Audio 30k Bluetooth-Headset, das mit zahlreichen Funktionen für ein Plus an Komfort sorgt, ist im Lieferumfang enthalten. Der Key Fob kombiniert das Security-System mit einer Zentralverriegelung für die Gepäckkoffer und das Gabelschloss. Zahlreiche Anbauteile entstammen der Kahuna Kollektion der Harley-Davidson Parts & Accessories. Neu sind zudem die Graphics, die Ziffernblätter der Instrumente und die LED-Beleuchtung der flachen Tankkonsole. Die CVO Street Glide ist in den Lackausführungen Sunset Orange Fade & Sunset Black mit Satin Chrome Finish, Great White Pearl mit glänzend schwarzem und Onyx-schwarzem Finish sowie Bronze Armor mit satiniertem und glänzend schwarzem Finish erhältlich. Es gelten vier Jahre Fahrzeug- und ein Jahr Mobilitätsgarantie.



Modellgepflegt: CVO Road Glide (FLTRXSE)

Technische Daten: Seite 77

Die CVO Road Glide bildet die ultimative Synthese aus faszinierendem Stil sowie kompromissloser Leistung und Technologie, die den Fahrer optimal unterstützt.

Den Antrieb der Reisemaschine für anspruchsvollste Kunden übernimmt ein Milwaukee-Eight 117 – mit 1923 cm³ der hubraumstärkste serienmäßig in einer Harley-Davidson angebotene V-Twin. Er entwickelt eine Leistung von 77 kW (105 PS) und ein maximales Drehmoment von 169 Nm. Ein Heavy Breather Luftfilter, der den Luftdurchsatz erhöht, eine speziell abgestimmte Auspuffanlage, eine neue, mechanisch betätigte Assist-and-Slip-Kupplung und das Cruise Drive Sechsganggetriebe bilden die Peripherie. Der V-Twin ist in das fahrstabile Touring Chassis eingebettet, dessen Gabel mit Dual-Bending-Valve-Technologie arbeitet, um lineare Dämpfungseigenschaften sicherzustellen. Am Heck kommen Emulsion-Federbeine zum Einsatz, deren Federbasis per Drehregler von Hand justierbar ist. Die exklusiven neuen Combo Räder bilden eine äußerst stabile und optisch attraktive Kombination aus Leichtmetallgussfelge und -nabe sowie Kreuzspeichen und ermöglichen erstmals bei Harley-Davidson die Nutzung des Reifendruck-Kontrollsystems TPMS an einem gespeicherten Rad. Als derzeit einziges Harley-Davidson Touring Modell ist die CVO Road Glide mit einem 21“-Vorderrad ausgerüstet. Ihre Gabel wurde entsprechend der großen Raddimension abgestimmt. Am Heck der Maschine kommt ein 18-Zöller zum Einsatz. Für die Verzögerung zeichnet ein kraftvolles Bremssystem mit drei Bremsscheiben verantwortlich. Das ABS, die elektronische Bremskraftverteilung und die Traktionskontrolle sind kurvenoptimiert ausgelegt. Darüber hinaus kommen eine Antriebsschlupfregelung und ein Fahrzeughalteassistent zum Einsatz.

Zum Lieferumfang gehört ein Boom! Audio 30k Bluetooth-Helmheadset zur kabellosen Verbindung mit dem bordeigenen Boom! Box GTS Infotainmentsystem mit Farbtouchscreen und dem neuen Rockford Fosgate Audiosystem. Es verfügt über einen Verstärker mit einer Leistung von 400 W (RMS) und je zwei Dreibege-Lautsprechersystemen in der Verkleidung und in den Koffern. Außerdem profitiert der Fahrer von Voice-Control, dem Navigationssystem sowie der Kompatibilität mit Apple CarPlay- und Android Auto.

Der Fang Frontspoiler legt die Front der CVO Road Glide optisch tiefer und ihre rahmenfeste, im Windkanal entwickelte Sharknose-Verkleidung mit Daymaker LED-Doppelscheinwerfer sorgt für hervorragende aerodynamische Eigenschaften. Heizgriffe, Kupplungs- und Bremshebel, Pedale, Auspuffendkappen sowie Fahrer- und Beifahrertrittbretter stammen aus der Kahuna Kollektion des Parts-&-Accessories-Programms. Zu den zahlreichen neuen Details gehören die neu gestaltete LED-Beleuchtung der ebenfalls neuen Low-Profile-Tankkonsole und die neuen Instrumentenziffernblätter. Die CVO Road Glide kommt in den exklusiven Lackierungen Sunset Orange Fade & Sunset Black mit Satin Chrome Finish, Black Hole mit glänzend schwarzem und Onyx-schwarzem Finish und Bronze Armor mit satiniertem und glänzend schwarzem Finish auf den Markt. Je nach Lackversion tragen die Räder Schwarz oder Schwarz mit glanzgedrehten Kanten. Auf die in limitierter Stückzahl angebotene Maschine gewährt Harley-Davidson vier Jahre Garantie und ein Jahr Mobilitätsgarantie.

**Modellgepflegt: CVO Limited (FLHTKSE)**

Technische Daten: Seite 78

Eine Maschine, die ultimativen Tourenkomfort auf langen Strecken bietet. Ihr Herz bildet der hubraumstärkste Big Twin, den Harley-Davidson herstellt: der Twin-Cooled Milwaukee-Eight 117 mit Vierventilköpfen, flüssigkeitsgekühlten Auslassventilen, Doppelzündung und High-Performance-Nockenwelle – ein Triebwerk, das CVO Modellen vorbehalten ist. Der 1923 cm³ große V2 entwickelt 78 kW (106 PS) bei 5450 U/min und setzt ein Drehmoment von 166 Nm bei 3500 U/min frei. Auf der Einlassseite ist ein „Ventilator“-Luftfilter montiert, auslassseitig kommt eine für den speziellen Einsatz in den CVO Modellen optimierte Auspuffanlage zum Einsatz. Die Kühler wurden in die Beinschilde integriert. Über eine neue, mechanisch betätigte Assist-and-Slip-Kupplung, das Cruise Drive Sechsganggetriebe und einen robusten Zahnriemen gelangt die Kraft auf die Straße. Das Triebwerk ist vibrationsisoliert in den fahrstabilen Touring Rahmen eingebettet. Eine steife 49-mm-Telegabel, die mit Dual-Bending-Valve-Technologie arbeitet, führt das Vorderrad. Die Schwinge stützt sich mit Emulsion-Federbeinen zum Rahmen hin ab. Ihre Federbasis ist bequem von Hand mit einem Drehregler einstellbar. Die Maschine rollt auf 19“ (vorn) beziehungsweise 18“ (hinten) großen Tomahawk Customrädern. Für die Verzögerung ist ein kraftvolles Bremssystem mit drei Bremsscheiben zuständig. Das Antiblockiersystem, die elektronische Bremskraftverteilung und die Traktionskontrolle arbeiten kurvenoptimiert. Außerdem sind eine Antriebsschlupfregelung sowie ein Fahrzeughalteassistent an Bord. Darüber hinaus kommt ein Reifenluftdruck-Kontrollsystem zum Einsatz. Trittbretter, Heizgriffe und der für Fahrer und Beifahrer separat beheizbare Sitz mit Soziusrücken- und -armlehnen sowie Fahrerrückenlehne stellen maximalen Komfort für die Besatzung sicher. Viel Platz für das Gepäck bieten die beiden Koffer und das Tour-Pak, die über entnehmbare Innentaschen verfügen und an eine Zentralverriegelung gekoppelt sind. Zahlreiche Anbauteile wie etwa die beheizbaren Lenkergriffe, Kupplungs- und Bremshebel, Pedale, Auspuffendkappen sowie Fahrer- und Beifahrertrittbretter stammen aus der Kahuna Originalzubehörsammlung. Unter der Batwing-Verkleidung, die über einen Splitstream Vent zur Reduktion von Turbulenzen im Kopfbereich verfügt, sind lichtstarke Daymaker LED-Scheinwerfer und -Nebelscheinwerfer montiert. Der Scheinwerfer verfügt über adaptives Kurvenlicht. Auch das Rücklicht und die Blinkleuchten arbeiten in LED-Technik. Für das Infotainment zeichnet das Boom! Box GTS System mit 16,5-cm-Farbtouchscreen, Navigationssystem, Voice-Control sowie Apple CarPlay und Android Auto Kompatibilität verantwortlich. Der Audioteil in Stage 1 Ausführung entwickelt 300 W (RMS) und ist an vier Zweiwege-Lautsprechersysteme gekoppelt. Im Lieferumfang ist ein Boom! Audio 30k Bluetooth-Headset enthalten, das unter anderem eine kabellose Kommunikation zwischen mehreren Motorrädern erlaubt.

Die Liebe der Ingenieure und Designer zum Detail beweisen Details wie die neue LED-Beleuchtung der Tankkonsole und die neu gestalteten Ziffernblätter der Instrumente. Für das Modelljahr 2021 ist die in limitierter Auflage erhältliche CVO Limited in zwei attraktiven Lackversionen lieferbar: in Royal Purple Fade & Royal Black mit Chrome Finish und in Bronze Armor mit Satin Chrome Finish. Harley-Davidson gewährt vier Jahre Garantie und ein Jahr Mobilitätsgarantie.



Modellgepflegt: CVO Tri Glide (FLHTCUTGSE)

Technische Daten: Seite 79

Die CVO Tri Glide ist ein sowohl im Hinblick auf die verwendeten Komponenten als auch auf das Finish und die Technologie einzigartiges Fahrzeug. Sein Twin-Cooled Milwaukee-Eight 117 Motor mit Vierventilköpfen, Doppelzündung und High-Performance-Nockenwelle, flüssigkeitsgekühltem Auslassbereich und „Ventilator“-Luftfilter verfügt über einen Hubraum von 1923 cm³, leistet 77 kW (105 PS) und entwickelt ein maximales Drehmoment von 163 Nm bei 3500 U/min. Die Kühler befinden sich dem Auge des Betrachters verborgen in den Beinschilden. Über eine neue, mechnisch betätigte Kupplung ist der Motor mit dem Cruise Drive Sechsganggetriebe verbunden. Bei Bedarf kann ein elektrisch betriebener Rückwärtsgang aktiviert werden. Der V-Twin ist schwingungsentkoppelt im Trike Chassis aufgehängt, dessen Gabelwinkel von 32° den speziellen Anforderungen eines dreirädrigen Fahrzeugs entspricht. Die edlen Tomahawk Contrast Cut Leichtmetallräder messen 19“ vorn und 18“ hinten. Eine Telegabel mit 49 mm Standrohrdurchmesser und Dual-Bending-Valve-Technologie führt das Vorderrad unter einem Low-Profile-Frontfender. Am Heck rotieren zwei 215er-Reifen an einer Starrachse mit zwei Emulsion-Federbeinen, deren Federbasis hydraulisch justiert werden kann. Je zwei Bremsscheiben vorn und hinten übernehmen die Verzögerung. Hinzu kommt die per Fußpedal aktivierbare Feststellbremse. Zum Ausstattungsumfang gehören neben dem Antiblockiersystem und der elektronischen Bremskraftverteilung das Kurven-Antiblockiersystem, die kurvenoptimierte elektronische Bremskraftverteilung, die Traktionskontrolle, die Kurven-Traktionskontrolle und die Antriebsschlupfregelung. Außerdem verfügt das Trike über das Reifenluftdruck-Kontrollsystem TPMS. Zwei Daymaker Scheinwerfer sowie Rücklicht, Bremslicht und Blinker sind in lichtstarker LED-Technik ausgeführt. 190 l Gepäck finden im Tour-Pak mit One-Touch-Bedienung und im geräumigen Kofferraum mit Innenbeleuchtung Platz. Über dem Tour-Pak befindet sich ein zusätzlicher Gepäckträger. Zum Serienumfang zählen außerdem eine elektronische Geschwindigkeitsregelanlage und das Boom! Box GTS Infotainmentsystem mit Farbtouchscreen, einem Boom! Audio 30k Bluetooth-Headset, Navigationssystem, Voice-Control sowie einem Audioteil mit 300-W-Vierkanal-Verstärker und vier Boom! Stage I Zweiwege-Lautsprechersystemen, die in der Verkleidung und im Tour-Pak untergebracht sind. Das System ist jetzt nicht nur kompatibel mit Apple CarPlay, sondern zusätzlich auch mit Android Auto. Zu den eleganten Details gehören die hinterleuchteten Lenkerschalter, die neu gestaltete Tankkonsolenbeleuchtung, die neuen Instrumentenziffernblätter und die lackierten Scharniere an den Gepäckabteilen, die zudem an eine Zentralverriegelung gekoppelt sind und über entnehmbare Taschen verfügen. Die beheizbaren Lenkergriffe sowie die Pedale, Fahrer- und Beifahrertrittbretter sowie die Schalldämpferendkappen entstammen der Kahuna Kollektion des Parts-&-Accessories-Programms. Fahrer und Beifahrer profitieren von einer neu gestalteten, bequemen und separat beheizbaren Sitzbank mit zwei Rückenlehnen.

Harley-Davidson bietet die CVO Tri Glide in limitierter Auflage an. Sie ist in den Lackfarben Sunset Orange & Sunset Black mit Chrome Finish und Charred Crimson mit Black Finish erhältlich. Serienmäßig an Bord sind eine Alarmanlage und eine Wegfahrsperrung. Der Kunde erhält vier Jahre Fahrzeuggarantie und ein Jahr Mobilitätsgarantie.



Harley-Davidson Technologie und Assistenzsysteme

Harley-Davidson bietet in seinen Maschinen zahlreiche sinnvolle und durchdachte elektronische Features an, die den Umgang mit den Produkten erheblich erleichtern oder in brenzligen Situationen eingreifen, um den Fahrer zu unterstützen.

Antiblockiersystem (ABS)

Das Antiblockiersystem regelt die Vorder- und Hinterradbremse unabhängig voneinander und verhindert ein Blockieren der Räder beim Bremsen, damit der Fahrer bei Gefahrenbremsungen während der Geradeausfahrt die Kontrolle über die Maschine behält. Ein Sturz durch ein überbremstes Vorderrad und ein aufgrund des blockierenden Hinterrads ausbrechendes Heck werden damit verhindert. So lässt sich die Maschine dank ABS deutlich sicherer verzögern. Antiblockiersysteme kommen bei Harley-Davidson seit dem Jahr 2008 zum Einsatz.

Alle aktuellen Harley-Davidson Modelle sind mit ABS ausgerüstet.

Reflex Bremssystem mit elektronischer Bremskraftverteilung (ELB)

Beim Reflex Bremssystem handelt es sich um eine dynamisch agierende elektronische Bremskraftverteilung (Electronically Linked Brakes) für Zweiräder, welche die Bremskräfte, die jeweils auf Vorder- und Hinterrad einwirken, in jeder Fahrsituation optimal dosiert. So ermöglicht das Reflex Bremssystem dem Fahrer, kürzere Bremswege zu erzielen.

Touring: Wer nur hinten bremst, erhält automatisch den passenden Support am Vorderrad und umgekehrt. Das Bremspedal wirkt dabei auch auf die in Fahrtrichtung vordere linke Bremsscheibe und der Handbremshebel wirkt auch auf die hintere Bremsscheibe. Das nicht manuell gebremste Rad wird dabei mit jeweils maximal 30 Prozent der vollen Bremsleistung beaufschlagt. Das System ist aktiv, sobald eine Geschwindigkeit von rund 40 km/h (25 mph) überschritten wird. Beim Bremsen aus niedrigeren Geschwindigkeiten lassen sich Vorder- und Hinterradbremse wie bei konventionellen Bremssystemen unabhängig voneinander manuell dosieren.

Pan America: Das System koppelt die Vorder- und Hinterradbremsen umso stärker, je höhere Bremskräfte der Fahrer einleitet. Bei leichten Bremsungen und geringer Geschwindigkeit arbeiten die Bremsen nahezu unabhängig voneinander. Im Verbundbetrieb steuert das System bei Betätigung des Handbremshebels automatisch zugleich Bremskraft am Hinterrad ein.

Trikes: Bei Trikes werden bei einer Betätigung des Bremspedals Vorderrad und Hinterräder gleichzeitig abgebremst. Die Betätigung des Handbremshebels wirkt lediglich auf die Vorderradbremse ein.

Die neuen Pan America Modelle sowie alle CVO, Touring und Trike Modelle sind mit der elektronischen Bremskraftverteilung ausgestattet.

RDRS Safety Enhancements

Die elektronischen Harley-Davidson Assistenzsysteme (auch als Reflex Defensive Rider Systems bzw. RDRS Safety Enhancements bezeichnet) sind im normalen Betrieb nicht wahrnehmbar, fast alle Fahrmanöver laufen so ab wie auf Maschinen ohne diese Systeme, nämlich unterhalb des Regelbereichs. Erst in Gefahrensituationen wird der Unterschied spürbar, da die Elektronik dann unterstützend eingreift.



Kurven-Antiblockiersystem (C-ABS)

Beim Kurven-ABS (Cornering Enhanced Antilock Braking System) handelt es sich um ein weiterentwickeltes Antiblockiersystem, das auch in Schräglage arbeitet. In dieser Fahrsituation vermag der Reifen in der Regel weniger Bremskraft zu übertragen als bei Geradeausfahrt, weshalb er zum Blockieren neigt. Das Kurven-ABS arbeitet mit einer Hinterrad-Abhebekontrolle (Rear-Wheel Lift Mitigation), die auf den C-ABS-Sensoren und einer Sechssachsen-Bewegungs-Sensorik aufbaut, um bei starken Bremsungen dem Heben des Hinterrads entgegenzuwirken und somit die Verzögerungskräfte optimal mit den Bremsbefehlen des Fahrers in Einklang zu bringen.

C-ABS ist serienmäßig bei den neuen Pan America Modellen, der LiveWire, den CVO Modellen, den Trikes und den Touring Modellen mit Ausnahme der Road King.

Reflex Bremssystem mit kurvenoptimierter elektronischer Bremskraftverteilung (C-ELB)

Bei diesem System (Cornering Enhanced Electronically Linked Braking) arbeitet die dynamisch agierende elektronische Bremskraftverteilung (Electronically Linked Brakes) kurvenoptimiert, indem sie mittels Sechssachsen-Sensor die G-Kräfte in die Berechnung des Bremskraftverhältnisses zwischen Vorder- und Hinterradbremse mit einbezieht. Das Ziel besteht darin, das Motorrad auch in Kurven optimal zu verzögern.

C-ELB ist serienmäßig bei den neuen Pan America Modellen, allen CVO Typen, den Trikes und bei allen Touring Modellen mit Ausnahme der Road King.

Traktionskontrolle (TCS) und Kurven-Traktionskontrolle (C-TCS)

Die Traktionskontrolle (Traction Control System) verhindert beim Beschleunigen übermäßigen Schlupf am Hinterrad und unterstützt damit den Fahrer insbesondere bei eingeschränkter Reifenhaftung wie etwa bei Niederschlag, plötzlich wechselndem Fahrbahnbelag oder auf unbefestigter Fahrbahn.

TCS ist serienmäßig bei den neuen Pan America Modellen, der LiveWire, den CVO Modellen, den Trikes sowie allen Touring Modellen mit Ausnahme der Road King.

Die Kurven-Traktionskontrolle (Cornering Enhanced Traction Control System) bezieht bei ihrem Eingriff die momentane Schräglage mit ein und verhindert auch in Kurven beim Beschleunigen übermäßigen Schlupf am Hinterrad. C-TCS bietet darüber hinaus eine Wheelie-Kontrollfunktion, um die Höhe des abhebenden Vorderrads und die Dauer des Abhebens beim Beschleunigen zu begrenzen.

C-TCS ist serienmäßig bei den neuen Pan America Modellen, der LiveWire, den CVO Modellen, den Trikes sowie allen Touring Modellen mit Ausnahme der Road King.

Antriebsschlupfregelung (DSCS) und Kurven-Antriebsschlupfregelung (C-DSCS)

Die Antriebsschlupfregelung (Drag-Torque Slip Control System) verhindert Schlupf und Blockieren des Hinterrads im Schiebetrieb. Erkennt das DSCS beim Verzögern übermäßigen Schlupf am Hinterrad, so passt es über eine Regelung des Motordrehmoments die Umfangsgeschwindigkeit des Rads an die Fahrgeschwindigkeit an. Das DSCS ist bei Geschwindigkeiten über etwa 17 km/h aktiv und arbeitet im Verbund mit dem Antiblockiersystem, um eine optimale Verzögerung und ein gut kontrollierbares Fahrverhalten zu erreichen.

DSCS ist serienmäßig bei den neuen Pan America Modellen, der LiveWire, den CVO Modellen, den Trikes sowie den Touring Modellen mit Ausnahme der Road King.

Die Kurven-Antriebsschlupfregelung (Cornering Enhanced Drag-Torque Slip Control System) bezieht auch die momentane Schräglage in seine Berechnung mit ein.

C-DSCS ist serienmäßig bei den neuen Pan America Modellen und der LiveWire.



Fahrzeughalteassistent (HHC)

Beim Fahrzeughalteassistenten (Hill Hold Control) handelt es sich um eine Zusatzfunktion des ABS, die automatisch ein Wegrollen des Motorrads verhindert, nachdem der Fahrer die Bremsen gelöst hat. Dabei geht es hauptsächlich um das Anhalten und Warten im Verkehr, etwa bergauf vor einem Stoppschild, bergab im zäh fließenden Verkehr oder auf einer steilen Parkhausrampe. Das System hält das Motorrad in solchen Situationen automatisch mit den Bremsen, bis der Fahrer Gas gibt und die Kupplung betätigt. Darüber hinaus lässt sich HHC auch auf ebener Fahrbahn aktivieren, wenn der Fahrer die Position halten möchte, ohne selbst die Bremse zu betätigen.

HHC ist serienmäßig bei den neuen Pan America Modellen, den zweirädrigen CVO Typen und den Touring Modellen mit Ausnahme der Road King.

Reifenluftdruck-Kontrollsystem (TPMS)

Das Reifenluftdruck-Kontrollsystem (Tire Pressure Monitoring System) warnt den Fahrer bei zu geringem Reifendruck. Ein korrekter Luftdruck in den Reifen ist entscheidend sowohl für das Fahrverhalten als auch für die Lebensdauer der Reifen.

TPMS lässt sich an Touring Modellen ab Modelljahr 2020, die das System nicht ab Werk aufweisen, über das Zubehörprogramm Harley-Davidson Genuine Motor Parts & Accessories nachrüsten, sofern diese Maschinen über Original- oder Zubehöräder verfügen, bei denen sich ein TPMS-Sensor einbauen lässt.

TPMS ist serienmäßig bei der neuen Pan America 1250 Special, den CVO Modellen und den Touring Typen (außer Electra Glide Revival).

H-D Connect

Bei H-D Connect handelt es sich um ein System, das per LTE-Mobilfunkstandard der dritten Generation Konnektivität mit Cloud-Services und der Harley-Davidson App herstellt. Letztere lässt sich kostenlos über Apple- und Android-App-Stores auf dem Smartphone installieren.

H-D Connect versorgt den Fahrer per App über das Smartphone mit Informationen zu seinem Fahrzeug. Es sorgt dafür, dass der Fahrer stets mit seiner Maschine verbunden bleibt, auch wenn beide räumlich voneinander getrennt sind. Über das Smartphone lassen sich diverse Informationen zum Fahrzeugzustand abrufen. Das System ermöglicht dem Besitzer auch, das Motorrad aus der Ferne zu überwachen. Sollten sich Unbefugte an der Maschine zu schaffen machen oder sie bewegen, erhält er einen entsprechenden Hinweis.

Ein Telematik-Steuergerät (Telematics Control Unit, TCU) bildet die technische Basis für H-D Connect. Es verbindet die Maschine durch ein integriertes LTE-Modem mit der Cloud.

H-D Connect bietet folgende Features:

Statusinformationen: Dank H-D Connect und der H-D App kann der Besitzer des Motorrads bei einer entsprechenden Mobilfunkverbindung Informationen zum aktuellen Fahrzeugstatus abrufen. Dazu zählen der Ladezustand der Batterie, die Restreichweite, der Fahrmodus, der Kilometerstand, Statistiken zur Fahrzeugnutzung sowie der Reifenluftdruck und die Versionsnummer der Infotainmentsoftware. Zudem kann man mithilfe der H-D App die nächstgelegene Ladestation suchen und dorthin navigieren sowie während des Ladevorgangs aus der Ferne die verbleibende Ladedauer abrufen und Benachrichtigungen zum Ladezustand empfangen.

Navigation: In Kombination mit der H-D App ermöglicht H-D Connect den Transfer von Fahrtstrecken und Points of Interest an das Infotainmentsystem des Fahrzeugs.

Manipulationswarnung und Fahrzeugortung: Um ein hohes Maß an Sicherheit zu erzielen, zeigt H-D Connect bei entsprechendem Mobilfunksignal die Position der Maschine in der Harley-Davidson App auf einer Karte an. Sollten sich Unbefugte an der Maschine zu schaffen machen



oder sie bewegen, erhält der Besitzer einen entsprechenden Hinweis. Wird das Motorrad aus einem bestimmten Umkreis um die Parkposition entfernt, erhält er ein weiteres Alarmsignal (Geofencing). Dank der GPS-gestützten Ortung kann der Standort eines gestohlenen Fahrzeugs nachvollzogen werden.

Service-Erinnerungen und Benachrichtigungen: Die H-D App erinnert den Besitzer unter anderem an Wartungsarbeiten und bevorstehende Inspektionen. Eine weitere Funktion der App umfasst die Suche nach der nächstgelegenen Tankstelle.

H-D Connect ist serienmäßig bei der LiveWire.

Infotainmentsystem Boom! Box GTS

Eine Infotainmentzentrale, die zu den fortschrittlichsten am Markt zählt. Als Oberfläche fungiert ein Touchscreenglas, das außergewöhnlich robust ist und sogar mit Motorradhandschuhen und bei regennasser Oberfläche bedient werden kann. Der 16,5 cm (6,5“) große Bildschirm ist hell, kontrastreich und aufwendig entspiegelt. Er bietet eine Auflösung von 800 x 480 px, sodass eine sehr scharfe Wiedergabe und eine sehr gute Ablesbarkeit selbst bei starker Sonneneinstrahlung erzielt werden.

Um die Menünavigation einfach und logisch zu gestalten, wurde der Homescreen auf drei Systembuttons für die Grundfunktionen Navigation, Telefon und Musik reduziert. Die Bedienung kann durch Berührung des Touchscreens oder mit den Bedienelementen in den Lenkerarmaturen vorgenommen werden, sodass die Hände nicht vom Lenker genommen werden müssen. Wie beim Smartphone oder Tablet sind das Zoomen und Verschieben des Bildschirmausschnitts möglich. Über die in den Bildschirm integrierte Infotaste können Informationen zur Umgebungstemperatur, zum Motoröldruck, zur Restreichweite, zur Fahrtstrecke seit dem letztem Service und – bei entsprechend ausgerüsteten Fahrzeugen – zum Reifendruck abgerufen werden.

Harley-Davidson Touring Modelle, die über das Farbtouchscreen-Infotainmentsystem Boom! Box GTS verfügen, sind im Modelljahr 2021 nicht nur mit Apple CarPlay, sondern zusätzlich auch mit Android Auto kompatibel.

Die Anlage lässt sich durch die Installation eines optional erhältlichen Wireless Headset Interface Module (WHIM) und die Nutzung eines ebenfalls optional erhältlichen kabellosen Harley-Davidson Headsets weiter aufwerten. Bei aktiviertem Headset ist in dieser Konfiguration ist die Nutzung von Apple CarPlay möglich, sodass sich verschiedene Funktionen eines mittels USB-Anschluss angebandenen iPhones über den Bildschirm bedienen lassen, um beispielsweise das Senden und Empfangen von SMS- oder WhatsApp-Nachrichten und das Abspielen von Musik zu vereinfachen, bestimmte Apps abzurufen oder Streamingdienste zu nutzen. Wie das kabelgebundene erlaubt das kabellose Headset die Nutzung der Freisprecheinrichtung und (bei Verwendung eines zweiten Headsets) die Kommunikation zwischen Fahrer und Sozius. Das kabellose Headset ermöglicht darüber hinaus Gespräche mit anderen Motorradfahrern in einer Entfernung von maximal 1,6 km, wenn diese das gleiche System nutzen.

Insgesamt ist die Anlage in zwölf Sprachen nutzbar (Deutsch, Englisch, Französisch, Italienisch, Japanisch, Niederländisch, Polnisch, Portugiesisch, Russisch, Spanisch, Tschechisch und Türkisch). Sie verfügt neben der Spracherkennung über eine Text-to-Speech-Funktion.

Die Navigationseinheit verfügt über eine „One Box Search“-Funktion, dank der alle relevanten Angaben zum Ziel in einer einzigen Zeile eingegeben werden können. Das System kann Google-Maps-Routen von einem Smartphone und aus dem Harley-Davidson Ride Planner reproduzieren und bietet eine breite Auflistung von Destinationsoptionen.

Darüber hinaus ist die Anlage zum Empfang von Digital Audio Broadcasting (DAB+) geeignet. Dabei handelt es sich um den digitalen Übertragungsstandard für terrestrischen Empfang von Digitalradio. In den meisten europäischen Ländern ist DAB fast flächendeckend verfügbar. Der Empfangsteil des



Audiosystems beherrscht natürlich auch den Empfang von herkömmlichem analogem Radio auf UKW und anderen gängigen Wellenbereichen.

Der Audioteil verfügt je nach Konfiguration über eine Ausgangsleistung von bis zu 400 W und über bis zu zwölf Lautsprecher. Externe Audioinhalte können via USB-Anschluss oder per Bluetooth über die Anlage wiedergegeben werden. Optional kann ein Anschluss für 3,5-mm-Klinkenstecker nachgerüstet werden. Unter dem Label Harley-Davidson Audio powered by Rockford Fosgate wurde das Infotainmentsystem der Modelle CVO Street Glide und CVO Road Glide für 2021 mit einem neuen, besonders leistungsstarken und fortschrittlichen Audioteil ausgerüstet. Lautsprecher und Verstärker wurden vom renommierten amerikanischen Caraudio-Anbieter Rockford Fosgate speziell für Harley-Davidson Motorräder entwickelt und sorgen für einen exzellenten Klang.

Das Infotainmentsystem Boom! Box GTS ist serienmäßig bei allen CVO und Touring Modellen (außer Road King und Road King Special) sowie beim Trike Tri Glide Ultra.



Überblick über die elektronischen Systeme

Baureihe und Modell		Antiblockiersystem	Kurven-Antiblockiersystem	Elektronische Bremskraftverteilung	Kurvenoptimierte elektronische Bremskraftverteilung	Traktionskontrolle	Kurven-Traktionskontrolle	Antriebsschlupfregelung	Kurven-Antriebsschlupfregelung	Fahrzeughalteassistent	Reifenluftdruck-Kontrollsystem	H-D Connect	Boom! Box GTS
		ABS	C-ABS	ELB	C-ELB	TCS	C-TCS	DSCS	C-DSCS	HHC	TPMS		
Revolution Max	Pan America 1250 (RA 1250)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓			
	Pan America 1250 Special (RA 1250S)*	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
EV	LiveWire (ELW)	✓	✓			✓	✓	✓	✓			✓	
Softail	Softail Standard (FXST) Street Bob 114 (FXBBS) Low Rider S (FXLRS) Sport Glide (FLSB) Fat Bob 114 (FXFBS) Softail Slim (FLSL) Breakout 114 (FXBRS) Fat Boy 114 (FLFBS) Heritage Classic (FLHC) Heritage Classic 114 (FLHCS)	✓											
Touring	Road King (FLHR)	✓		✓									
	Road King Special (FLHRXS)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓		
	Street Glide Special (FLHXS) Road Glide Special (FLTRXS) Road Glide Limited (FLTRK) Ultra Limited (FLHTK)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓		✓
	Electra Glide Revival (FLH)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓			✓
Trike	Freewheeler (FLRT)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓					
	Tri Glide Ultra (FLHTCUTG)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓					✓
CVO	CVO Tri Glide (FLHTCUTGSE)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓			✓		✓
	CVO Street Glide (FLHXSE) CVO Road Glide (FLTRXSE) CVO Limited (FLHTKSE)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓		✓

* optional mit Adaptive Ride Height und Kreuzspeichenrädern



Die Lackfarben im Modelljahr 2021

Solids (einfarbige Lackierungen)

Basic

Vivid Black / Vivid Black Deluxe*

Pearl (Metallic)

Neu: Baja Orange
Neu: Billiard Teal
Neu: Black Jack Metallic
Neu: Deadwood Green
Neu: Gauntlet Gray Metallic
Neu: Midnight Crimson
River Rock Gray
Billiard Red
Orange Fuse
Yellow Fuse
Stone Washed White Pearl

Denim (Mattlack)

Neu: Deadwood Green Denim
River Rock Gray Denim
Black Denim

Two Tones (zweifarbige Lackierungen)

Neu: Deadwood Green & Vivid Black
Neu: Gauntlet Gray Metallic & Vivid Black
Neu: Midnight Crimson & Stone Washed White Pearl
Neu: River Rock Gray Denim & Black Denim
Neu: Baja Orange & Stonewashed White Pearl
Billiard Red & Vivid Black

Custom Colors (inkl. spezieller Graphics)

Neu: Snake Venom

Icons Collection

Neu: Hi-Fi Blue & Black Denim & Birch White

CVO (Lackfarben für limitierte Sondermodelle)

Neu: Black Hole
Neu: Bronze Armor
Neu: Charred Crimson
Neu: Great White Pearl & Black Hole
Neu: Royal Purple Fade & Royal Black
Neu: Sunset Orange & Sunset Black
Neu: Sunset Orange Fade & Sunset Black

* Variante der Sport Glide mit lackierten Koffern



Die Geschichte von Harley-Davidson

- Ca. 1901 In Milwaukee, Wisconsin (USA), arbeiten der technische Zeichner William Harley und der technische Modellbauer Arthur Davidson in ihrer Freizeit an der Konstruktion und Fertigung eines Verbrennungsmotors. Später schließt sich ihnen Arthurs Bruder, der Eisenbahnmaschinist Walter Davidson, an.
- 1903 Die ersten drei fahrtüchtigen Motorräder – Einzylinder mit Riemenantrieb – werden hergestellt. Die „Produktion“ läuft jeweils nach Feierabend und am Wochenende in einem Schuppen in der 38. Straße von Milwaukee, Wisconsin, auf den Arthurs Schwester „Harley-Davidson Motor Co.“ gepinselt hat.
- 1906 Die junge Firma zieht in ein größeres, zweigeschossiges Holzgebäude an der heutigen Juneau Avenue. Gleichzeitig wird die Harley-Davidson konstruktiv systematisch verbessert. Nach und nach geben die Bastler ihre alten Berufe auf und Bill Harley beginnt ein Studium der Ingenieurwissenschaften. Die Harley-Davidson wird ab jetzt nicht mehr nur schwarz, sondern auch grau lackiert, was ihr – zusammen mit dem geräuscharmen Motorlauf – den werbewirksamen Spitznamen Silent Gray Fellow (leiser grauer Kamerad) einbringt.
- 1907 Der Werkzeugmacher William A. Davidson schließt sich den drei Pionieren an. Am 17. September wird die Harley-Davidson Motor Company Inc. gegründet. Jahresproduktion: 150 Motorräder.
- 1909 Der erste V-Twin – konstruiert von William Harley – kommt auf den Markt: 27 Einheiten des Modells 5D mit rund 810 cm³ und dem bis heute typischen 45°-V2-Motor verlassen die erneut vergrößerte Fabrik. Hier arbeiten inzwischen 35 Angestellte, die in diesem Jahr insgesamt 1149 Motorräder fertigen.
- 1911 Nachdem der V2 im Jahr 1910 umfassend optimiert wurde, betritt jetzt die verbesserte Version mit mechanisch gesteuerten Einlassventilen die Bühne. Die Jahresproduktion steigt auf insgesamt 5625 Motorräder.
- 1920 In der Juneau Avenue ist eine riesige neue Fabrik entstanden. Mit 28980 verkauften Maschinen und über 2000 Mitarbeitern ist Harley-Davidson der weltgrößte Motorradhersteller und investiert massiv in den Rennsport.
- 1928 Das Harley-Davidson Bekleidungsprogramm umfasst erstmals Lederjacken.
- 1929 Die Weltwirtschaftskrise meistert die Motor Company mit einem strengen Sparkurs, einer straffen Händlerpolitik und einem konsequenten Management. Fortan wird das Motorrad als Luxus- und Freizeitgerät vermarktet, die Modellpalette technisch wie optisch aufgewertet. Zudem erscheint die 45 – genannt Flathead (Flachkopf) – mit einem seitengesteuerten 750 cm³ großen Motor.
- 1934 Die Firma stellt die Fertigung von Einzylindermodellen ein.
- 1936 Neben einem neuen seitengesteuerten V-Twin mit 30 PS und 80 cui Hubraum (1340 cm³) erscheint ein weiterer neuer Motor, den man wegen seiner Zylinderköpfe, die an die Knöchel einer Faust erinnern, Knucklehead nennt. Er leistet 37 PS und beschleunigt das Motorrad auf bemerkenswerte 145 km/h.
- 1941 Die USA treten in den Zweiten Weltkrieg ein. Das Werk produziert während der Kriegsjahre anstelle der Zivilmodelle rund 88000 Militärmaschinen.



- 1947 Die erste klassische Harley-Davidson Bikerlederjacke im Highway-Stil kommt in Damen- und Herrenschnitten auf den Markt.
- 1948 Ein neues ohv-Triebwerk debütiert, das den Spitznamen Panhead (Pfannenkopf) erhält.
- 1949 Eine hydraulische Telegabel ersetzt bei den Panhead Typen die Springergabel. Die Maschine erhält den Namen Hydra Glide.
- 1953 Indian meldet Konkurs an und Harley-Davidson verbleibt als letzter amerikanischer Motorradproduzent.
- 1957 Die erste Sportster, Typkürzel XL, erscheint – mit modernem Fahrwerk, Telegabel und Federbeinen sowie einem 883 cm³ großen ohv-Motor, der 55 PS leistet. Willie G. Davidson, Enkel von Firmengründer William A. Davidson, arbeitet bereits am Design mit und entwirft das runde 1957er H-D Tanklogo.
- 1958 Die bis dahin mit ungefedertem Hinterrad gelieferte Hydra Glide erhält eine hydraulisch gedämpfte Hinterradfederung und heißt fortan Duo Glide. Harley-Davidson präsentiert seine ersten Hartschalenhelme.
- 1960 Harley-Davidson erwirbt 50 % der Anteile des italienischen Motorradunternehmens Aermacchi.
- 1963 Gründerenkel Willie G. Davidson eröffnet das Styling Department.
- 1965 Harley-Davidson wird in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Die Duo Glide erhält einen elektrischen Anlasser, heißt jetzt – einem Vorschlag von Willie G. folgend – Electra Glide und wird zum Inbegriff der komfortablen Tourer.
- 1966 Ein neuer Motor erscheint, der von den Fans Shovelhead (Schaufelkopf) genannt wird.
- 1969 Harley-Davidson wird von der American Machine and Foundry Company (AMF), einem großen Mischkonzern, übernommen, der massiv in das Unternehmen investiert.
- 1971 Willie G. Davidson stellt mit der Super Glide das erste Factory-Custombike vor, mit dem sich Harley-Davidson auch den Kunden der Chopper-Szene zuwendet.
- 1972 Die neue Rennmaschine XR 750 beginnt, die amerikanische Dirt-Track-Szene zu dominieren.
- 1977 Der Café Racer, eine Sportster mit Fastback und kleiner Verkleidung, und die erste Low Rider kommen auf den Markt. In den Folgejahren debütieren Fat Bob, Wide Glide und Sturgis. Der Hubraum der großen Twins wächst wieder auf 1340 cm³. Die Verkaufszahlen steigen, doch weil AMF in erster Linie kein Motorradunternehmen ist, kommt es immer wieder zu folgenschweren Fehlentscheidungen und der Mischkonzern verliert zusehends das Interesse an Harley-Davidson.
- 1981 Das Harley-Davidson Management erwirbt durch einen klassischen Buy-out für 80 Mio. US-Dollar „seine“ Company vom AMF-Konzern zurück.
- 1983 Unter dem Motto „Ride and have fun“ wird die Harley Owners Group (H.O.G.) gegründet.
- 1984 Harley-Davidson präsentiert den neuen Evolution Motor und die erste Softail. Willie G.s Sohn Bill Davidson tritt in die Company ein und entwickelt die H.O.G. weiter.
- 1986 Die Evolution Motorengeneration debütiert in der Sportster Baureihe.



- 1988 Die Neukonstruktion der klassischen Springergabel fasziniert die Fans.
- 1989 Karen Davidson, Urenkelin von William A. Davidson, tritt als Designerin der neuen MotorClothes Produkte in die Company ein.
- 1990 Mit der Fat Boy führt Harley-Davidson eine neue Motorradgattung, den Cruiser, ein.
- 1991 Mit der Dyna Glide Sturgis debütiert das erste Modell der Dyna Baureihe mit äußerst fahrstabilem Rahmen.
- 1993 Die erste Road King betritt die Bühne.
- 1994 Die 2000000. Harley-Davidson rollt vom Band.
- 1995 Die jährliche Motorradproduktion überschreitet erstmals die 100000er-Grenze. Die 30th Anniversary Ultra Classic Electra Glide kommt als erste Harley-Davidson mit Kraftstoffeinspritzung.
- 1997 In Wauwatosa, Wisconsin, eröffnet das Willie G. Davidson Product Development Center.
- 1998 Die European Bike Week entsteht: In Faak feiert Harley-Davidson seinen 95. Geburtstag. Die FXRG Funktionsbekleidungsline debütiert.
- 1999 Der Twin Cam 88 mit 1450 cm³ und zwei Nockenwellen wird eingeführt. Mit der FXR2 debütiert das erste Custom Vehicle Operations (CVO) Modell.
- 2000 Auf der Basis des Twin Cam 88 präsentiert Harley-Davidson den Twin Cam 88B mit Ausgleichswellen. Er dient als Kraftquelle der neuen Softail Generation, die außerdem mit neuem Rahmen und neuen Bremsen aufwartet. Mit 204600 Einheiten übersteigt die Jahresproduktion erstmals die 200000er-Marke.
- 2001 Harley-Davidson Motorräder erhalten eine elektronische Wegfahrsperrung. Die neue, mikroprozessorgesteuerte Blinkerdeaktivierung errechnet präzise aus fünf Faktoren den Abschaltzeitpunkt.
- 2002 Harley-Davidson präsentiert das erste Modell der neuen VRSC Baureihe, die V-Rod. Ihr Revolution getaufter, flüssigkeitsgekühlter 60°-V2-Motor mit vier obenliegenden Nockenwellen stammt aus der Superbike-Werksrennmaschine VR 1000 und wurde von Porsche zur Serienreife gebracht.
- 2003 Der 100. Unternehmensgeburtstag wird mit einer mobilen Megafete weltweit gefeiert. Daraus entstehen die Hamburg Harley Days.
- 2004 Die Company präsentiert die neue Sportster Baureihe – mit neuem Fahrwerk und stark überarbeiteten Evolution Motoren. Alle Big Twins kommen jetzt serienmäßig mit Benzineinspritzung.
- 2005 In Moskau eröffnet der erste Harley-Davidson Vertragshändler Russlands.
- 2006 Mit Harley-Davidson of Beijing eröffnet der erste Vertragshändler in China. Harley-Davidson präsentiert den XR 1200 Prototyp sowie die zweite Generation der Dyna Modellreihe.
- 2007 Der Twin Cam 96 mit 1584 cm³ sowie aktivem Einlass- und Auspuffsystem sowie Cruise Drive Sechsganggetriebe kommt auf den Markt. In den CVO Sondermodellen werden erstmals Twin Cam 110 und 110B Motoren mit einem Hubraum von 1801 cm³ angeboten. Die Sportster Modelle erhalten eine elektronische Kraftstoffeinspritzung.



- 2008 Die ersten Harleys mit ABS nehmen Asphalt unter die Räder. Die Road King erzielt das beste jemals im Dauertest der Fachzeitschrift MOTORRAD gemessene Ergebnis und setzt sich vor die bisher top platzierten Mitbewerber aus Japan, Großbritannien und Deutschland. Das Harley-Davidson Museum eröffnet in Milwaukee.
- 2009 V-Rod und Touring Modelle bremsen jetzt serienmäßig mit ABS.
- 2010 Der Twin Cam 103 mit 1690 cm³ Hubraum und die Forty-Eight debütieren. Der amerikanische Freestyle-MX-Profi Seth Enslow setzt auf der Harley-Davidson XR 1200 mit 53,34 m die neue Bestmarke im Harley-Davidson Weitsprung
- 2011 ABS debütiert in der Softail Baureihe.
- 2012 Nach 49 Jahren als Chefdesigner geht Willie G. Davidson im April in den Ruhestand. Neben ABS wird der Twin Cam 103 in der Dyna Baureihe eingeführt. Für die Softail Baureihe wird der Twin Cam 103B mit Ausgleichswellen präsentiert. Das ursprüngliche Haus der Familie Davidson, Netherton Cottage in Aberlemno, Angus im Osten Schottlands, wird als Gedenkstätte eröffnet.
- 2013 Mit Anniversary Bikes und weltweiten Partys feiert Harley-Davidson sein 110. Firmenjubiläum. Die neue Baureihe Street – produziert in den USA und in Indien – wird präsentiert.
- 2014 Die Motor Company stellt das Project LiveWire, die erste elektrisch angetriebene Harley, vor.
- 2016 Mit der Low Rider S, der Softail Slim S und der Fat Boy S debütieren die ersten Serienmaschinen mit 1801 cm³ großem Twin Cam 110 bzw. Twin Cam 110B, der bis dato exklusiv in CVO Modellen erhältlich war.
- 2017 Der neue Motor Milwaukee-Eight mit 1745 cm³ bzw. 1868 cm³ Hubraum debütiert in den Touring und CVO Modellen.
- 2018 Harley-Davidson feiert sein 115-jähriges Firmenjubiläum mit exklusiven Jubiläumsmodellen und riesigen Partys – unter anderem in Prag und in Milwaukee. Die Softail Modelle kommen in vollständig überarbeiteten Versionen mit neu entwickeltem Chassis und Milwaukee-Eight Motor auf den Markt. In den CVO Modellen debütiert der Milwaukee-Eight mit 1923 cm³.
- 2020 Die LiveWire, das erste von einem Großserienhersteller gefertigte Elektromotorrad, erscheint. Harley-Davidson stellt mit den RDRS Safety Enhancements eine Vielzahl von elektronischen Fahrerassistenzsystemen vor. Der Deutsche Jochen Zeitz wird zum CEO von Harley-Davidson ernannt.
- 2021 Mit der Pan America debütiert das erste Adventure Touring Bike von Harley-Davidson. Die in zwei Versionen erhältliche Maschine verfügt über den neuen Revolution Max Motor und ein neu konstruiertes Fahrwerk. Die Electra Glide Revival, erstes Exemplar der neuen Icons Collection, kommt auf den Markt.



Technische Daten

Hinweise zu technischen Angaben, Modelljahr 2021:

Leistungsangaben beziehen sich auf die Messung an der Kurbelwelle.
Angaben zur Sitzhöhe beziehen sich auf die Messung ohne Fahrer.
Die Leergewichte sind fahrfertig angegeben, d. h. inkl. aller Betriebsstoffe und mit
mindestens zu 90 % gefülltem Kraftstofftank.

Alle Angaben entsprechen dem Stand April 2021.
Änderungen vorbehalten.

Hinweis zur Haftung:

Die Harley-Davidson Motor Company, ihre Niederlassungen und ihre Vertragshändler sowie der Harley-Davidson Presse-Service übernehmen keine Haftung für die Angaben in dieser Broschüre.
Aus diesen Angaben ergeben sich keinerlei vertragliche Ansprüche gegen Harley-Davidson.

Hochauflösende Fotos erhalten Sie im Harley-Davidson Pressebereich für das
Modelljahr 2021 unter www.h-dmediakit.com oder vom Harley-Davidson Presse-Service.

Diese Pressemappe steht Ihnen in digitaler Form unter www.h-d-presseservice.de
in unserem Pressearchiv zur Verfügung.



Typ: RA1
Modell: RA 1250

Pan America 1250

Motor: Revolution Max 1250

Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-60°-V-Twin, Kurbelwelle querliegend, eine kettengetriebene und eine stirnradgetriebene Ausgleichswelle, vier obenliegende, per Kette angetriebene Nockenwellen, variable Ventilsteuerung, vier über Röllenschlepphebel betätigte Ventile je Zylinder, hydraulisch selbstjustierend, Doppelzündung, Trockensumpfschmierung, Kraftstoffeinspritzung, Drosselklappen-Ø 54 mm, Electronic Throttle Control (ETC), kontaktlose Transistorzündung, E-Starter, 45-A-Dreiphasen-Drehstromlichtmaschine mit 300 W bei 1200 U/min und max. 585 W, wartungsfreier AGM-Akku 12 V/12 Ah, geregelter Katalysator, Motoröl-Wärmetauscher

Bohrung:	105 mm
Hub:	72,3 mm
Hubraum:	1252 cm ³
Verdichtungsverhältnis:	13:1
Leistung kW (PS)/U/min*:	112 (152)/8750
Drehmoment Nm/U/min*:	128/6750
Höchstgeschwindigkeit:	220 km/h
Stand-/Fahrgeräusch:	90 dB(A)/3800 U/min / 75 dB(A)
Emissionen*:	129 g/km CO ₂ (Euro V)
Kraftstoffverbrauch*:	5,5 l/100 km

Kraftübertragung:

Primärtrieb über Zahnräder, mechanisch betätigte Achtscheiben- Anti-Hopping-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, Kette

Primärübersetzung:	1,82 (89/49Z)
Sekundärübersetzung:	2,52 (48/19Z)
Gesamtübersetzung:	
1. Gang:	13,11
2. Gang:	9,687
3. Gang:	7,509
4. Gang:	6,057
5. Gang:	5,080
6. Gang:	4,436

Service-Daten:

Garantie:	vier Jahre ohne Kilometerbegrenzung
Erstinspektion:	nach 1600 km
Service-Intervalle:	1x jährlich oder alle 8000 km
Motorölwechsel:	alle 8000 km (mit Filter)
Motoröl:	Harley-Davidson Syn Blend 15W50
Füllmenge:	Öltank mit Filter: 4,5 l
Kühlmittelfüllm.:	2,2 l
Zündkerzen:	k.A.

Luftfilter:	auswaschbares Filterelement
Leerlaufdrehzahl:	1125 U/min

Kraftstoff: Super Bleifrei

Assistenzsysteme:

Antiblockiersystem und Kurven-Antiblockiersystem
Elektronische Bremskraftverteilung und kurvenoptimierte elektronische Bremskraftverteilung
Traktionskontrolle und Kurven-Traktionskontrolle
Antriebsschlupfregelung und Kurven- Antriebsschlupfregelung
Fahrzeughalteassistent

Fahrwerk:

Dreiteiliger Stahlrohrverbundrahmen mit Druckguss- und Leichtmetallformteilen, Motor als mittragendes Element, Showa Upside-down-Gabel, Tauchrohrdurchmesser 47 mm, vollständig einstellbar, Showa Zentralfederbein, vollständig einstellbar, Zweiarmschwinge aus Leichtmetalldruckguss

Lenkkopfwinkel:	25°
Nachlauf:	108 mm

ABS-Bremssystem:

vorn:	zwei Scheibenbremsen, gelocht, Ø 320 mm, Vierkolben-Monoblock-Radial-Festsattel
hinten:	eine Scheibenbremse, gelocht, Ø 280 mm, Einkolben-Schwimmsattel

Federweg:

vorn:	191 mm
hinten:	191 mm

Felgenreöße:

vorn:	19 x 3 5-Doppelpeichen-Leichtmetallgussrad, schwarz
hinten:	17 x 4,5 5-Doppelpeichen-Leichtmetallgussrad, schwarz

Serienbereifung: Michelin Harley-Davidson

vorn:	Scorcher Adventure 120/70 R19 60V
hinten:	Scorcher Adventure 170/60 R17 72 V

Reifenluftdruck:

vorn:	2,5 bar
hinten:	2,9 bar

Maße und Gewichte:

Leergewicht inkl. Betr.stoffe: 245 kg

Radlastverteilung:

vorn:	126 kg
hinten:	119 kg
Zulässiges Gesamtgewicht:	455 kg
Zuladung:	210 kg
Tankinhalt (Reserve):	21,2 l (3,8 l)
Länge:	2270 mm
Breite:	975 mm
Höhe:	1510 mm
Sitzhöhe, ohne Fahrer:	869 / 894 mm**
Radstand:	1585 mm
Bodenfreiheit:	210 mm

Features: sechs Fahrmodi, fünf davon ab Werk voreingestellt, einer frei definierbar, elektronische Geschwindigkeitsregelanlage, selbstrückstellende LED-Blinker, Daymaker LED-Scheinwerfer, LED-Rücklicht, Warnblinkanlage, 6,8"-TFT-Farbtouchscreen, neigungseinstellbar, Bluetooth-Anbindung zu Smartphone (iOS und Android) für Infotainmentfunktionen (z.B. Navigation, Telefon und Musik), USB-Anschluss, einstellbare Windschutzscheibe, **einstellbarer Fahrersitz, Wegfahrsperr, Keyless Ignition, Restreichweitenanzeige, Anschluss für Batterieladegerät, einstellbare Windschutzscheibe, Anschlüsse für beheizbare H-D Bekleidung

Farben: Vivid Black, River Rock Gray

* gemäß 134/2014EC



Pan America 1250 Special

Typ: RA1
Modell: RA 1250S

Motor: Revolution Max 1250

Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-60°-V-Twin, Kurbelwelle querliegend, eine kettengetriebene und eine stirnradgetriebene Ausgleichswelle, vier obenliegende, per Kette angetriebene Nockenwellen, variable Ventilsteuerung, vier über Rollenschlepphebel betätigte Ventile je Zylinder, hydraulisch selbstjustierend, Doppelzündung, Trockensumpfschmierung, Kraftstoffeinspritzung, Drosselklappen-Ø 54 mm, Electronic Throttle Control (ETC), kontaktlose Transistorzündung, E-Starter, 45-A-Dreiphasen-Drehstromlichtmaschine mit 300 W bei 1200 U/min und max. 585 W, wartungsfreier AGM-Akku 12 V/12 Ah, geregelter Katalysator, Motoröl-Wärmetauscher

Bohrung:	105 mm
Hub:	72,3 mm
Hubraum:	1252 cm ³
Verdichtungsverhältnis:	13:1
Leistung kW (PS)/U/min*:	112 (152)/8750
Drehmoment Nm/U/min*:	128/6750
Höchstgeschwindigkeit:	220 km/h
Stand-/Fahrgeräusch:	90 dB(A)/3800 U/min / 75 dB(A)
Emissionen*:	129 g/km CO ₂ (Euro V)
Kraftstoffverbrauch*:	5,5 l/100 km

Kraftübertragung:

Primärtrieb über Zahnräder, mechanisch betätigte Achtscheiben- Anti-Hopping-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, Kette

Primärübersetzung:	1,82 (89/49Z)
Sekundärübersetzung:	2,52 (48/19Z)
Gesamtübersetzung:	
1. Gang:	13,11
2. Gang:	9,687
3. Gang:	7,509
4. Gang:	6,057
5. Gang:	5,080
6. Gang:	4,436

Service-Daten:

Garantie:	vier Jahre ohne Kilometerbegrenzung
Erstinspektion:	nach 1600 km
Service-Intervalle:	1x jährlich oder alle 8000 km
Motorölwechsel:	alle 8000 km (mit Filter)
Motoröl:	Harley-Davidson Syn Blend 15W50
Füllmenge:	Öltank mit Filter: 4,5 l
Kühlmittelfüllm.:	2,2 l
Zündkerzen:	k.A.

Luftfilter:	auswaschbares Filterelement
Leerlaufdrehzahl:	1125 U/min

Kraftstoff: Super Bleifrei

Assistenzsysteme:

Antiblockiersystem und Kurven-Antiblockiersystem
Elektronische Bremskraftverteilung und kurvenoptimierte elektronische Bremskraftverteilung
Traktionskontrolle und Kurven-Traktionskontrolle
Antriebsschlupfregelung und Kurven- Antriebsschlupfregelung
Fahrzeughalteassistent und Reifenluftdruck-Kontrollsystem

Fahrwerk:

Dreiteiliger Stahlrohrverbundrahmen mit Druckguss- und Leichtmetallformteilen, Motor als mittragendes Element, elektronisch einstellbares semiaktives Fahrwerk mit Showa BFF Upside-down-Gabel, Tauchrohrdurchmesser 47 mm, und Showa BFRC-lite Zentralfederbein, Vehicle Load Control, Zweiarmschwinge aus Leichtmetalldruckguss

Lenkkopfwinkel:	25°
Nachlauf:	108 mm

ABS-Bremssystem:

vorn:	zwei Scheibenbremsen, gelocht, Ø 320 mm, Vierkolben-Monoblock-Radial-Festsattel
hinten:	eine Scheibenbremse, gelocht, Ø 280 mm, Einkolben-Schwimmsattel

Federweg:

vorn:	191 mm
hinten:	191 mm

Felgenreöße:

vorn:	19 x 3 5-Doppelpeichen-Leichtmetallgussrad, schwarz (optional: Kreuzspeichenrad)
hinten:	17 x 4,5 5-Doppelpeichen-Leichtmetallgussrad, schwarz (optional: Kreuzspeichenrad)

Serienbereifung: Michelin Harley-Davidson

vorn:	Scorcher Adventure 120/70 R19 60V
hinten:	Scorcher Adventure 170/60 R17 72 V

Reifenluftdruck:

vorn:	2,5 bar
hinten:	2,9 bar

Maße und Gewichte:

Leergewicht inkl. Betr.stoffe:	258 kg
Radlastverteilung:	
vorn:	135 kg
hinten:	123 kg
Zulässiges Gesamtgewicht:	455 kg
Zuladung:	197 kg
Tankinhalt (Reserve):	21,2 l (3,8 l)
Länge:	2270 mm
Breite:	975 mm
Höhe:	1510 mm
Sitzhöhe, ohne Fahrer:	850 / 874 mm** (830 / 855 mm***)
Radstand:	1585 mm
Bodenfreiheit:	210 mm

Features: acht Fahrmodi, drei davon frei definierbar, fünf Fahrwerksprofile, elektron. Geschwindigkeitsregelanlage, selbstrückstellende LED-Blinker, Daymaker LED-Scheinwerfer, LED-Rücklicht, adaptives Kurvenlicht, Warnblinkanlage, 6,8"-TFT-Farbtouchscreen, neigungseinstellbar, Bluetooth-Anbindung zu Smartphone (iOS und Android) für Infotainmentfunktionen, USB-Anschluss, einstellbare Windschutzscheibe, **einestellbarer Fahrersitz, Wegfahrsperrung, Keyless Ignition, Restreichweitenanzeige, Anschluss für Batterieladegerät, Kühlerschutzbügel, Motorschutz, Handprotektoren, Lenkungsdämpfer, Heizgriffe, Hauptständer, einstellbares Bremspedal, Anschlüsse für beheizbare H-D Bekleidung, Heizgriffe, Umgebungstemperaturanzeige, ***optional: Adaptive Ride Height

Farben: Vivid Black, Gauntlet Gray Metallic, Deadwood Green; Baja Orange & Stonewashed White Pearl

* gemäß 134/2014EC



LiveWire

Typ: EV1
Modell: ELW

Motor: Revelation

Flüssigkeitsgekühlter Dreiphasen-Permanentmagnet-Synchronmotor (Wechselstrom), sechs Pole, Lithium-Ionen-Akku 12 V, 2 Ah für Systemstart und Bordnetzfunktionen

Dauerleistung kW (PS)/U/min*:	60 (82)/8.000
Spitzenleistung kW (PS)/U/min*:	78 (106)/11.000
Energieverbrauch:	138 Wh/km
Max. Drehmoment Nm:	116
Max. Drehzahl:	15000 U/min
Höchstgeschwindigkeit:	177 km/h
Reichweite:	
MIC** City:	235 km
MIC** Highway:	113 km
MIC** Combined:	153 km
WMTC***:	158 km

RESS (Rechargeable Energy Storage System):

Typ:	Lithium-Ionen-Akku (Gleichstrom)
Gehäuse:	Leichtmetallguss mit Kühlrippen
Kapazität maximal:	15,5 kWh
Kapazität nominal:	13,6 kWh

Ladung:

Energierückgewinnung: im Schiebebetrieb
Spannungswandler: flüssigkeitsgekühlt
Integr. Ladegerät: Leistungsaufnahme 1400 W
Ladelevel und Ladesteckeranschlüsse:
 Level 1: integr. Ladegerät (AC; Netzkabel unter Sitz)
 Level 2: CCS2-IEC-Typ-2 Combo (AC)
 Level 3: DC-Fast-Charge (DCFC)
AC-Haushaltssteckdose und Wallbox (Wechselstrom):
 Ladezeit 0-100 %: ca. 12,5 Std.****
DC-Schnellladung (Gleichstrom):
 Ladezeit 0-80 %: ca. 40 Min.
 Ladezeit 0-100 %: ca. 60 Min.

Kraftübertragung:

Kupplungsfreier Direktantrieb, Primärtrieb über schrägverzahnte Teller- und Kegelraduntersetzung in Ölbad, Zahnriemen

Primärübersetzung:	3,24 (55/17 Z)
Sekundärübersetzung:	3,0 (84/28 Z)
Gesamtübersetzung:	9,71

Service-Daten:

Garantie Fahrzeug:	vier Jahre ohne km-Begrenzung
Garantie RESS:	fünf Jahre ohne km-Begrenzung
Erstinspektion:	nach 1600 km
Service-Intervalle:	1x jährlich oder alle 8000 km
Ölfüllmenge Primär:	0,32 l
Kühlmittelfüllmenge:	0,72 l

Assistenzsysteme:

Antiblockiersystem und Kurven-Antiblockiersystem
Traktionskontrolle und Kurven-Traktionskontrolle
Antriebschlupfregelung und Kurven-Antriebschlupfregelung

* gemäß 134/2014EC
** gemäß MIC (Motorcycle Industry Council) Messverfahren
*** gemäß World Motorcycle Test Cycle EEC 134/2014 Annex VII Appendix 3.3.
**** gemessen im US-Stromnetz

Fahrwerk:

Brückenrahmen, dreiteilig, aus Leichtmetalldruckgussprofilteilen mit Hilfsrahmen (Heck), Showa SFF-BP (Separate Function Fork – Big Piston) Upside-down-Gabel, Tauchrohrdurchmesser 43 mm, Showa BFRC-lite (Balance Free Rear Cushion Light) Zentralfederbein, Fahrwerkskomponenten vollständig einstellbar, Zweiarmschwinge aus Leichtmetalldruckguss

Lenkkopfwinkel:	24,5°
Gabelwinkel:	24°
Nachlauf:	108 mm

ABS-Bremssystem:

vorn: zwei Scheibenbremsen, gelocht, Ø 300 mm, Vierkolben-Monoblock-Radial-Festsattel
hinten: eine Scheibenbremse, gelocht, Ø 260 mm, Zweikolben-Festsattel

Federweg:

vorn:	115 mm
hinten:	115 mm

Felgenreöße:

vorn:	17 x 3.5 5-Doppelspeichen-Leichtmetallgussrad, schwarz
hinten:	17 x 5.5 5-Doppelspeichen-Leichtmetallgussrad, schwarz

Serienbereifung: Michelin Harley-Davidson

vorn:	Scorcher Sport 120/70 ZR17 58W
hinten:	Scorcher Sport 180/55 ZR17 73W

Reifenluftdruck:

vorn:	2,5 bar
hinten:	2,9 bar

Maße und Gewichte:

Leergewicht inkl. Betr.stoffe:	249 kg
Radlastverteilung:	
vorn:	134 kg
hinten:	115 kg
Zulässiges Gesamtgewicht:	430 kg
Zuladung:	181 kg
Länge:	2135 mm
Breite:	830 mm
Höhe:	1080 mm
Sitzhöhe, ohne Fahrer:	780 mm
Radstand:	1490 mm

Features: sieben Fahrmodi, vier davon ab Werk voreingestellt (Sport, Road, Rain, Range), drei frei definierbar, Keyless Ignition, elektronische Geschwindigkeitsregelanlage, selbstrückstellende LED-Blinker, Daymaker LED-Scheinwerfer, LED-Rücklicht, Warnblinkanlage, 4,3"-TFT-Farbtouchscreen, neigungseinstellbar, mit Umgebungslichtsensor (u.a. Restreichweitenanzeige, Zeituhr), Bluetooth-Anbindung zu Smartphone (iOS und Android) für Infotainmentfunktionen (z.B. Turn-by-Turn-Navigation, Telefon, Musik und Sprachsteuerung), H-D Connect, USB-Anschluss, Heckfender mitfedernd, Scheinwerferverkleidung, Level-1-Ladekabel mit In-Cable Control Box (ICCB), Wegfahrsperrung und Alarmanlage

Farben: Vivid Black, Orange Fuse, Yellow Fuse



Softail Standard

Typ: ST1
Modell: FXST

Motor: Milwaukee-Eight 107

Luft- und flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-45°-V-Twin, Kurbelwelle querliegend, zwei Zahnradgetriebene Ausgleichswellen, eine untenliegende, per Zahnkette angetriebene Nockenwelle, vier über gegabelte Kipphebel betätigte Ventile je Zylinder (OHV), Auslassbereich ölkühlt, Hydrostößel, Doppelzündung, Trockensumpfschmierung, Kraftstoffeinspritzung, Drosselklappen-Ø 55 mm, Electronic Throttle Control (ETC), kontaktlose Transistorzündung, E-Starter, 42-A-Dreiphasen-Drehstromlichtmaschine mit 390 W bei 1000 U/min und max. 546 W, wartungsfreier AGM-Akku 12 V/17,5 Ah, geregelter Katalysator, Ölkühler

Bohrung:	100 mm
Hub:	111,1 mm
Hubraum:	1745 cm ³
Verdichtungsverhältnis:	10:1
Leistung kW (PS)/U/min*:	64 (87)/5020 [33 (45)/5020**]
Drehmoment Nm/U/min*:	144/3250 [102/2000**]
Höchstgeschwindigkeit:	190 km/h [155 km/h**]
Stand-/Fahrgeräusch:	93 dB(A)/2510 U/min / 72 dB(A)
Emissionen*:	128 g/km CO ₂ (Euro V)
Kraftstoffverbrauch*:	5,5 l/100 km

Kraftübertragung:

Primärtrieb über Duplex-Kette, mechanisch betätigte Zehnscheiben-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, Zahnriemen

Primärübersetzung:	1,35 (46/34 Z)
Sekundärübersetzung:	2,06 (66/32 Z)
Gesamtübersetzung:	
1. Gang:	9,311
2. Gang:	6,454
3. Gang:	4,793
4. Gang:	3,882
5. Gang:	3,307
6. Gang:	2,790

Service-Daten:

Garantie:	vier Jahre ohne Kilometerbegrenzung
Erstinspektion:	nach 1600 km
Service-Intervalle:	1x jährlich oder alle 8000 km
Motorölwechsel:	alle 8000 km (mit Filter)
Motoröl:	Harley-Davidson HD 360
Füllmenge:	Öltank mit Filter: 4,7 l

Zündkerzen: 6R10

Luftfilter: Glasfaserfilterelement
Leerlaufdrehzahl: 850 U/min

Kraftstoff: Super Bleifrei

Fahrwerk:

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, Oberzug in Backbone-Bauweise, Telegabel (SDBV-Technologie), Standrohrdurchmesser 49 mm, Zentralfederbein mit einstellbarer Federbasis, Dreieckschwinge aus Stahlrohr, Vierkantstahlprofil und Gussformelementen

Lenkkopfwinkel: 30°
Nachlauf: 157 mm

ABS-Bremssystem:
vorn: eine Scheibenbremse, gelocht, Ø 300 mm, Vierkolben-Festsattel
hinten: eine Scheibenbremse, gelocht, Ø 292 mm, Zweikolben-Schwimmsattel

Federweg:
vorn: 130 mm
hinten: 86 mm

Felgengröße:
vorn: T19 x 2.5
Kreuzspeichenrad, verchromt
16 x 3
hinten: Kreuzspeichenrad, verchromt

Serienbereifung: Dunlop Harley-Davidson
vorn: D 401F
100/90 B19 57H
hinten: D 401T
150/80 B16 77H

Reifenluftdruck:
vorn: 2,1 bar
hinten: 2,8 bar

Maße und Gewichte:

Leergewicht inkl. Betr.stoffe: 297 kg
Radlastverteilung:
vorn: 140 kg
hinten: 157 kg
Zulässiges Gesamtgewicht: 526 kg
Zuladung: 229 kg
Tankinhalt (Reserve): 13,2 l (3,8 l)
Länge: 2320 mm
Breite: 865 mm
Höhe: 1160 mm
Sitzhöhe, ohne Fahrer: 680 mm
Radstand: 1630 mm

Features: digitaler Tachometer und Betriebsanzeigen in LCD-Display an Lenkerklemme, LED-Scheinwerfer, Solositz, Wegfahrsperre, Keyless Ignition, Restreichweitenanzeige, Kombiblinker (Heck), selbstrückstellende Blinker, Warnblinkanlage, Anschluss für Batterieladegerät

Farbe: Vivid Black

* gemäß 134/2014EC
** leistungsreduzierte Variante



Street Bob 114

Typ: ST1
Modell: FXBBS

Motor: Milwaukee-Eight 114

Luft- und flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-45°-V-Twin, Kurbelwelle querliegend, zwei Zahnradgetriebene Ausgleichswellen, eine untenliegende, per Zahnkette angetriebene Nockenwelle, vier über gegabelte Kipphebel betätigte Ventile je Zylinder (OHV), Auslassbereich ölgekühlt, Hydrostößel, Doppelzündung, Trockensumpfschmierung, Ventilator Luftfilter, Kraftstoffeinspritzung, Drosselklappen-Ø 55 mm, Electronic Throttle Control (ETC), kontaktlose Transistorzündung, E-Starter, 42-A-Dreiphasen-Drehstromlichtmaschine mit 390 W bei 1000 U/min und max. 546 W, wartungsfreier AGM-Akku 12 V/17,5 Ah, geregelter Katalysator, Ölkühler

Bohrung:	102 mm
Hub:	114,3 mm
Hubraum:	1868 cm ³
Verdichtungsverhältnis:	10,5:1
Leistung kW (PS)/U/min*:	70 (95)/5020
Drehmoment Nm/U/min*:	155/3250
Höchstgeschwindigkeit:	190 km/h
Stand-/Fahrgeräusch:	95 dB(A)/2510 U/min / 74 dB(A)
Emissionen*:	128 g/km CO ₂ (Euro V)
Kraftstoffverbrauch*:	5,5 l/100 km

Kraftübertragung:

Primärtrieb über Duplex-Kette, mechanisch betätigte Zehnscheiben-Ölbakcupplung, Sechsganggetriebe, Zahnriemen

Primärübersetzung:	1,35 (46/34 Z)
Sekundärübersetzung:	2,06 (66/32 Z)
Gesamtübersetzung:	
1. Gang:	9,311
2. Gang:	6,454
3. Gang:	4,793
4. Gang:	3,882
5. Gang:	3,307
6. Gang:	2,790

Service-Daten:

Garantie:	vier Jahre ohne Kilometerbegrenzung
Erstinspektion:	nach 1600 km
Service-Intervalle:	1x jährlich oder alle 8000 km
Motorölwechsel:	alle 8000 km (mit Filter)
Motoröl:	Harley-Davidson HD 360
Füllmenge:	Öltank mit Filter: 4,7 l

Zündkerzen: 6R10

Luftfilter: Glasfaserfilterelement
Leerlaufdrehzahl: 850 U/min

Kraftstoff: Super Bleifrei

Fahrwerk:

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, Oberzug in Backbone-Bauweise, Telegabel (SDBV-Technologie), Standrohrdurchmesser 49 mm, Faltenbälge, Zentralfederbein mit einstellbarer Federbasis, Dreieckschwinge aus Stahlrohr, Vierkantstahlprofil und Gussformelementen

Lenkkopfwinkel: 30°
Nachlauf: 157 mm

ABS-Bremssystem:

vorn: eine Scheibenbremse, gelocht, Ø 300 mm, Vierkolben-Festsattel
hinten: eine Scheibenbremse, gelocht, Ø 292 mm, Zweikolben-Schwimmsattel

Federweg:

vorn: 130 mm
hinten: 86 mm

Felgenreöße:

vorn: T19 x 2.5
Kreuzspeichenrad, schwarze Felge 16 x 3
hinten: Kreuzspeichenrad, schwarze Felge

Serienbereifung: Dunlop Harley-Davidson

vorn: D 401F
100/90 B19 57H
hinten: D 401T
150/80 B16 77H

Reifenluftdruck:

vorn: 2,1 bar
hinten: 2,8 bar

Maße und Gewichte:

Leergewicht inkl. Betr.stoffe: 297 kg

Radlastverteilung:

vorn: 140 kg
hinten: 157 kg

Zulässiges Gesamtgewicht: 526 kg

Zuladung: 229 kg

Tankinhalt (Reserve): 13,2 l (3,8 l)

Länge: 2320 mm

Breite: 865 mm

Höhe: 1160 mm

Sitzhöhe, ohne Fahrer: 680 mm

Radstand: 1630 mm

Features: digitaler Tachometer und Betriebsanzeigen in LCD-Display an Lenkerklemme, LED-Scheinwerfer, USB-Anschluss, Soziussitz, Wegfahrsperre, Keyless Ignition, Restreichweitenanzeige, Kombiblinker (Heck), selbstrückstellende Blinker, Warnblinkanlage, Anschluss für Batterieladegerät

Farben: Vivid Black, Stone Washed White Pearl, Baja Orange, Deadwood Green; jeweils mit farblich abgesetzter Tankflanke mit Number-One-Logo

* gemäß 134/2014EC



Low Rider S

Typ: ST1
Modell: FXLRS

Motor: Milwaukee-Eight 114

Luft- und flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-45°-V-Twin, Kurbelwelle querliegend, zwei Zahnradgetriebene Ausgleichswellen, eine untenliegende, per Zahnkette angetriebene Nockenwelle, vier über gegabelte Kipphebel betätigte Ventile je Zylinder (OHV), Auslassbereich ölgekühlt, Hydrostößel, Doppelzündung, Trockensumpfschmierung, Ventilator Luftfilter, Kraftstoffeinspritzung, Drosselklappen-Ø 55 mm, Electronic Throttle Control (ETC), kontaktlose Transistorzündung, E-Starter, 42-A-Dreiphasen-Drehstromlichtmaschine mit 390 W bei 1000 U/min und max. 546 W, wartungsfreier AGM-Akku 12 V/17,5 Ah, geregelter Katalysator, Ölkühler, 2-in-2-Auspuffanlage

Bohrung:	102 mm
Hub:	114,3 mm
Hubraum:	1868 cm ³
Verdichtungsverhältnis:	10,5:1
Leistung kW (PS)/U/min*:	70 (95)/5020
Drehmoment Nm/U/min*:	155/3250
Höchstgeschwindigkeit:	190 km/h
Stand-/Fahrgeräusch:	95 dB(A)/2510 U/min / 74 dB(A)
Emissionen*:	128 g/km CO ₂ (Euro V)
Kraftstoffverbrauch*:	5,5 l/100 km

Kraftübertragung:

Primärtrieb über Duplex-Kette, mechanisch betätigte Zehnscheiben-Ölbackkupplung, Sechsganggetriebe, Zahnriemen

Primärübersetzung:	1,35 (46/34 Z)
Sekundärübersetzung:	2,06 (66/32 Z)
Gesamtübersetzung:	
1. Gang:	9,311
2. Gang:	6,454
3. Gang:	4,793
4. Gang:	3,882
5. Gang:	3,307
6. Gang:	2,790

Service-Daten:

Garantie:	vier Jahre ohne Kilometerbegrenzung
Erstinspektion:	nach 1600 km
Service-Intervalle:	1x jährlich oder alle 8000 km
Motorölwechsel:	alle 8000 km (mit Filter)
Motoröl:	Harley-Davidson HD 360
Füllmenge:	Öltank mit Filter: 4,7 l
Zündkerzen:	6R10
Luftfilter:	Glasfaserfilterelement
Leerlaufdrehzahl:	850 U/min
Kraftstoff:	Super Bleifrei

Fahrwerk:

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, Oberzug in Backbone-Bauweise, Upside-down-Telegabel, Tauchrohrdurchmesser 43 mm, Zentralfederbein mit hydraulisch von Hand einstellbarer Federbasis, Dreieckschwinge aus Stahlrohr, Vierkantstahlprofil und Gussformelementen

Lenkkopfwinkel:	28°
Nachlauf:	145 mm

ABS-Bremssystem:

vorn:	zwei Scheibenbremsen, gelocht, Ø 300 mm, Vierkolben-Festsattel
hinten:	eine Scheibenbremse, gelocht, Ø 292 mm, Zweikolben-Schwimmsattel

Federweg:

vorn:	130 mm
hinten:	112 mm

Felgenreöße:

vorn:	19 x 2.5 Radiate-9-Speichen-Leichtmetallgussrad, Dark Bronze und schwarz
hinten:	16 x 5 Radiate-9-Speichen-Leichtmetallgussrad Dark Bronze und schwarz

Serienbereifung: Michelin Harley-Davidson

vorn:	Scorcher 31 110/90 B19 62H
hinten:	Scorcher 31 180/70 B16 77H

Reifenluftdruck:

vorn:	2,5 bar
hinten:	2,8 bar

Maße und Gewichte:

Leergewicht inkl. Betr.stoffe:	308 kg
Radlastverteilung:	
vorn:	148 kg
hinten:	160 kg
Zulässiges Gesamtgewicht:	526 kg
Zuladung:	218 kg
Tankinhalt (Reserve):	18,9 l (3,8 l)
Länge:	2355 mm
Breite:	850 mm
Höhe:	1160 mm
Sitzhöhe, ohne Fahrer:	690 mm
Radstand:	1615 mm

Features: Solositz, Scheinwerferverkleidung, LED-Scheinwerfer, USB-Anschluss, analoger Tachometer und analoger Drehzahlmesser (separat in Tankkonsole), Wegfahrsperr, Keyless Ignition, Restreichweitenanzeige, selbstrückstellende Blinker, Warnblinkanlage, Anschluss für Batterieladegerät

Farben: Vivid Black, Midnight Crimson

* gemäß 134/2014EC



Sport Glide

Typ: ST1
Modell: FLSB

Motor: Milwaukee-Eight 107

Luft- und flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-45°-V-Twin, Kurbelwelle querliegend, zwei Zahnradgetriebene Ausgleichswellen, eine untenliegende, per Zahnkette angetriebene Nockenwelle, vier über gegabelte Kipphebel betätigte Ventile je Zylinder (OHV), Auslassbereich ölgekühlt, Hydrostößel, Doppelzündung, Trockensumpfschmierung, Kraftstoff-einspritzung, Drosselklappen-Ø 55 mm, Electronic Throttle Control (ETC), kontaktlose Transistorzündung, E-Starter, 42-A-Dreiphasen-Drehstromlichtmaschine mit 390 W bei 1000 U/min und max. 546 W, wartungsfreier AGM-Akku 12 V/17,5 Ah, geregelter Katalysator, Ölkühler, 2-in-1-Auspuffanlage

Bohrung:	100 mm
Hub:	111,1 mm
Hubraum:	1745 cm ³
Verdichtungsverhältnis:	10:1
Leistung kW (PS)/U/min*:	61 (83)/5020 [33 (45)/5020**]
Drehmoment Nm/U/min*:	139/3500 [99/2250**]
Höchstgeschwindigkeit:	190 km/h [155 km/h**]
Stand-/Fahrgeräusch:	93 dB(A)/2510 U/min / 75 dB(A)
Emissionen*:	128 g/km CO ₂ (Euro V)
Kraftstoffverbrauch*:	5,5 l/100 km

Kraftübertragung:

Primärtrieb über Duplex-Kette, mechanisch betätigte Zehnscheiben-Ölbakcupplung, Sechsganggetriebe, Zahnriemen

Primärübersetzung:	1,35 (46/34 Z)
Sekundärübersetzung:	2,06 (66/32 Z)
Gesamtübersetzung:	
1. Gang:	9,311
2. Gang:	6,454
3. Gang:	4,793
4. Gang:	3,882
5. Gang:	3,307
6. Gang:	2,790

Service-Daten:

Garantie:	vier Jahre ohne Kilometerbegrenzung
Erstinspektion:	nach 1600 km
Service-Intervalle:	1x jährlich oder alle 8000 km
Motorölwechsel:	alle 8000 km (mit Filter)
Motoröl:	Harley-Davidson HD 360
Füllmenge:	Öltank mit Filter: 4,7 l

Zündkerzen: 6R10

Luftfilter: Glasfaserfilterelement
Leerlaufdrehzahl: 850 U/min

Kraftstoff: Super Bleifrei

Fahrwerk:

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, Oberzug in Backbone-Bauweise, Upside-down-Telegabel, Tauchrohrdurchmesser 43 mm, Zentralfederbein mit hydraulisch von Hand einstellbarer Federbasis, Dreieckschwinge aus Stahlrohr, Vierkantstahlprofil und Gussformelementen

Lenkkopfwinkel: 30°
Nachlauf: 150 mm

ABS-Bremssystem:

vorn: eine Scheibenbremse, gelocht, Ø 300 mm, Vierkolben-Festsattel
hinten: eine Scheibenbremse, gelocht, Ø 292 mm, Zweikolben-Schwimmsattel

Federweg:

vorn: 130 mm
hinten: 86 mm

Felgenreöße:

vorn: 18 x 3.5
Mantis 5-Doppelspeichen-Leichtmetallgussrad schwarz, teilpoliert
hinten: 16 x 5
Mantis 5-Doppelspeichen-Leichtmetallgussrad schwarz, teilpoliert

Serienbereifung: Michelin Harley-Davidson

vorn: Scorcher 31
130/70 B18 63H
hinten: Scorcher 31
180/70 B16 77H

Reifenluftdruck:

vorn: 2,5 bar
hinten: 2,8 bar

Maße und Gewichte:

Leergewicht inkl. Betr.stoffe: 317 kg

Radlastverteilung:

vorn:	149 kg
hinten:	168 kg
Zulässiges Gesamtgewicht:	526 kg
Zuladung:	209 kg
Tankinhalt (Reserve):	18,9 l (3,8 l)
Länge:	2325 mm
Breite:	960 mm
Höhe:	1120 mm
Sitzhöhe, ohne Fahrer:	680 mm
Radstand:	1625 mm

Features: abnehmbare Verkleidung, abnehmbare Koffer (Ges.-Vol.: ca. 50 l), LED-Scheinwerfer, LED-Kombiblinker (Heck), elektronische Geschwindigkeitsregelanlage Cruise Control, USB-Anschluss, Wegfahrsperr, Keyless Ignition, vorverlegte Fußrasten, Restreichweitenanzeige, selbstrückstellende Blinker, Warnblinkanlage, Anschluss für Batterieladegerät

Farben: Vivid Black (unlackierte Koffer);
Vivid Black Deluxe, Gauntlet Gray Metallic, Stone Washed White Pearl, Snake Venom (jew. mit lackierten Koffern)

* gemäß 134/2014EC

** leistungsreduzierte Variante



Fat Bob 114

Typ: ST1
Modell: FXFBS

Motor: Milwaukee-Eight 114

Luft- und flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-45°-V-Twin, Kurbelwelle querliegend, zwei Zahnradgetriebene Ausgleichswellen, eine untenliegende, per Zahnkette angetriebene Nockenwelle, vier über gegabelte Kipphebel betätigte Ventile je Zylinder (OHV), Auslassbereich ölgekühlt, Hydrostößel, Doppelzündung, Trockensumpfschmierung, Ventilator Luftfilter, Kraftstoffeinspritzung, Drosselklappen-Ø 55 mm, Electronic Throttle Control (ETC), kontaktlose Transistorzündung, E-Starter, 42-A-Dreiphasen-Drehstromlichtmaschine mit 390 W bei 1000 U/min und max. 546 W, wartungsfreier AGM-Akku 12 V/17,5 Ah, geregelter Katalysator, Ölkühler, 2-in-1-in-2-Auspuffanlage

Bohrung:	102 mm
Hub:	114,3 mm
Hubraum:	1868 cm ³
Verdichtungsverhältnis:	10,5:1
Leistung kW (PS)/U/min*:	69 (94)/5020
Drehmoment Nm/U/min*:	155/3500
Höchstgeschwindigkeit:	190 km/h
Stand-/Fahrgeräusch:	94 dB(A)/2510 U/min / 75 dB(A)
Emissionen*:	128 g/km CO ₂ (Euro V)
Kraftstoffverbrauch*:	5,5 l/100 km

Kraftübertragung:

Primärtrieb über Duplex-Kette, mechanisch betätigte Zehnscheiben-Ölbackkupplung, Sechsganggetriebe, Zahnriemen

Primärübersetzung:	1,35 (46/34 Z)
Sekundärübersetzung:	2,06 (66/32 Z)
Gesamtübersetzung:	
1. Gang:	9,311
2. Gang:	6,454
3. Gang:	4,793
4. Gang:	3,882
5. Gang:	3,307
6. Gang:	2,790

Service-Daten:

Garantie:	vier Jahre ohne Kilometerbegrenzung
Erstinspektion:	nach 1600 km
Service-Intervalle:	1x jährlich oder alle 8000 km
Motorölwechsel:	alle 8000 km (mit Filter)
Motoröl:	Harley-Davidson HD 360
Füllmenge:	Öltank mit Filter: 4,7 l
Zündkerzen:	6R10
Luftfilter:	Glasfaserfilterelement
Leerlaufdrehzahl:	850 U/min
Kraftstoff:	Super Bleifrei

Fahrwerk:

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, Oberzug in Backbone-Bauweise, Upside-down-Telegabel, Tauchrohrdurchmesser 43 mm, Zentralfederbein mit hydraulisch von Hand einstellbarer Federbasis, Dreieckschwinge aus Stahlrohr, Vierkantstahlprofil und Gussformelementen

Lenkkopfwinkel:	28°
Nachlauf:	132 mm

ABS-Bremssystem:

vorn:	zwei Scheibenbremsen, gelocht, Ø 300 mm, Vierkolben-Festsattel
hinten:	eine Scheibenbremse, gelocht, Ø 292 mm, Zweikolben-Schwimmsattel

Federweg:

vorn:	130 mm
hinten:	113 mm

Felgenreöße:

vorn:	T16 x 3 Leichtmetall-Gussspeichenrad mit gelaserten Graphics, schwarz
hinten:	T16 x 5 Leichtmetall-Gussspeichenrad mit gelaserten Graphics, schwarz

Serienbereifung: Dunlop Harley-Davidson

vorn:	D429 F 150/80 16 71H
hinten:	D429 180/70 B16 77H

Reifenluftdruck:

vorn:	2,5 bar
hinten:	2,8 bar

Maße und Gewichte:

Leergewicht inkl. Betr.stoffe:	306 kg
Radlastverteilung:	
vorn:	149 kg
hinten:	157 kg
Zulässiges Gesamtgewicht:	526 kg
Zuladung:	220 kg
Tankinhalt (Reserve):	13,2 l (3,8 l)
Länge:	2340 mm
Breite:	960 mm
Höhe:	1110 mm
Sitzhöhe, ohne Fahrer:	710 mm
Radstand:	1615 mm

Features: analoger Drehzahlmesser mit integriertem digitalem Tachometer, LED-Scheinwerfer, Kombiblinker (Heck), USB-Anschluss, Wegfahrsperrung, Keyless Ignition, vorverlegte Fußrasten, Restreichweitenanzeige, selbstrückstellende Blinker, Warnblinkanlage, Anschluss für Batterie Ladegerät

Farben: Vivid Black, Billiard Red, Deadwood Green Denim

* gemäß 134/2014EC



Softail Slim

Typ: ST1
Modell: FLSL

Motor: Milwaukee-Eight 107

Luft- und flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-45°-V-Twin, Kurbelwelle querliegend, zwei Zahnradgetriebene Ausgleichswellen, eine untenliegende, per Zahnkette angetriebene Nockenwelle, vier über gegabelte Kipphebel betätigte Ventile je Zylinder (OHV), Auslassbereich ölgekühlt, Hydrostößel, Doppelzündung, Trockensumpfschmierung, Kraftstoff-einspritzung, Drosselklappen-Ø 55 mm, Electronic Throttle Control (ETC), kontaktlose Transistorzündung, E-Starter, 42-A-Dreiphasen-Drehstromlichtmaschine mit 390 W bei 1000 U/min und max. 546 W, wartungsfreier AGM-Akku 12 V/17,5 Ah, geregelter Katalysator, Ölkühler

Bohrung:	100 mm
Hub:	111,1 mm
Hubraum:	1745 cm ³
Verdichtungsverhältnis:	10:1
Leistung kW (PS)/U/min*:	64 (87)/5020 [33 (45)/5020**]
Drehmoment Nm/U/min*:	144/3250 [102/2000**]
Höchstgeschwindigkeit:	190 km/h [155 km/h**]
Stand-/Fahrgeräusch:	93 dB(A)/2510 U/min / 72 dB(A)
Emissionen*:	128 g/km CO ₂ (Euro V)
Kraftstoffverbrauch*:	5,5 l/100 km

Kraftübertragung:

Primärtrieb über Duplex-Kette, mechanisch betätigte Zehnscheiben-Ölbakcupplung, Sechsganggetriebe, Zahnriemen

Primärübersetzung:	1,35 (46/34 Z)
Sekundärübersetzung:	2,06 (66/32 Z)
Gesamtübersetzung:	
1. Gang:	9,311
2. Gang:	6,454
3. Gang:	4,793
4. Gang:	3,882
5. Gang:	3,307
6. Gang:	2,790

Service-Daten:

Garantie:	vier Jahre ohne Kilometerbegrenzung
Erstinspektion:	nach 1600 km
Service-Intervalle:	1x jährlich oder alle 8000 km
Motorölwechsel:	alle 8000 km (mit Filter)
Motoröl:	Harley-Davidson HD 360
Füllmenge:	Öltank mit Filter: 4,7 l

Zündkerzen: 6R10

Luftfilter: Glasfaserfilterelement
Leerlaufdrehzahl: 850 U/min

Kraftstoff: Super Bleifrei

Fahrwerk:

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, Oberzug in Backbone-Bauweise, verkleidete Telegabel (SDBV-Technologie), Standrohrdurchmesser 49 mm, Zentralfederbein mit einstellbarer Federbasis, Dreieckschwinge aus Stahlrohr, Vierkantstahlprofil und Gussformelementen

Lenkkopfwinkel: 30°
Nachlauf: 147 mm

ABS-Bremssystem:
vorn: eine Scheibenbremse, gelocht, Ø 300 mm, Vierkolben-Festsattel
hinten: eine Scheibenbremse, gelocht, Ø 292 mm, Zweikolben-Schwimmsattel

Federweg:
vorn: 130 mm
hinten: 86 mm

Felgenreöße:
vorn: 16 x 3
hinten: 16 x 3
Kreuzspeichenrad, Felge glänzend schwarz

Serienbereifung: Dunlop Harley-Davidson
vorn: D401 F
130/90 B16 73H
hinten: D401 T
150/80 B16 77H

Reifenluftdruck:
vorn: 2,5 bar
hinten: 2,8 bar

Maße und Gewichte:

Leergewicht inkl. Betr.stoffe: 304 kg
Radlastverteilung:
vorn: 147 kg
hinten: 157 kg
Zulässiges Gesamtgewicht: 526 kg
Zuladung: 222 kg
Tankinhalt (Reserve): 18,9 l (3,8 l)
Länge: 2310 mm
Breite: 970 mm
Höhe: 1095 mm
Sitzhöhe, ohne Fahrer: 660 mm
Radstand: 1630 mm

Features: LED-Scheinwerfer, USB-Anschluss, Wegfahrsperr, Keyless Ignition, Restreichweitenanzeige, Solositz, Fahrertrittbretter, selbstrückstellende Blinker, Kombiblinker (Heck), Warnblinkanlage, Anschluss für Batterieladegerät

Farben: Vivid Black, Billiard Red, River Rock Gray Denim & Black Denim, Midnight Crimson & Stone Washed White Pearl

* gemäß 134/2014EC
** leistungsreduzierte Variante



Breakout 114

Typ: ST1
Modell: FXBRS

Motor: Milwaukee-Eight 114

Luft- und flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-45°-V-Twin, Kurbelwelle querliegend, zwei Zahnradgetriebene Ausgleichswellen, eine untenliegende, per Zahnkette angetriebene Nockenwelle, vier über gegabelte Kipphebel betätigte Ventile je Zylinder (OHV), Ventilator Luftfilter, Auslassbereich ölgekühlt, Hydrostößel, Doppelzündung, Trockensumpfschmierung, Kraftstoffeinspritzung, Drosselklappen-Ø 55 mm, Electronic Throttle Control (ETC), kontaktlose Transistorzündung, E-Starter, 42-A-Dreiphasen-Drehstromlichtmaschine mit 390 W bei 1000 U/min und max. 546 W, wartungsfreier AGM-Akku 12 V/17,5 Ah, geregelter Katalysator, Ölkühler

Bohrung:	102 mm
Hub:	114,3 mm
Hubraum:	1868 cm ³
Verdichtungsverhältnis:	10,5:1
Leistung kW (PS)/U/min*:	70 (95)/5020
Drehmoment Nm/U/min*:	155/3250
Höchstgeschwindigkeit:	190 km/h
Stand-/Fahrgeräusch:	96 dB(A)/2510 U/min / 75 dB(A)
Emissionen*:	128 g/km CO ₂ (Euro V)
Kraftstoffverbrauch*:	5,5 l/100 km

Kraftübertragung:

Primärtrieb über Duplex-Kette, mechanisch betätigte Zehnscheiben-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, Zahnriemen

Primärübersetzung:	1,35 (46/34 Z)
Sekundärübersetzung:	2,06 (66/32 Z)
Gesamtübersetzung:	
1. Gang:	9,311
2. Gang:	6,454
3. Gang:	4,793
4. Gang:	3,882
5. Gang:	3,307
6. Gang:	2,790

Service-Daten:

Garantie:	vier Jahre ohne Kilometerbegrenzung
Erstinspektion:	nach 1600 km
Service-Intervalle:	1x jährlich oder alle 8000 km
Motorölwechsel:	alle 8000 km (mit Filter)
Motoröl:	Harley-Davidson HD 360
Füllmenge:	Öltank mit Filter: 4,7 l

Zündkerzen: 6R10

Luftfilter: Glasfaserfilterelement
Leerlaufdrehzahl: 850 U/min

Kraftstoff: Super Bleifrei

Fahrwerk:

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, Oberzug in Backbone-Bauweise, Telegabel (SDBV-Technologie), Standrohrdurchmesser 49 mm, Zentralfederbein mit hydraulisch von Hand einstellbarer Federbasis, Dreieckschwinge aus Stahlrohr, Vierkantstahlprofil und Gussformelementen

Lenkkopfwinkel:	34°
Gabelwinkel:	36°
Nachlauf:	145 mm

ABS-Bremssystem:

vorn:	eine Scheibenbremse, gelocht, Ø 300 mm, Vierkolben-Festsattel
hinten:	eine Scheibenbremse, gelocht, Ø 292 mm, Zweikolben-Schwimmsattel

Federweg:

vorn:	130 mm
hinten:	86 mm

Felgenreöße:

vorn:	21 x 3.5 Gasser II 10-Doppelspeichen-Leichtmetallgussrad schwarz, Felgenkanten poliert
hinten:	18 x 8 Gasser II 10-Doppelspeichen-Leichtmetallgussrad schwarz, Felgenkanten poliert

Serienbereifung: Michelin Harley-Davidson

vorn:	Scorcher 11 130/60 B21 63H
hinten:	Scorcher 11 240/40 R18 79V

Reifenluftdruck:

vorn:	2,5 bar
hinten:	2,9 bar

Maße und Gewichte:

Leergewicht inkl. Betr.stoffe:	305 kg
Radlastverteilung:	
vorn:	139 kg
hinten:	166 kg
Zulässiges Gesamtgewicht:	533 kg
Zuladung:	228 kg
Tankinhalt (Reserve):	13,2 l (3,8 l)
Länge:	2370 mm
Breite:	950 mm
Höhe:	1065 mm
Sitzhöhe, ohne Fahrer:	665 mm
Radstand:	1695 mm

Features: digitaler Tachometer und Betriebsanzeigen in LCD-Display an Lenkerklemme, LED-Scheinwerfer, USB-Anschluss, Wegfahrsperre, Keyless Ignition, Restreichweitenanzeige, vorverlegte Fußrasten, Soziussitz abnehmbar, selbstrückstellende Blinker, Kombiblinker (Heck), Warnblinkanlage, Anschluss für Batterieladegerät

Farben: Vivid Black, Gauntlet Gray Metallic, Midnight Crimson, Snake Venom

* gemäß 134/2014EC



Fat Boy 114

Typ: ST1
Modell: FLFBS

Motor: Milwaukee-Eight 114

Luft- und flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-45°-V-Twin, Kurbelwelle querliegend, zwei Zahnradgetriebene Ausgleichswellen, eine untenliegende, per Zahnkette angetriebene Nockenwelle, vier über gegabelte Kipphebel betätigte Ventile je Zylinder (OHV), Ventilator Luftfilter, Auslassbereich ölgekühlt, Hydrostößel, Doppelzündung, Trockensumpfschmierung, Kraftstoffeinspritzung, Drosselklappen-Ø 55 mm, Electronic Throttle Control (ETC), kontaktlose Transistorzündung, E-Starter, 42-A-Dreiphasen-Drehstromlichtmaschine mit 390 W bei 1000 U/min und max. 546 W, wartungsfreier AGM-Akku 12 V/17,5 Ah, geregelter Katalysator, Ölkühler

Bohrung:	102 mm
Hub:	114,3 mm
Hubraum:	1868 cm ³
Verdichtungsverhältnis:	10,5:1
Leistung kW (PS)/U/min*:	70 (95)/5020
Drehmoment Nm/U/min*:	155/3250
Höchstgeschwindigkeit:	190 km/h
Stand-/Fahrgeräusch:	96 dB(A)/2510 U/min / 75 dB(A)
Emissionen*:	128 g/km CO ₂ (Euro V)
Kraftstoffverbrauch*:	5,5 l/100 km

Kraftübertragung:

Primärtrieb über Duplex-Kette, mechanisch betätigte Zehnscheiben-Ölbakupplung, Sechsganggetriebe, Zahnriemen

Primärübersetzung:	1,35 (46/34 Z)
Sekundärübersetzung:	2,06 (66/32 Z)
Gesamtübersetzung:	
1. Gang:	9,311
2. Gang:	6,454
3. Gang:	4,793
4. Gang:	3,882
5. Gang:	3,307
6. Gang:	2,790

Service-Daten:

Garantie:	vier Jahre ohne Kilometerbegrenzung
Erstinspektion:	nach 1600 km
Service-Intervalle:	1x jährlich oder alle 8000 km
Motorölwechsel:	alle 8000 km (mit Filter)
Motoröl:	Harley-Davidson HD 360
Füllmenge:	Öltank mit Filter: 4,7 l

Zündkerzen: 6R10

Luftfilter: Glasfaserfilterelement
Leerlaufdrehzahl: 850 U/min

Kraftstoff: Super Bleifrei

Fahrwerk:

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, Oberzug in Backbone-Bauweise, verkleidete Telegabel (SDBV-Technologie), Standrohrdurchmesser 49 mm, Zentralfederbein mit hydraulisch von Hand einstellbarer Federbasis, Dreieckschwinge aus Stahlrohr, Vierkantstahlprofil und Gussformelementen

Lenkkopfwinkel:	30°
Gabelwinkel:	32°
Nachlauf:	104 mm

ABS-Bremssystem:

vorn:	eine Scheibenbremse, gelocht, Ø 300 mm, Vierkolben-Festsattel
hinten:	eine Scheibenbremse, gelocht, Ø 292 mm, Zweikolben-Schwimmsattel

Federweg:

vorn:	130 mm
hinten:	86 mm

Felgengröße:

vorn:	18 x 4,5 Lakester Leichtmetall-Vollscheibenrad, teilpoliert
hinten:	18 x 8 Lakester Leichtmetall-Vollscheibenrad, teilpoliert

Serienbereifung: Michelin Harley-Davidson

vorn:	Scorcher 11 160/60 R18 70V
hinten:	Scorcher 11 240/40 R18 79V

Reifenluftdruck:

vorn:	2,5 bar
hinten:	2,9 bar

Maße und Gewichte:

Leergewicht inkl. Betr.stoffe:	317 kg
Radlastverteilung:	
vorn:	149 kg
hinten:	168 kg
Zulässiges Gesamtgewicht:	533 kg
Zuladung:	216 kg
Tankinhalt (Reserve):	18,9 l (3,8 l)
Länge:	2370 mm
Breite:	985 mm
Höhe:	1095 mm
Sitzhöhe, ohne Fahrer:	675 mm
Radstand:	1665 mm

Features: LED-Scheinwerfer, USB-Anschluss, Wegfahrsperrung, Keyless Ignition, Restreichweitenanzeige, Fahrertrittbretter, selbstrückstellende Blinker, Kombiblinker (Heck), Warnblinkanlage, Anschluss für Batterieladegerät

Farben: Vivid Black, Black Jack Metallic, Deadwood Green, Gauntlet Gray Metallic & Vivid Black

- gemäß 134/2014EC



Heritage Classic

Typ: ST1
Modell: FLHC

Motor: Milwaukee-Eight 107

Luft- und flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-45°-V-Twin, Kurbelwelle querliegend, zwei Zahnradgetriebene Ausgleichswellen, eine untenliegende, per Zahnkette angetriebene Nockenwelle, vier über gegabelte Kipphebel betätigte Ventile je Zylinder (OHV), Auslassbereich ölkühlt, Hydrostößel, Doppelzündung, Trockensumpfschmierung, Kraftstoffeinspritzung, Drosselklappen-Ø 55 mm, Electronic Throttle Control (ETC), kontaktlose Transistorzündung, E-Starter, 42-A-Dreiphasen-Drehstromlichtmaschine mit 390 W bei 1000 U/min und max. 546 W, wartungsfreier AGM-Akku 12 V/17,5 Ah, geregelter Katalysator, Ölkühler, 2-in-1-Auspuffanlage

Bohrung:	100 mm
Hub:	111,1 mm
Hubraum:	1745 cm ³
Verdichtungsverhältnis:	10:1
Leistung kW (PS)/U/min*:	64 (87)/5020
Drehmoment Nm/U/min*:	144/3250
Höchstgeschwindigkeit:	175 km/h
Stand-/Fahrgeräusch:	96 dB(A)/2510 U/min / 74 dB(A)
Emissionen*:	128 g/km CO ₂ (Euro V)
Kraftstoffverbrauch*:	5,5 l/100 km

Kraftübertragung:

Primärtrieb über Duplex-Kette, mechanisch betätigte Zehnscheiben-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, Zahnriemen

Primärübersetzung:	1,35 (46/34 Z)
Sekundärübersetzung:	2,06 (66/32 Z)
Gesamtübersetzung:	
1. Gang:	9,311
2. Gang:	6,454
3. Gang:	4,793
4. Gang:	3,882
5. Gang:	3,307
6. Gang:	2,790

Service-Daten:

Garantie:	vier Jahre ohne Kilometerbegrenzung
Erstinspektion:	nach 1600 km
Service-Intervalle:	1x jährlich oder alle 8000 km
Motorölwechsel:	alle 8000 km (mit Filter)
Motoröl:	Harley-Davidson HD 360
Füllmenge:	Öltank mit Filter: 4,7 l

Zündkerzen: 6R10

Luftfilter: Glasfaserfilterelement
Leerlaufdrehzahl: 850 U/min

Kraftstoff: Super Bleifrei

Fahrwerk:

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, Oberzug in Backbone-Bauweise, verkleidete Telegabel (SDBV-Technologie), Standrohrdurchmesser 49 mm, Zentralfederbein mit hydraulisch einstellbarer Federbasis, Dreieckschwinge aus Stahlrohr, Vierkantstahlprofil und Gussformelementen

Lenkkopfwinkel: 30°
Nachlauf: 140 mm

ABS-Bremssystem:
vorn: eine Scheibenbremse, gelocht, Ø 300 mm, Vierkolben-Festsattel
hinten: eine Scheibenbremse, gelocht, Ø 292 mm, Zweikolben-Schwimmsattel

Federweg:
vorn: 130 mm
hinten: 112 mm

Felgengröße:
vorn: 16 x 3
Profile Kreuzspeichenrad, verchromt
hinten: 16 x 3
Profile Kreuzspeichenrad, verchromt

Serienbereifung: Dunlop Harley-Davidson
vorn: D401 F
130/90 B16 73H
hinten: D401 T
150/80 B16 77H

Reifenluftdruck:
vorn: 2,5 bar
hinten: 2,8 bar

Maße und Gewichte:

Leergewicht inkl. Betr.stoffe: 330 kg
Radlastverteilung:
vorn: 155 kg
hinten: 175 kg
Zulässiges Gesamtgewicht: 526 kg
Zuladung: 196 kg
Tankinhalt (Reserve): 18,9 l (3,8 l)
Länge: 2415 mm
Breite: 930 mm
Höhe: 1370 mm
Sitzhöhe, ohne Fahrer: 680 mm
Radstand: 1630 mm

Features: LED-Scheinwerfer und -Nebelscheinwerfer, USB-Anschluss, elektronische Geschwindigkeitsregelanlage Cruise Control, abnehmbarer Windschild, Wegfahrsperrung, Keyless Ignition, Restreichweitenanzeige, Fahrertrittbretter, zwei bezogene Hartschalenkoffer (Ges.-Vol.: ca. 43 l), Sitzflanken, Kofferflanken und Tank-Strap aus Leder, nietenbesetzt, Soziussitz abnehmbar, selbstrückstellende Blinker, Warnblinkanlage, Anschluss für Batterie ladegerät

Farben: Vivid Black, Billiard Teal; Deadwood Green & Vivid Black, Midnight Crimson & Stonewashed White Pearl

* gemäß 134/2014EC



Heritage Classic 114

Typ: ST1
Modell: FLHCS

Motor: Milwaukee-Eight 114

Luft- und flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-45°-V-Twin, Kurbelwelle querliegend, zwei Zahnradgetriebene Ausgleichswellen, eine untenliegende, per Zahnkette angetriebene Nockenwelle, vier über gegabelte Kipphebel betätigte Ventile je Zylinder (OHV), Ventilator Luftfilter, Auslassbereich ölgekühlt, Hydrostößel, Doppelzündung, Trockensumpfschmierung, Kraftstoffeinspritzung, Drosselklappen-Ø 55 mm, Electronic Throttle Control (ETC), kontaktlose Transistorzündung, E-Starter, 42-A-Dreiphasen-Drehstromlichtmaschine mit 390 W bei 1000 U/min und max. 546 W, wartungsfreier AGM-Akku 12 V/17,5 Ah, geregelter Katalysator, Ölkühler

Bohrung:	102 mm
Hub:	114,3 mm
Hubraum:	1868 cm ³
Verdichtungsverhältnis:	10,5:1
Leistung kW (PS)/U/min*:	70 (95)/5020
Drehmoment Nm/U/min*:	155/3250
Höchstgeschwindigkeit:	175 km/h
Stand-/Fahrgeräusch:	96 dB(A)/2510 U/min / 73 dB(A)
Emissionen*:	128 g/km CO ₂ (Euro V)
Kraftstoffverbrauch*:	5,5 l/100 km

Kraftübertragung:

Primärtrieb über Duplex-Kette, mechanisch betätigte Zehnscheiben-Ölbakupplung, Sechsganggetriebe, Zahnriemen

Primärübersetzung:	1,35 (46/34 Z)
Sekundärübersetzung:	2,06 (66/32 Z)
Gesamtübersetzung:	
1. Gang:	9,311
2. Gang:	6,454
3. Gang:	4,793
4. Gang:	3,882
5. Gang:	3,307
6. Gang:	2,790

Service-Daten:

Garantie:	vier Jahre ohne Kilometerbegrenzung
Erstinspektion:	nach 1600 km
Service-Intervalle:	1x jährlich oder alle 8000 km
Motorölwechsel:	alle 8000 km (mit Filter)
Motoröl:	Harley-Davidson HD 360
Füllmenge:	Öltank mit Filter: 4,7 l

Zündkerzen: 6R10

Luftfilter: Glasfaserfilterelement
Leerlaufdrehzahl: 850 U/min

Kraftstoff: Super Bleifrei

Fahrwerk:

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, Oberzug in Backbone-Bauweise, verkleidete Telegabel (SDBV-Technologie), Standrohrdurchmesser 49 mm, Zentralfederbein mit hydraulisch einstellbarer Federbasis, Dreieckschwinge aus Stahlrohr, Vierkantstahlprofil und Gussformelementen

Lenkkopfwinkel: 30°
Nachlauf: 140 mm

ABS-Bremssystem:

vorn: eine Scheibenbremse, gelocht, Ø 300 mm, Vierkolben-Festsattel
hinten: eine Scheibenbremse, gelocht, Ø 292 mm, Zweikolben-Schwimmsattel

Federweg:

vorn: 130 mm
hinten: 112 mm

Felgenreöße:

vorn: 16 x 3
Profile Kreuzspeichenrad, schwarz
hinten: 16 x 3
Profile Kreuzspeichenrad, schwarz

Serienbereifung: Dunlop Harley-Davidson

vorn: D401 F
130/90 B16 73H
hinten: D401 T
150/80 B16 77H

Reifenluftdruck:

vorn: 2,5 bar
hinten: 2,8 bar

Maße und Gewichte:

Leergewicht inkl. Betr.stoffe: 330 kg

Radlastverteilung:

vorn: 155 kg
hinten: 175 kg

Zulässiges Gesamtgewicht: 526 kg

Zuladung: 196 kg
Tankinhalt (Reserve): 18,9 l (3,8 l)
Länge: 2415 mm
Breite: 930 mm
Höhe: 1370 mm
Sitzhöhe, ohne Fahrer: 680 mm
Radstand: 1630 mm

Features: LED-Scheinwerfer und -Nebelscheinwerfer, USB-Anschluss, elektronische Geschwindigkeitsregelanlage Cruise Control, abnehmbarer Windschild, Wegfahrsperrung, Keyless Ignition, Restreichweitenanzeige, Fahrertrittbretter, zwei bezogene Hartschalenkoffer (Ges.-Vol.: ca. 43 l), Sitzflanken, Kofferflanken und Tank-Strap aus Leder, nietenbesetzt, Soziussitz abnehmbar, selbstrückstellende Blinker, Warnblinkanlage, Anschluss für Batterieladegerät

Farben: Vivid Black, Black Jack Metallic, Billiard Red, Deadwood Green & Vivid Black, Midnight Crimson & Stone Washed White Pearl

* gemäß 134/2014EC



Road King

Typ: FL3
Modell: FLHR

Motor: Milwaukee-Eight 107

Luft- und flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-45°-V-Twin, Kurbelwelle querliegend, eine Zahnradgetriebene Ausgleichswelle, eine untenliegende, per Zahnkette angetriebene Nockenwelle, vier über gegabelte Kipphebel betätigte Ventile je Zylinder (OHV), Auslassbereich ölgekühlt, Hydrostößel, Doppelzündung, Trockensumpfschmierung, Kraftstoffeinspritzung, Drosselklappen-Ø 55 mm, Electronic Throttle Control (ETC), kontaktlose Transistorzündung, E-Starter, 48-A-Dreiphasen-Drehstromlichtmaschine mit 600 W bei 2000 U/min und max. 625 W, wartungsfreier Akku 12 V/28 Ah, geregelter Katalysator, Ölkühler

Bohrung: 100 mm
Hub: 111,1 mm
Hubraum: 1745 cm³
Verdichtungsverhältnis: 10:1
Leistung kW (PS)/U/min*: 62 (84)/5020
Drehmoment Nm/U/min*: 147/3250
Höchstgeschwindigkeit: 175 km/h
Stand-/Fahrgeräusch: 91 dB(A)/2510 U/min / 73 dB(A)
Emissionen*: 138 g/km CO₂ (Euro V)
Kraftstoffverbrauch*: 6,0 l/100 km

Kraftübertragung:

Primärtrieb über Duplex-Kette, mechanisch betätigte Zehnscheiben-Anti-Hopping-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, Zahnriemen

Primärübersetzung: 1,35 (46/34 Z)
Sekundärübersetzung: 2,13 (68/32 Z)
Gesamtübersetzung:
1. Gang: 9,593
2. Gang: 6,650
3. Gang: 4,938
4. Gang: 4,000
5. Gang: 3,407
6. Gang: 2,875

Service-Daten:

Garantie: vier Jahre ohne Kilometerbegrenzung
Erstinspektion: nach 1600 km
Service-Intervalle: 1x jährlich oder alle 8000 km
Motorölwechsel: alle 8000 km (mit Filter)
Motoröl: Harley-Davidson HD 360
Füllmenge: Öltank mit Filter: 4,9 l

Zündkerzen: 6R10

Luftfilter: Glasfaserfilterelement
Leerlaufdrehzahl: 850 U/min

Kraftstoff: Super Bleifrei

Assistenzsysteme:

Antiblockiersystem
Elektronische Bremskraftverteilung
Reifenluftdruck-Kontrollsystem

Fahrwerk:

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, Oberzug in Backbone-Bauweise, Telegabel (SDBV-Technologie), Standrohrdurchmesser 49 mm, zwei Federbeine, hydraulisch per Drehregler einstellbar, Zweiarmschwinge aus Vierkantstahlprofil

Lenkkopfwinkel: 26°
Gabelwinkel: 29°
Nachlauf: 170 mm

ABS-Bremssystem:

vorn: zwei Scheibenbremsen, gelocht, Ø 300 mm, Vierkolben-Festsattel
hinten: eine Scheibenbremse, gelocht, Ø 300 mm, Vierkolben-Festsattel

Federweg:

vorn: 117 mm
hinten: 76 mm

Felgengröße:

vorn: 18 x 3,5
7-Doppelspeichen-Leichtmetallgussrad, schwarz, teilpoliert
hinten: 18 x 5
7-Doppelspeichen-Leichtmetallgussrad, schwarz, teilpoliert

Serienbereifung: Dunlop Harley-Davidson

vorn: D408
130/70 B18 63H
hinten: D407
180/55 B18 80H

Reifenluftdruck:

vorn: 2,5 bar
hinten: 2,8 bar

Maße und Gewichte:

Leergewicht inkl. Betr.stoffe: 375 kg

Radlastverteilung:

vorn: 173 kg
hinten: 202 kg
Zulässiges Gesamtgewicht: 617 kg
Zuladung: 242 kg
Tankinhalt (Reserve): 22,7 (3,8 l)
Länge: 2450 mm
Breite: 960 mm
Höhe: 1430 mm
Sitzhöhe, ohne Fahrer: 705 mm
Radstand: 1625 mm

Features: abnehmbarer Windschild, Wegfahrsperrung, Restreichweitenanzeige, Fahrertrittbretter, einstellbare Beifahrertrittbretter, elektronische Geschwindigkeitsregelanlage, zwei verschließbare Gepäckkoffer (Ges.-Vol.: 64 l), selbstrückstellende Blinker, Warnblinkanlage, Halogen-Nebelscheinwerfer, Anschluss für Batterieladegerät

Farben: Vivid Black, Billiard Red, Midnight Crimson & Stone Washed White Pearl, Snake Venom



Road King Special

Typ: FL3
Modell: FLHRXS

Motor: Milwaukee-Eight 114

Luft- und flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-45°-V-Twin, Kurbelwelle querliegend, eine zahnradgetriebene Ausgleichswelle, eine untenliegende, per Zahnkette angetriebene Nockenwelle, vier über gegabelte Kipphebel betätigte Ventile je Zylinder (OHV), Ventilator Luftfilter, Auslassbereich ölgekühlt, Hydrostößel, Doppelzündung, Trockensumpfschmierung, Kraftstoffeinspritzung, Drosselklappen-Ø 55 mm, Electronic Throttle Control (ETC), kontaktlose Transistorzündung, E-Starter, 48-A-Dreiphasen-Drehstromlichtmaschine mit 600 W bei 2000 U/min und max. 625 W, wartungsfreier Akku 12 V/28 Ah, geregelter Katalysator, Ölkühler

Bohrung:	102 mm
Hub:	114,3 mm
Hubraum:	1868 cm ³
Verdichtungsverhältnis:	10,5:1
Leistung kW (PS)/U/min*:	69 (94)/5250
Drehmoment Nm/U/min*:	158/3250
Höchstgeschwindigkeit:	175 km/h
Stand-/Fahrgeräusch:	92 dB(A)/2625 U/min / 74 dB(A)
Emissionen*:	142 g/km CO ₂ (Euro V)
Kraftstoffverbrauch*:	6,1 l/100 km

Kraftübertragung:

Primärtrieb über Duplex-Kette, mechanisch betätigte Zehnscheiben-Anti-Hopping-Ölbadekupplung, Sechsganggetriebe, Zahnriemen

Primärübersetzung:	1,35 (46/34 Z)
Sekundärübersetzung:	2,13 (68/32 Z)
Gesamtübersetzung:	
1. Gang:	9,593
2. Gang:	6,650
3. Gang:	4,938
4. Gang:	4,000
5. Gang:	3,407
6. Gang:	2,875

Service-Daten:

Garantie:	vier Jahre ohne Kilometerbegrenzung
Erstinspektion:	nach 1600 km
Service-Intervalle:	1x jährlich oder alle 8000 km
Motorölwechsel:	alle 8000 km (mit Filter)
Motoröl:	Harley-Davidson HD 360
Füllmenge:	Öltank mit Filter: 4,9 l

Zündkerzen: 6R10

Luftfilter:	Glasfaserfilterelement
Leerlaufdrehzahl:	850 U/min

Kraftstoff: Super Bleifrei

Assistenzsysteme:

Antiblockiersystem und Kurven-Antiblockiersystem
Elektronische Bremskraftverteilung und kurvenoptimierte elektronische Bremskraftverteilung
Traktionskontrolle und Kurven-Traktionskontrolle
Antriebschlupfregelung
Fahrzeughalteassistent und Reifenluftdruck-Kontrollsystem

Fahrwerk:

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, Oberzug in Backbone-Bauweise, Telegabel (SDBV-Technologie), Standrohrdurchmesser 49 mm, zwei Federbeine, hydraulisch per Drehregler einstellbar, Zweiarmschwinge aus Profilstahl

Lenkkopfwinkel:	26°
Gabelwinkel:	29°
Nachlauf:	175 mm

ABS-Bremssystem:

vorn:	zwei Scheibenbremsen, gelocht, Ø 300 mm, Vierkolben-Festsattel
hinten:	eine Scheibenbremse, gelocht, Ø 300 mm, Vierkolben-Festsattel

Federweg:

vorn:	117 mm
hinten:	55 mm

Felgenreöße:

vorn:	19 x 3.5 10-Doppelspeichen-Leichtmetallgussrad, schwarz
hinten:	18 x 5 10-Doppelspeichen-Leichtmetallgussrad, schwarz

Serienbereifung: Dunlop Harley-Davidson

vorn:	D408 F 130/60 B19 61H
hinten:	D407 180/55 B18 80H

Reifenluftdruck:

vorn:	2,5 bar
hinten:	2,8 bar

Maße und Gewichte:

Leergewicht inkl. Betr.stoffe: 366 kg

Radlastverteilung:	
vorn:	166 kg
hinten:	200 kg

Zulässiges Gesamtgewicht:	617 kg
Zuladung:	251 kg
Tankinhalt (Reserve):	22,7 (3,8 l)
Länge:	2420 mm
Breite:	990 mm
Höhe:	1150 mm
Sitzhöhe, ohne Fahrer:	695 mm
Radstand:	1625 mm

Features: Wegfahrsperrung, Restreichweitenanzeige, Fahrertrittbretter, elektronische Geschwindigkeitsregelanlage, zwei verschließbare Gepäckkoffer (Ges.-Vol.: 71 l), Daymaker LED-Scheinwerfer, selbststrückstellende Blinker, Warnblinkanlage, Anschluss für Batterieladegerät

Farben: Vivid Black, Black Jack Metallic, Deadwood Green, Snake Venom

* gemäß 134/2014EC



Street Glide Special

Typ: FL3
Modell: FLHXS

Motor: Milwaukee-Eight 114

Luft- und flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-45°-V-Twin, Kurbelwelle querliegend, eine Zahnradgetriebene Ausgleichswelle, eine untenliegende, per Zahnkette angetriebene Nockenwelle, vier über gegabelte Kipphebel betätigte Ventile je Zylinder (OHV), Ventilator Luftfilter, Auslassbereich ölgekühlt, Hydrosößel, Doppelzündung, Trockensumpfschmierung, Kraftstoffeinspritzung, Drosselklappen-Ø 55 mm, Electronic Throttle Control (ETC), kontaktlose Transistorzündung, E-Starter, 48-A-Dreiphasen-Drehstromlichtmaschine mit 600 W bei 2000 U/min und max. 625 W, wartungsfreier Akku 12 V/28 Ah, geregelter Katalysator, Ölkühler

Bohrung:	102 mm
Hub:	114,3 mm
Hubraum:	1868 cm ³
Verdichtungsverhältnis:	10,5:1
Leistung kW (PS)/U/min*:	69 (94)/5250
Drehmoment Nm/U/min*:	158/3250
Höchstgeschwindigkeit:	175 km/h
Stand-/Fahrgeräusch:	92 dB(A)/2625 U/min / 74 dB(A)
Emissionen*:	142 g/km CO ₂ (Euro V)
Kraftstoffverbrauch*:	6,1 l/100 km

Kraftübertragung:

Primärtrieb über Duplex-Kette, mechanisch betätigte Zehnscheiben-Anti-Hopping-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, Zahnriemen

Primärübersetzung:	1,35 (46/34 Z)
Sekundärübersetzung:	2,13 (68/32 Z)
Gesamtübersetzung:	
1. Gang:	9,593
2. Gang:	6,650
3. Gang:	4,938
4. Gang:	4,000
5. Gang:	3,407
6. Gang:	2,875

Service-Daten:

Garantie:	vier Jahre ohne Kilometerbegrenzung
Erstinspektion:	nach 1600 km
Service-Intervalle:	1x jährlich oder alle 8000 km
Motorölwechsel:	alle 8000 km (mit Filter)
Motoröl:	Harley-Davidson HD 360
Füllmenge:	Öltank mit Filter: 4,9 l
Zündkerzen:	6R10
Luftfilter:	Glasfaserfilterelement
Leerlaufdrehzahl:	850 U/min
Kraftstoff:	Super Bleifrei

Assistenzsysteme:

Antiblockiersystem und Kurven-Antiblockiersystem
Elektronische Bremskraftverteilung und kurvenoptimierte elektronische Bremskraftverteilung
Traktionskontrolle und Kurven-Traktionskontrolle
Antriebsschlupfregelung
Fahrzeughalteassistent und Reifenluftdruck-Kontrollsystem

Fahrwerk:

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, Oberzug in Backbone-Bauweise, Telegabel (SDBV-Technologie), Standrohrdurchmesser 49 mm, zwei Federbeine, hydraulisch per Drehregler einstellbar, Zweiarmschwinge aus Vierkantstahlprofil

Lenkkopfwinkel:	26°
Gabelwinkel:	29°
Nachlauf:	173 mm

ABS-Bremssystem:

vorn:	zwei Scheibenbremsen, gelocht, Ø 300 mm, Vierkolben-Festsattel
hinten:	eine Scheibenbremse, gelocht, Ø 300 mm, Vierkolben-Festsattel

Federweg:

vorn:	117 mm
hinten:	55 mm

Felgengröße:

vorn:	19 x 3.5 10-Doppelspeichen-Leichtmetallgussrad, schwarz oder schwarz mit glanzgedrehten Kanten
hinten:	18 x 5 10-Doppelspeichen-Leichtmetallgussrad, schwarz oder schwarz mit glanzgedrehten Kanten

Serienbereifung: Dunlop Harley-Davidson

vorn:	D408 F 130/60 B19 61H
hinten:	D407 T 180/55 B18 80H

Reifenluftdruck:

vorn:	2,5 bar
hinten:	2,8 bar

Maße und Gewichte:

Leergewicht inkl. Betr.stoffe:	375 kg
Radlastverteilung:	
vorn:	173 kg
hinten:	202 kg
Zulässiges Gesamtgewicht:	617 kg
Zuladung:	242 kg
Tankinhalt (Reserve):	22,7 l (3,8 l)
Länge:	2425 mm
Breite:	960 mm
Höhe:	1335 mm
Sitzhöhe, ohne Fahrer:	690 mm
Radstand:	1625 mm

Features: lenkerfeste Batwing-Verkleidung mit kurzer Scheibe, Wegfahrsperr, elektron. Geschwindigkeitsregelanlage, Restreichweitenanzeige, Fahrertrittbretter, Boom! Box GTS Infotainmentsystem inkl. Navigationssystem, zwei gestreckte Gepäckkoffer (Ges.-Vol.: 71 l), Daymaker LED-Scheinwerfer, Kombiblinker (Heck), selbstrückstellende Blinker, Warnblinkanlage, Jukebox-Fach, Anschluss für Batterieladegerät

Farben: Vivid Black, Billiard Red, Gauntlet Gray Metallic & Vivid Black, Snake Venom
Zusätzlich nur bei Chrome Finish: Black Jack Metallic
Zusätzlich nur bei Black Finish: Gauntlet Gray Metallic, Deadwood Green Denim

* gemäß 134/2014EC



Road Glide Special

Typ: FL3
Modell: FLTRXS

Motor: Milwaukee-Eight 114

Luft- und flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-45°-V-Twin, Kurbelwelle querliegend, eine Zahnradgetriebene Ausgleichswelle, eine untenliegende, per Zahnkette angetriebene Nockenwelle, vier über gegabelte Kipphebel betätigte Ventile je Zylinder (OHV), Ventilator Luftfilter, Auslassbereich ölgekühlt, Hydrostößel, Doppelzündung, Trockensumpfschmierung, Kraftstoffeinspritzung, Drosselklappen-Ø 55 mm, Electronic Throttle Control (ETC), kontaktlose Transistorzündung, E-Starter, 48-A-Dreiphasen-Drehstromlichtmaschine mit 600 W bei 2000 U/min und max. 625 W, wartungsfreier Akku 12 V/28 Ah, geregelter Katalysator, Ölkühler

Bohrung:	102 mm
Hub:	114,3 mm
Hubraum:	1868 cm ³
Verdichtungsverhältnis:	10,5:1
Leistung kW (PS)/U/min*:	69 (94)/5250
Drehmoment Nm/U/min*:	158/3250
Höchstgeschwindigkeit:	175 km/h
Stand-/Fahrgeräusch:	92 dB(A)/2625 U/min / 74 dB(A)
Emissionen*:	142 g/km CO ₂ (Euro V)
Kraftstoffverbrauch*:	6,1 l/100 km

Kraftübertragung:

Primärtrieb über Duplex-Kette, mechanisch betätigte Zehnscheiben-Anti-Hopping-Ölbakupplung, Sechsganggetriebe, Zahnriemen

Primärübersetzung:	1,35 (46/34 Z)
Sekundärübersetzung:	2,13 (68/32 Z)
Gesamtübersetzung:	
1. Gang:	9,593
2. Gang:	6,650
3. Gang:	4,938
4. Gang:	4,000
5. Gang:	3,407
6. Gang:	2,875

Service-Daten:

Garantie:	vier Jahre ohne Kilometerbegrenzung
Erstinspektion:	nach 1600 km
Service-Intervalle:	1x jährlich oder alle 8000 km
Motorölwechsel:	alle 8000 km (mit Filter)
Motoröl:	Harley-Davidson HD 360
Füllmenge:	Öltank mit Filter: 4,9 l

Zündkerzen: 6R10

Luftfilter: Glasfaserfilterelement
Leerlaufdrehzahl: 850 U/min

Kraftstoff: Super Bleifrei

Assistenzsysteme:

Antiblockiersystem und Kurven-Antiblockiersystem
Elektronische Bremskraftverteilung und kurvenoptimierte elektronische Bremskraftverteilung
Traktionskontrolle und Kurven-Traktionskontrolle
Antriebschlupfregelung
Fahrzeughalteassistent und Reifenluftdruck-Kontrollsystem

Fahrwerk:

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, Oberzug in Backbone-Bauweise, Telegabel (SDBV-Technologie), Standrohrdurchmesser 49 mm, zwei Federbeine, hydraulisch per Drehregler einstellbar, Zweiarmschwinge aus Vierkantstahlprofil

Lenkkopfwinkel:	26°
Gabelwinkel:	29°
Nachlauf:	173 mm

ABS-Bremssystem:

vorn:	zwei Scheibenbremsen, gelocht, Ø 300 mm, Vierkolben-Festsattel
hinten:	eine Scheibenbremse, gelocht, Ø 300 mm, Vierkolben-Festsattel

Federweg:

vorn:	117 mm
hinten:	55 mm

Felgenreöße:

vorn:	19 x 3.5 10-Doppelspeichen-Leichtmetallgussrad, schwarz oder schwarz mit glanzgedrehten Kanten
hinten:	18 x 5 10-Doppelspeichen-Leichtmetallgussrad, schwarz oder schwarz mit glanzgedrehten Kanten

Serienbereifung: Dunlop Harley-Davidson

vorn:	D408 F 130/60 B19 61H
hinten:	D407 T 180/55 B18 80H

Reifenluftdruck:

vorn:	2,5 bar
hinten:	2,8 bar

Maße und Gewichte:

Leergewicht inkl. Betr.stoffe: 387 kg

Radlastverteilung:	
vorn:	183 kg
hinten:	204 kg

Zulässiges Gesamtgewicht: 617 kg

Zuladung: 230 kg

Tankinhalt (Reserve): 22,7 l (3,8 l)

Länge: 2430 mm

Breite: 990 mm

Höhe: 1325 mm

Sitzhöhe, ohne Fahrer: 695 mm

Radstand: 1625 mm

Features: rahmenfeste Sharknose-Verkleidung, Wegfahrsperrung, Restreichweitenanzeige, Fahrertrittbretter, elektronische Geschwindigkeitsregelanlage, Boom! Box GTS Infotainmentsystem inkl. Navigationssystem, zwei gestreckte Gepäckkoffer (Ges.-Vol.: 71 l), Kombiblinker (Heck), selbstrückstellende Blinker, Warnblinkanlage, Daymaker LED-Doppelscheinwerfer, Jukebox-Fach, Anschluss für Batterieladegerät

Farben: Vivid Black, Billiard Teal, Midnight Crimson, Billiard Red & Vivid Black, Snake Venom

Zusätzlich nur bei Black Finish: River Rock Gray Denim

* gemäß 134/2014EC



Road Glide Limited

Typ: FL3
Modell: FLTRK

Motor: Twin-Cooled Milwaukee-Eight 114

Luft- und flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-45°-V-Twin, Kurbelwelle querliegend, eine zahnradgetriebene Ausgleichswelle, eine untenliegende, per Zahnkette angetriebene Nockenwelle, vier über gegabelte Kipphebel betätigte Ventile je Zylinder (OHV), Auslassbereich flüssigkeitsgekühlt, Hydrotößel, Doppelzündung, Trockensumpfschmierung, Kraftstoffeinspritzung, Drosselklappen-Ø 55 mm, Electronic Throttle Control (ETC), kontaktlose Transistorzündung, E-Starter, 48-A-Dreiphasen-Drehstromlichtmaschine mit 600 W bei 2000 U/min und max. 625 W, wartungsfreier Akku 12 V/28 Ah, geregelter Katalysator

Bohrung:	102 mm
Hub:	114,3 mm
Hubraum:	1868 cm ³
Verdichtungsverhältnis:	10,5:1
Leistung kW (PS)/U/min*:	65 (88)/5020
Drehmoment Nm/U/min*:	160/3000
Höchstgeschwindigkeit:	175 km/h
Stand-/Fahrgeräusch:	92 dB(A)/2510 U/min / 73 dB(A)
Emissionen*:	146 g/km CO ₂ (Euro V)
Kraftstoffverbrauch*:	6,3 l/100 km

Kraftübertragung:

Primärtrieb über Duplex-Kette, mechanisch betätigte Zehnscheiben-Anti-Hopping-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, Zahnriemen

Primärübersetzung:	1,35 (46/34 Z)
Sekundärübersetzung:	2,13 (68/32 Z)
Gesamtübersetzung:	
1. Gang:	9,593
2. Gang:	6,650
3. Gang:	4,938
4. Gang:	4,000
5. Gang:	3,407
6. Gang:	2,875

Service-Daten:

Garantie:	vier Jahre ohne Kilometerbegrenzung
Erstinspektion:	nach 1600 km
Service-Intervalle:	1x jährlich oder alle 8000 km
Motorölwechsel:	alle 8000 km (mit Filter)
Motoröl:	Harley-Davidson HD 360
Füllmenge:	Öltank mit Filter: 4,7 l
Kühlmittelfüllmenge:	1,04 l
Zündkerzen:	6R10

Luftfilter:	Glasfaserfilterelement
Leerlaufdrehzahl:	850 U/min

Kraftstoff: Super Bleifrei

Assistenzsysteme:

Antiblockiersystem und Kurven-Antiblockiersystem
Elektronische Bremskraftverteilung und kurvenoptimierte elektronische Bremskraftverteilung
Traktionskontrolle und Kurven-Traktionskontrolle
Antriebsschlupfregelung
Fahrzeughalteassistent und Reifenluftdruck-Kontrollsystem

Fahrwerk:

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, Oberzug in Backbone-Bauweise, Telegabel (SDBV-Technologie), Standrohrdurchmesser 49 mm, zwei Federbeine, hydraulisch per Drehregler einstellbar, Zweiarmschwinge aus Vierkantstahlprofil

Lenkkopfwinkel:	26°
Gabelwinkel:	29°
Nachlauf:	170 mm

ABS-Bremssystem:

vorn:	zwei Scheibenbremsen, gelocht, Ø 300 mm, Vierkolben-Festsattel
hinten:	eine Scheibenbremse, gelocht, Ø 300 mm, Vierkolben-Festsattel

Federweg:

vorn:	117 mm
hinten:	76 mm

Felgengröße:

vorn:	T18 x 3,5 7-Doppelspeichen-Leichtmetallgussrad, schwarz oder teilpoliert
hinten:	T18 x 5 7-Doppelspeichen-Leichtmetallgussrad, schwarz oder teilpoliert

Serienbereifung: Dunlop Harley-Davidson

vorn:	D408 F 130/70 B18 63H
hinten:	D407 T 180/55 B18 80H

Reifenluftdruck:

vorn:	2,5 bar
hinten:	2,8 bar

Maße und Gewichte:

Leergewicht inkl. Betr.stoffe:	423 kg
Radlastverteilung:	
vorn:	189 kg
hinten:	234 kg
Zulässiges Gesamtgewicht:	617 kg
Zuladung:	194 kg
Tankinhalt (Reserve):	22,7 l (3,8 l)
Länge:	2595 mm
Breite:	930 mm
Höhe:	1425 mm
Sitzhöhe, ohne Fahrer:	735 mm
Radstand:	1625 mm

Features: rahmenfeste Sharknose-Verkleidung, Beinschilde, Wegfahrsperre, Restreichweitenanzeige, Fahrertrittbretter, einstellbare Beifahrertrittbretter und -rückenlehne, elektronische Geschwindigkeitsregelanlage, Boom! Box GTS Infotainment-system (4 Lautsprecher) inkl. Navigationssystem, Tour-Pak (mit Gepäckträger) und zwei Gepäckkoffer (Ges.-Vol.: 132 l), selbstrückstellende Blinker, Warnblinkanlage, Daymaker LED-Doppelscheinwerfer, Jukebox-Fach, Anschluss für Batterie-ladegerät

Farben: Vivid Black, Gauntlet Gray Metallic & Vivid Black, Zusätzlich nur bei Chrome Finish: Midnight Crimson, Snake Venom, Zusätzlich nur bei Black Finish: Gauntlet Gray Metallic, River Rock Gray Denim & Black Denim

* gemäß 134/2014EC



Ultra Limited

Typ: FL3
Modell: FLHTK

Motor: Twin-Cooled Milwaukee-Eight 114

Luft- und flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-45°-V-Twin, Kurbelwelle querliegend, eine Zahnradgetriebene Ausgleichswelle, eine untenliegende, per Zahnkette angetriebene Nockenwelle, vier über gegabelte Kipphebel betätigte Ventile je Zylinder (OHV), Auslassbereich flüssigkeitsgekühlt, Hydrostößel, Doppelzündung, Trockensumpfschmierung, Kraftstoffeinspritzung, Drosselklappen-Ø 55 mm, Electronic Throttle Control (ETC), kontaktlose Transistorzündung, E-Starter, 48-A-Dreiphasen-Drehstromlichtmaschine mit 600 W bei 2000 U/min und max. 625 W, wartungsfreier Akku 12 V/28 Ah, geregelter Katalysator

Bohrung:	102 mm
Hub:	114,3 mm
Hubraum:	1868 cm ³
Verdichtungsverhältnis:	10,5:1
Leistung kW (PS)/U/min*:	65 (88)/5020
Drehmoment Nm/U/min*:	160/3000
Höchstgeschwindigkeit:	175 km/h
Stand-/Fahrgeräusch:	92 dB(A)/2510 U/min / 73 dB(A)
Emissionen*:	146 g/km CO ₂ (Euro V)
Kraftstoffverbrauch*:	6,3 l/100 km

Kraftübertragung:

Primärtrieb über Duplex-Kette, mechanisch betätigte Zehnscheiben-Anti-Hopping-Ölbakupplung, Sechsganggetriebe, Zahnriemen

Primärübersetzung:	1,35 (46/34 Z)
Sekundärübersetzung:	2,13 (68/32 Z)
Gesamtübersetzung:	
1. Gang:	9,593
2. Gang:	6,650
3. Gang:	4,938
4. Gang:	4,000
5. Gang:	3,407
6. Gang:	2,875

Service-Daten:

Garantie:	vier Jahre ohne Kilometerbegrenzung
Erstinspektion:	nach 1600 km
Service-Intervalle:	1x jährlich oder alle 8000 km
Motorölwechsel:	alle 8000 km (mit Filter)
Motoröl:	Harley-Davidson HD 360
Füllmenge:	Öltank mit Filter: 4,7 l
Kühlmittelfüllmenge:	1,04 l
Zündkerzen:	6R10

Luftfilter:	Glasfaserfilterelement
Leerlaufdrehzahl:	850 U/min

Kraftstoff: Super Bleifrei

Assistenzsysteme:

Antiblockiersystem und Kurven-Antiblockiersystem
Elektronische Bremskraftverteilung und kurvenoptimierte elektronische Bremskraftverteilung
Traktionskontrolle und Kurven-Traktionskontrolle
Antriebschlupfregelung
Fahrzeughalteassistent und Reifenluftdruck-Kontrollsystem

Fahrwerk:

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, Oberzug in Backbone-Bauweise, Telegabel (SDBV-Technologie), Standrohrdurchmesser 49 mm, zwei Federbeine, hydraulisch per Drehregler einstellbar, Zweiarmschwinge aus Vierkantstahlprofil

Lenkkopfwinkel:	26°
Gabelwinkel:	29°
Nachlauf:	170 mm

ABS-Bremssystem:

vorn:	zwei Scheibenbremsen, gelocht, Ø 300 mm, Vierkolben-Festsattel
hinten:	eine Scheibenbremse, gelocht, Ø 300 mm, Vierkolben-Festsattel

Federweg:

vorn:	117 mm
hinten:	76 mm

Felgenreöße:

vorn:	T18 x 3,5 7-Doppelspeichen-Leichtmetallgussrad, schwarz oder silberfarben
hinten:	T18 x 5 7-Doppelspeichen-Leichtmetallgussrad, schwarz oder silberfarben

Serienbereifung: Dunlop Harley-Davidson

vorn:	D408 F 130/70 B18 63H
hinten:	D407 T 180/55 B18 80H

Reifenluftdruck:

vorn:	2,5 bar
hinten:	2,8 bar

Maße und Gewichte:

Leergewicht inkl. Betr.stoffe: 416 kg

Radlastverteilung:

vorn:	181 kg
hinten:	235 kg

Zulässiges Gesamtgewicht: 617 kg

Zuladung: 201 kg

Tankinhalt (Reserve): 22,7 l (3,8 l)

Länge: 2600 mm

Breite: 960 mm

Höhe: 1440 mm

Sitzhöhe, ohne Fahrer: 740 mm

Radstand: 1625 mm

Features: lenkerfeste Batwing-Verkleidung, Beinschilde, Wegfahrsperrle, Restreichweitenanzeige, Fahrertrittbretter, einstellbare Beifahrertrittbretter und -rückenlehne, elektronische Geschwindigkeitsregelanlage, Boom! Box GTS Infotainmentsystem (4 Lautsprecher) inkl. Navigationssystem, Tour-Pak und zwei Gepäckkoffer (Ges.-Vol.: 132 l), Heizgriffe, selbstrückstellende Blinker, Warnblinkanlage, Daymaker LED-Scheinwerfer und -Nebelscheinwerfer, Jukebox-Fach, Anschluss für Batterieladegerät

Farben: Vivid Black, Billiard Red & Vivid Black

Zusätzlich nur bei Chrome Finish: Midnight Crimson, Gauntlet Gray Metallic & Vivid Black, Snake Venom

Zusätzlich nur bei Black Finish: Gauntlet Gray Metallic, River Rock Gray Denim & Black Denim, Deadwood Green & Vivid Black

* gemäß 134/2014EC



Electra Glide Revival

Typ: FL3
Modell: FLH

Motor: Milwaukee-Eight 114

Luft- und flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-45°-V-Twin, Kurbelwelle querliegend, eine zahnradgetriebene Ausgleichswelle, eine untenliegende, per Zahnkette angetriebene Nockenwelle, vier über gegabelte Kipphebel betätigte Ventile je Zylinder (ohv), Auslassbereich ölgekühlt, Hydrostößel, Trockensumpfschmierung, Kraftstoffeinspritzung, Drosselklappen-Ø 55 mm, Electronic Throttle Control (ETC), kontaktlose Transistorzündung, E-Starter, 48-A-Dreiphasen-Drehstromlichtmaschine mit 600 W bei 2000 U/min und max. 625 W, wartungsfreier Akku 12 V/28 Ah, geregelter Katalysator, Ölkühler

Bohrung:	102 mm
Hub:	114,3 mm
Hubraum:	1868 cm ³
Verdichtungsverhältnis:	10,5:1
Leistung kW (PS)/U/min*:	69 (94)/5250
Drehmoment Nm/U/min*:	158/3250
Höchstgeschwindigkeit:	175 km/h
Emissionen*:	142 g/km CO ₂ (Euro V)
Kraftstoffverbrauch*:	6,1 l/100 km

Kraftübertragung:

Primärtrieb über Duplex-Kette, mechanisch betätigte Zehnscheiben-Anti-Hopping-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, Zahnriemen

Primärübersetzung:	1,35 (46/34 Z)
Sekundärübersetzung:	2,13 (68/32 Z)
Gesamtübersetzung:	
1. Gang:	9,593
2. Gang:	6,650
3. Gang:	4,938
4. Gang:	4,000
5. Gang:	3,407
6. Gang:	2,875

Service-Daten:

Garantie:	vier Jahre ohne Kilometerbegrenzung
Erstinspektion:	nach 1600 km
Service-Intervalle:	1x jährl. oder alle 8000 km
Motorölwechsel:	alle 8000 km
mit Filter:	alle 8000 km
Motoröl:	Harley-Davidson HD 360
Füllmenge:	Öltank mit Filter: 4,9 l
Zündkerzen:	6R10

Luftfilter:	Glasfaserfilterelement
Leerlaufdrehzahl:	850 U/min

Kraftstoff: Super Bleifrei

Assistenzsysteme:

Antiblockiersystem und Kurven-Antiblockiersystem
Elektronische Bremskraftverteilung und kurvenoptimierte elektronische Bremskraftverteilung
Traktionskontrolle und Kurven-Traktionskontrolle
Antriebsschlupfregelung
Fahrzeughalteassistent

* gemäß 134/2014EC

Fahrwerk:

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, Oberzug in Backbone-Bauweise, Telegabel (SDBV-Technologie), Standrohrdurchmesser 49 mm, zwei Federbeine, hydraulisch per Drehregler einstellbar, Zweiarmschwinge aus Vierkantstahlprofil

Gabelwinkel:	29°
Lenkkopfwinkel:	26°
Nachlauf:	173 mm

ABS-Bremssystem:

vorn:	zwei Scheibenbremsen, gelocht, Ø 300 mm, Vierkolben-Festsattel
hinten:	eine Scheibenbremse, gelocht, Ø 300 mm, Vierkolben-Festsattel

Federweg:

vorn:	117 mm
hinten:	55 mm

Felgengröße:

vorn:	T17 x 3 Kreuzspeichenrad, verchromt
hinten:	T16 x 5 Kreuzspeichenrad, verchromt

Serienbereifung: Dunlop Harley-Davidson

vorn:	D402 F MT 90 B16 72H
hinten:	D407 T 180/65 B16 81H

Reifenluftdruck:

vorn:	2,5 bar
hinten:	2,8 bar

Maße und Gewichte:

Leergewicht inkl. Betr.stoffe: 391 kg

Radlastverteilung:

vorn:	180 kg
hinten:	211 kg
Zulässiges Gesamtgewicht:	617 kg
Zuladung:	226 kg
Tankinhalt (Reserve):	22,7 l (3,8 l)
Länge:	2400 mm
Breite:	960 mm
Höhe:	1440 mm
Sitzhöhe, ohne Fahrer:	785 mm
Radstand:	1625 mm

Features: lenkerfeste Batwing-Verkleidung, Wegfahrsperrung, Restreichweitenanzeige, Fahrertrittbretter, elektronische Geschwindigkeitsregelanlage, Boom! Box GTS Infotainmentsystem (2 Lautsprecher) inkl. Navigationssystem, zwei Gepäckkoffer (Ges.-Vol.: 64 l), selbstrückstellende Blinker, Warnblinkanlage, Nebelscheinwerfer, Jukebox-Fach, Anschluss für Batterieladegerät

Farben: Hi-Fi Blue & Black Denim & Birch White



Freewheeler

Typ: TG1
Modell: FLRT

Motor: Milwaukee-Eight 114

Luft- und flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-45°-V-Twin, Kurbelwelle querliegend, eine Zahnradgetriebene Ausgleichswelle, eine untenliegende, per Zahnkette angetriebene Nockenwelle, vier über gegabelte Kipphebel betätigte Ventile je Zylinder (OHV), Auslassbereich ölgekühlt, Hydrostößel, Doppelzündung, Trockensumpfschmierung, Kraftstoffeinspritzung, Drosselklappen-Ø 55 mm, Electronic Throttle Control (ETC), kontaktlose Transistorzündung, E-Starter, 48-A-Dreiphasen-Drehstromlichtmaschine mit 600 W bei 2000 U/min und max. 625 W, wartungsfreier Akku 12 V/28 Ah, geregelter Katalysator, Ölkühler

Bohrung: 102 mm
Hub: 114,3 mm
Hubraum: 1868 cm³
Verdichtungsverhältnis: 10,5:1
Leistung kW (PS)/U/min*: 65 (88)/5020
Drehmoment Nm/U/min*: 159/3000
Höchstgeschwindigkeit: 165 km/h
Stand-/Fahrgeräusch: 89 dB(A)/2510 U/min / 77 dB(A)
Emissionen*: 151 g/km CO₂ (Euro V)
Kraftstoffverbrauch*: 6,5 l/100 km

Kraftübertragung:

Primärtrieb über Duplex-Kette, mechanisch betätigte Zehnscheiben-Anti-Hopping-Ölbadekupplung, Sechsganggetriebe und elektrische Rückfahrhilfe, Zahnriemen

Primärübersetzung: 1,35 (46/34 Z)
Sekundärübersetzung: 2,33 (70/30 Z)
Gesamtübersetzung:
1. Gang: 10,534
2. Gang: 7,302
3. Gang: 5,423
4. Gang: 4,392
5. Gang: 3,741
6. Gang: 3,157

Service-Daten:

Garantie: vier Jahre ohne Kilometerbegrenzung
Erstinspektion: nach 1600 km
Service-Intervalle: 1x jährlich oder alle 8000 km
Motorölwechsel: alle 8000 km (mit Filter)
Motoröl: Harley-Davidson HD 360
Füllmenge: Öltank mit Filter: 4,9 l

Zündkerzen: 6R10

Luftfilter: Glasfaserfilterelement
Leerlaufdrehzahl: 850 U/min

Kraftstoff: Super Bleifrei

Assistenzsysteme:

Antiblockiersystem und Kurven-Antiblockiersystem
Elektronische Bremskraftverteilung und kurvenoptimierte elektronische Bremskraftverteilung
Traktionskontrolle und Kurven-Traktionskontrolle
Antriebsschlupfregelung

Fahrwerk:

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, Oberzug in Backbone-Bauweise, Trike-Rahmenheck, Telegabel (SDBV-Technologie), Standrohrdurchmesser 49 mm, Starrachse mit Differenzial, zwei Emulsion-Federbeine mit hydraulisch einstellbarer Federbasis

Lenkkopfwinkel: 26°
Gabelwinkel: 32°
Nachlauf: 101 mm

ABS-Bremssystem mit Feststellbremse:

vorn: zwei Scheibenbremsen, gelocht, Ø 300 mm, Vierkolben-Festsattel
hinten: zwei Scheibenbremsen, gelocht, Ø 270 mm, Einkolben-Schwimmsattel

Federweg:
vorn: 117 mm
hinten: 76 mm

Felgenreöße:
vorn: 19 x 3.5
5-Doppelspeichen-Leichtmetallgussrad, schwarz, teilpoliert
hinten: 15 x 5.5
5-Doppelspeichen-Leichtmetallgussrad, schwarz, teilpoliert

Serienbereifung: Dunlop Harley-Davidson
vorn: D408 F
130/60 B19 M/C 61H
hinten: Signature
P205/65 R15 92T

Reifenluftdruck:
vorn: 2,5 bar
hinten: 1,8 bar

Maße und Gewichte:

Leergewicht inkl. Betr.stoffe: 507 kg
Radlastverteilung:
vorn: 160 kg
hinten: 347 kg
Zulässiges Gesamtgewicht: 771 kg
Zuladung: 264 kg
Tankinhalt (Reserve): 22,7 l (3,8 l)
Länge: 2615 mm
Breite: 1405 mm
Höhe: 1150 mm
Sitzhöhe, ohne Fahrer: 700 mm
Radstand: 1670 mm

Features: Wegfahrsperrung, Restreichweitenanzeige, Fahrertrittbretter, einstellbare Beifahrertrittbretter, elektronische Geschwindigkeitsregelanlage, Gepäckraum (57 l), selbstrückstellende Blinker, Warnblinkanlage, Daymaker LED-Scheinwerfer, Anschluss für Batterie ladegerät

Farben: Vivid Black, Billiard Teal, River Rock Gray, Snake Venom

* gemäß 134/2014EC



Tri Glide Ultra

Typ: TG1
Modell: FLHTCUTG

Motor: Twin-Cooled Milwaukee-Eight 114

Luft- und flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-45°-V-Twin, Kurbelwelle querliegend, eine Zahnradgetriebene Ausgleichswelle, eine untenliegende, per Zahnkette angetriebene Nockenwelle, vier über gegabelte Kipphebel betätigte Ventile je Zylinder (OHV), Auslassbereich flüssigkeitsgekühlt, Hydrotößel, Doppelzündung, Trockensumpfschmierung, Kraftstoffeinspritzung, Drosselklappen-Ø 55 mm, Electronic Throttle Control (ETC), kontaktlose Transistorzündung, E-Starter, 48-A-Dreiphasen-Drehstromlichtmaschine mit 600 W bei 2000 U/min und max. 625 W, wartungsfreier Akku 12 V/28 Ah, geregelter Katalysator

Bohrung:	102 mm
Hub:	114,3 mm
Hubraum:	1868 cm ³
Verdichtungsverhältnis:	10,5:1
Leistung kW (PS)/U/min*:	65 (88)/5020
Drehmoment Nm/U/min*:	159/3000
Höchstgeschwindigkeit:	155 km/h
Stand-/Fahrgeräusch:	89 dB(A)/2510 U/min / 77 dB(A)
Emissionen*:	158 g/km CO ₂ (Euro V)
Kraftstoffverbrauch*:	6,8 l/100 km

Kraftübertragung:

Primärtrieb über Duplex-Kette, mechanisch betätigte Zehnscheiben-Anti-Hopping-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe und elektrische Rückfahrlilfe, Zahnriemen

Primärübersetzung:	1,35 (46/34 Z)
Sekundärübersetzung:	2,33 (70/30 Z)
Gesamtübersetzung:	
1. Gang:	10,534
2. Gang:	7,302
3. Gang:	5,423
4. Gang:	4,392
5. Gang:	3,741
6. Gang:	3,157

Service-Daten:

Garantie:	vier Jahre ohne Kilometerbegrenzung
Erstinspektion:	nach 1600 km
Service-Intervalle:	1x jährlich oder alle 8000 km
Motorölwechsel:	alle 8000 km (mit Filter)
Motoröl:	Harley-Davidson HD 360
Füllmenge:	Öltank mit Filter: 4,7 l
Kühlmittelfüllmenge:	1,04 l
Zündkerzen:	6R10

Luftfilter:	Glasfaserfilterelement
Leerlaufdrehzahl:	850 U/min

Kraftstoff: Super Bleifrei

Assistenzsysteme:

Antiblockiersystem und Kurven-Antiblockiersystem
Elektronische Bremskraftverteilung und kurvenoptimierte elektronische Bremskraftverteilung
Traktionskontrolle und Kurven-Traktionskontrolle
Antriebsschlupfregelung

Fahrwerk:

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, Oberzug in Backbone-Bauweise, Trike-Rahmenheck, Telegabel (SDBV-Technologie), Standrohrdurchmesser 49 mm, Starrachse mit Differenzial, zwei Emulsion-Federbeine mit hydraulisch einstellbarer Federbasis

Lenkkopfwinkel:	26°
Gabelwinkel:	32°
Nachlauf:	100 mm

ABS-Bremssystem mit Feststellbremse:

vorn:	zwei Scheibenbremsen, gelocht, Ø 300 mm, Vierkolben-Festsattel
hinten:	zwei Scheibenbremsen, gelocht, Ø 270 mm, Einkolben-Schwimmsattel

Federweg:	
vorn:	117 mm
hinten:	76 mm

Felgengröße:	
vorn:	16 x 3 7-Doppelspeichen-Leichtmetallgussrad, schwarz, teilpoliert
hinten:	15 x 5.5 7-Doppelspeichen-Leichtmetallgussrad, schwarz, teilpoliert

Serienbereifung:	Dunlop Harley-Davidson
vorn:	D402 F MT90 B16 72H
hinten:	Signature P205/65 R15 92 T

Reifenluftdruck:	
vorn:	2,5 bar
hinten:	1,8 bar

Maße und Gewichte:

Leergewicht inkl. Betr.stoffe:	564 kg
Radlastverteilung:	
vorn:	171 kg
hinten:	393 kg
Zulässiges Gesamtgewicht:	771 kg
Zuladung:	207 kg
Tankinhalt (Reserve):	22,7 l (3,8 l)
Länge:	2670 mm
Breite:	1390 mm
Höhe:	1430 mm
Sitzhöhe, ohne Fahrer:	735 mm
Radstand:	1670 mm

Features: lenkerfeste Batwing-Verkleidung, Beinschilde, Wegfahrsperre, Restreichweitenanzeige, Fahrertrittbretter, einstellbare Beifahrertrittbretter, Beifahrerrückenlehne, elektronische Geschwindigkeitsregelanlage, Boom! Box GTS Infotainmentsystem (4 Lautsprecher) inkl. Navigationssystem, Kofferraum und Tour-Pak (Ges.-Vol.: 193 l), selbstrückstellende Blinker, Warnblinkanlage, Daymaker LED-Scheinwerfer, Jukebox-Fach, Anschluss für Batterieladegerät

Farben: Vivid Black, Billiard Red, Gauntlet Gray Metallic & Vivid Black, Deadwood Green & Vivid Black, Snake Venom

* gemäß 134/2014EC



CVO Street Glide

Typ: FL3
Modell: FLHXSE

Motor: Milwaukee-Eight 117

Luft- und flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-45°-V-Twin, Kurbelwelle querliegend, eine Zahnradgetriebene Ausgleichswelle, eine untenliegende, per Zahnkette angetriebene Nockenwelle, vier über gegabelte Kipphebel betätigte Ventile je Zylinder (OHV), Auslassbereich ölgekühlt, Hydrostößel, Doppelzündung, Heavy Breather Luftfilter, Trockensumpfschmierung, Kraftstoffeinspritzung, Drosselklappen-Ø 55 mm, Electronic Throttle Control (ETC), kontaktlose Transistorzündung, E-Starter, 48-A-Dreiphasen-Drehstromlichtmaschine mit 600 W bei 2000 U/min und max. 625 W, wartungsfreier Akku 12 V/28 Ah, geregelter Katalysator, Ölkühler

Bohrung:	103,5 mm
Hub:	114,3 mm
Hubraum:	1923 cm ³
Verdichtungsverhältnis:	10,2:1
Leistung kW (PS)/U/min*:	77 (105)/5250
Drehmoment Nm/U/min*:	169/3500
Höchstgeschwindigkeit:	175 km/h
Stand-/Fahrgeräusch:	91 dB(A)/2625 U/min / 75 dB(A)
Emissionen*:	144 g/km CO ₂ (Euro V)
Kraftstoffverbrauch*:	6,2 l/100 km

Kraftübertragung:

Primärtrieb über Duplex-Kette, mechanisch betätigte Zehnscheiben-Anti-Hopping-Ölbakupplung, Sechsganggetriebe, Zahnriemen

Primärübersetzung:	1,35 (46/34 Z)
Sekundärübersetzung:	2,13 (68/32 Z)
Gesamtübersetzung:	
1. Gang:	9,593
2. Gang:	6,650
3. Gang:	4,938
4. Gang:	4,000
5. Gang:	3,407
6. Gang:	2,875

Service-Daten:

Garantie:	vier Jahre ohne Kilometerbegrenzung
Erstinspektion:	nach 1600 km
Service-Intervalle:	1x jährlich oder alle 8000 km
Motorölwechsel:	alle 8000 km (mit Filter)
Motoröl:	Harley-Davidson Syn3
Füllmenge:	Öltank mit Filter: 4,9 l
Zündkerzen:	6R10

Luftfilter:	Glasfaserfilterelement
Leerlaufdrehzahl:	850 U/min

Kraftstoff: Super Bleifrei

Assistenzsysteme:

Antiblockiersystem und Kurven-Antiblockiersystem
Elektronische Bremskraftverteilung und kurvenoptimierte elektronische Bremskraftverteilung
Traktionskontrolle und Kurven-Traktionskontrolle
Antriebsschlupfregelung
Fahrzeughalteassistent und Reifenluftdruck-Kontrollsystem

Fahrwerk:

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, Oberzug in Backbone-Bauweise, Telegabel (SDBV-Technologie), Standrohrdurchmesser 49 mm, zwei Emulsion-Federbeine, hydraulisch per Drehregler einstellbar, Zweiarmschwinge aus Vierkantstahlprofil

Lenkkopfwinkel:	26°
Gabelwinkel:	29°
Nachlauf:	170 mm

ABS-Bremssystem:

vorn:	zwei Scheibenbremsen, gelocht, Ø 300 mm, Vierkolben-Festsattel
hinten:	eine Scheibenbremse, gelocht, Ø 300 mm, Vierkolben-Festsattel

Federweg:

vorn:	117 mm
hinten:	55 mm

Felgenreöße:

vorn:	T19 x 3.5 14-Speichen-Leichtmetallgussrad schwarz mit Kontrastkanten
hinten:	T18 x 5 14-Speichen-Leichtmetallgussrad schwarz mit Kontrastkanten

Serienbereifung: Dunlop Harley-Davidson

vorn:	D 408 F 130/60 B19 61H
hinten:	D 407 180/55 B18 80H

Reifenluftdruck:

vorn:	2,5 bar
hinten:	2,8 bar

Maße und Gewichte:

Leergewicht inkl. Betr.stoffe: 393 kg
Radlastverteilung:

vorn:	178 kg
hinten:	215 kg
Zulässiges Gesamtgewicht:	617 kg
Zuladung:	224 kg
Tankinhalt (Reserve):	22,7 l (3,8 l)
Länge:	2435 mm
Breite:	960 mm
Höhe:	1345 mm
Sitzhöhe, ohne Fahrer:	690 mm
Radstand:	1625 mm

Features: lenkerfeste Batwing-Verkleidung, Beinschilde, Wegfahrsperr, Alarmanlage, Keyless Ignition, Restreichweitenanzeige, Fahrertrittbretter, elektronische Geschwindigkeitsregelanlage, Sitzbank mit Ledereinsätzen, Heizgriffe, Boom! Box GTS Infotainmentsystem mit Navigationssystem, Audiosystem Harley-Davidson Audio powered by Rockford Fosgate (4 Dreiwege-Lautsprechersysteme, Leistung: 400 W RMS), Boom! Audio 30k Bluetooth-Headset, hinterleuchtete Bedienelemente, zwei Gepäckkoffer mit Extensions (Ges.-Vol.: 68 l), Zentralverriegelung für Gepäcksystem, selbstrückstellende LED-Blinker, Daymaker LED-Scheinwerfer m. adaptivem Kurvenlicht, LED-Rücklicht, Warnblinkanlage, Anschluss für Batterieladegerät

Farben: Sunset Orange Fade & Sunset Black, Great White Pearl & Black Hole, Bronze Armor

* gemäß 134/2014EC



CVO Road Glide

Typ: FL3
Modell: FLTRXSE

Motor: Milwaukee-Eight 117

Luft- und flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-45°-V-Twin, Kurbelwelle querliegend, eine zahnradgetriebene Ausgleichswelle, eine untenliegende, per Zahnkette angetriebene Nockenwelle, vier über gegabelte Kipphebel betätigte Ventile je Zylinder (OHV), Auslassbereich ölgekühlt, Hydrostößel, Doppelzündung, Heavy Breather Luftfilter, Trockensumpfschmierung, Kraftstoffeinspritzung, Drosselklappen-Ø 55 mm, Electronic Throttle Control (ETC), kontaktlose Transistorzündung, E-Starter, 48-A-Dreiphasen-Drehstromlichtmaschine mit 600 W bei 2000 U/min und max. 625 W, wartungsfreier Akku 12 V/28 Ah, geregelter Katalysator, Ölkühler

Bohrung:	103,5 mm
Hub:	114,3 mm
Hubraum:	1923 cm ³
Verdichtungsverhältnis:	10,2:1
Leistung kW (PS)/U/min*:	77 (105)/5250
Drehmoment Nm/U/min*:	169/3500
Höchstgeschwindigkeit:	175 km/h
Stand-/Fahrgeräusch:	91 dB(A)/2625 U/min / 75 dB(A)
Emissionen*:	144 g/km CO ₂ (Euro V)
Kraftstoffverbrauch*:	6,2 l/100 km

Kraftübertragung:

Primärtrieb über Duplex-Kette, mechanisch betätigte Zehnscheiben-Anti-Hopping-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, Zahnriemen

Primärübersetzung:	1,35 (46/34 Z)
Sekundärübersetzung:	2,13 (68/32 Z)
Gesamtübersetzung:	
1. Gang:	9,593
2. Gang:	6,650
3. Gang:	4,938
4. Gang:	4,000
5. Gang:	3,407
6. Gang:	2,875

Service-Daten:

Garantie:	vier Jahre ohne Kilometerbegrenzung
Erstinspektion:	nach 1600 km
Service-Intervalle:	1x jährlich oder alle 8000 km
Motorölwechsel:	alle 8000 km (mit Filter)
Motoröl:	Harley-Davidson Syn3
Füllmenge:	Öltank mit Filter: 4,9 l
Zündkerzen:	6R10

Luftfilter:	Glasfaserfilterelement
Leerlaufdrehzahl:	850 U/min

Kraftstoff: Super Bleifrei

Assistenzsysteme:

Antiblockiersystem und Kurven-Antiblockiersystem
Elektronische Bremskraftverteilung und kurvenoptimierte elektronische Bremskraftverteilung
Traktionskontrolle und Kurven-Traktionskontrolle
Antriebsschlupfregelung
Fahrzeughalteassistent und Reifenluftdruck-Kontrollsystem

Fahrwerk:

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, Oberzug in Backbone-Bauweise, Telegabel (SDBV-Technologie), Standrohrdurchmesser 49 mm, zwei Emulsion Federbeine, hydraulisch per Drehregler einstellbar, Zweiarmschwinge aus Vierkantstahlprofil

Lenkkopfwinkel:	26°
Gabelwinkel:	29°
Nachlauf:	188 mm

ABS-Bremssystem:

vorn:	zwei Scheibenbremsen, gelocht, Ø 300 mm, Vierkolben-Festsattel
hinten:	eine Scheibenbremse, gelocht, Ø 300 mm, Vierkolben-Festsattel

Federweg:

vorn:	91 mm
hinten:	55 mm

Felgengröße:

vorn:	21 x 3,5 Combo Leichtmetallgussrad m. Drahtspeichen schwarz oder schwarz mit Kontrastkanten 18 x 5
hinten:	Combo Leichtmetallgussrad m. Drahtspeichen schwarz oder schwarz mit Kontrastkanten

Serienbereifung: Dunlop Harley-Davidson

vorn:	D408 F 130/60 B21 63H
hinten:	D407 180/55 B18 80H

Reifenluftdruck:

vorn:	2,5 bar
hinten:	2,8 bar

Maße und Gewichte:

Leergewicht inkl. Betr.stoffe:	405 kg
Radlastverteilung:	
vorn:	190 kg
hinten:	215 kg
Zulässiges Gesamtgewicht:	617 kg
Zuladung:	194 kg
Tankinhalt (Reserve):	22,7 l (3,8 l)
Länge:	2460 mm
Breite:	965 mm
Höhe:	1280 mm
Sitzhöhe, ohne Fahrer:	680 mm
Radstand:	1625 mm

Features: rahmenfeste Sharknose-Verkleidung, Frontspoiler, Wegfahrsperre, Restreichweitenanzeige, Fahrertrittbretter, elektronische Geschwindigkeitsregelanlage, Heizgriffe, Boom! Box GTS Infotainmentsystem inkl. Navigationssystem, Audiosystem Harley-Davidson Audio powered by Rockford Fosgate (4 Dreiweg-Lautsprechersysteme, Leistung: 400 W RMS), Boom! Audio 30k Bluetooth-Headset, zwei Gepäckkoffer (Ges.-Vol.: 68 l), selbstrückstellende LED-Blinker, Warnblinkanlage, Daymaker LED-Doppelscheinwerfer, LED-Rücklicht, Anschluss für Batterieladegerät

Farben: Sunset Orange Fade & Sunset Black, Black Hole, Bronze Armor

* gemäß 134/2014EC



CVO Limited

Typ: FL3
Modell: FLHTKSE

Motor: Twin-Cooled Milwaukee-Eight 117

Luft- und flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-45°-V-Twin, Kurbelwelle querliegend, eine Zahnradgetriebene Ausgleichswelle, eine untenliegende, per Zahnkette angetriebene Nockenwelle, vier über gegabelte Kipphebel betätigte Ventile je Zylinder (OHV), Auslassbereich flüssigkeitsgekühlt, Hydrostößel, Doppelzündung, Ventilator Luftfilter, Trockensumpfschmierung, Kraftstoffeinspritzung, Drosselklappen-Ø 55 mm, Electronic Throttle Control (ETC), kontaktlose Transistorzündung, E-Starter, 48-A-Dreiphasen-Drehstromlichtmaschine mit 600 W bei 2000 U/min und max. 625 W, wartungsfreier Akku 12 V/28 Ah, geregelter Katalysator

Bohrung:	103,5 mm
Hub:	114,3 mm
Hubraum:	1923 cm ³
Verdichtungsverhältnis:	10,2:1
Leistung kW (PS)/U/min*:	78 (106)/5450
Drehmoment Nm/U/min*:	166/3500
Höchstgeschwindigkeit:	175 km/h
Stand-/Fahrgeräusch:	92 dB(A)/2725 U/min / 76 dB(A)
Emissionen*:	146 g/km CO ₂ (Euro V)
Kraftstoffverbrauch*:	6,3 l/100 km

Kraftübertragung:

Primärtrieb über Duplex-Kette, mechanisch betätigte Zehnscheiben-Anti-Hopping-Ölbakupplung, Sechsganggetriebe, Zahnriemen

Primärübersetzung:	1,35 (46/34 Z)
Sekundärübersetzung:	2,13 (68/32 Z)
Gesamtübersetzung:	
1. Gang:	9,593
2. Gang:	6,650
3. Gang:	4,938
4. Gang:	4,000
5. Gang:	3,407
6. Gang:	2,875

Service-Daten:

Garantie:	vier Jahre ohne Kilometerbegrenzung
Erstinspektion:	nach 1600 km
Service-Intervalle:	1x jährlich oder alle 8000 km
Motorölwechsel:	alle 8000 km (mit Filter)
Motoröl:	Harley-Davidson Syn3
Füllmenge:	Öltank mit Filter: 4,7 l
Kühlmittelfüllmenge:	1,04 l
Zündkerzen:	6R10

Luftfilter:	Glasfaserfilterelement
Leerlaufdrehzahl:	850 U/min

Kraftstoff: Super Bleifrei

Assistenzsysteme:

Antiblockiersystem und Kurven-Antiblockiersystem
Elektronische Bremskraftverteilung und kurvenoptimierte elektronische Bremskraftverteilung
Traktionskontrolle und Kurven-Traktionskontrolle
Antriebsschlupfregelung
Fahrzeughalteassistent und Reifenluftdruck-Kontrollsystem

Fahrwerk:

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, Oberzug in Backbone-Bauweise, Telegabel (SDBV-Technologie), Standrohrdurchmesser 49 mm, zwei Emulsion-Federbeine, hydraulisch per Drehregler einstellbar, Zweiarmschwinge aus Vierkantstahlprofil

Lenkkopfwinkel:	26°
Gabelwinkel:	29°
Nachlauf:	170 mm

ABS-Bremssystem:

vorn:	zwei Scheibenbremsen, gelocht, Ø 300 mm, Vierkolben-Festsattel
hinten:	eine Scheibenbremse, gelocht, Ø 300 mm, Vierkolben-Festsattel

Federweg:

vorn:	117 mm
hinten:	76 mm

Felgenreöße:

vorn:	19 x 3 Tomahawk 5-Speichen-Leichtmetallgussrad Gloss Black oder Contrast Satin
hinten:	18 x 5 Tomahawk 5-Speichen-Leichtmetallgussrad Gloss Black oder Contrast Satin

Serienbereifung:

vorn:	Dunlop Harley-Davidson D 408 F 130/60 B19 61H
hinten:	D 407 180/55 B18 80H

Reifenluftdruck:

vorn:	2,5 bar
hinten:	2,8 bar

Maße und Gewichte:

Leergewicht inkl. Betr.stoffe:	428 kg
Radlastverteilung:	
vorn:	185 kg
hinten:	243 kg
Zulässiges Gesamtgewicht:	617 kg
Zuladung:	189 kg
Tankinhalt (Reserve):	22,7 l (3,8 l)
Länge:	2600 mm
Breite:	1080 mm
Höhe:	1440 mm
Sitzhöhe, ohne Fahrer:	760 mm
Radstand:	1625 mm

Features: lenkerfeste Batwing-Verkleidung, Beinschilde, Wegfahrsperrung, Alarmanlage, Keyless Ignition, Restreichweitenanzeige, Fahrertrittbretter, einstellbare Beifahrertrittbretter, elektronische Geschwindigkeitsregelanlage, Heizgriffe, beheizbare Sitzbank mit Ledereinsätzen und Beifahrer-Rückenlehne, Boom! Box GTS Infotainmentsystem mit Navigationssystem, Boom! Stage I Audiosystem (4 Zweiwege-Lautsprechersysteme, Leistung: 300 W RMS), Boom! Audio 30k Bluetooth-Headset, Tour-Pak, zwei Gepäckkoffer (Ges.-Vol.: 133 l), Zentralverriegelung für Gepäcksystem, selbstrückstellende LED-Blinker, hinterleuchtete Bedienelemente, Daymaker LED-Scheinwerfer mit adaptivem Kurvenlicht, LED-Nebelscheinwerfer, LED-Rücklicht, Warnblinkanlage, Anschluss für Batterieladegerät

Farben: Royal Purple Fade & Royal Black, Bronze Armor

* gemäß 134/2014EC



CVO Tri Glide

Typ: TG1
Modell: FLHTCUTGSE

Motor: Twin-Cooled Milwaukee-Eight 117

Luft- und flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-45°-V-Twin, Kurbelwelle querliegend, eine Zahnradgetriebene Ausgleichswelle, eine untenliegende, per Zahnkette angetriebene Nockenwelle, vier über gegabelte Kipphebel betätigte Ventile je Zylinder (OHV), Auslassbereich flüssigkeitsgekühlt, Hydrostößel, Doppelzündung, Ventilator Luftfilter, Trockensumpfschmierung, Kraftstoffeinspritzung, Drosselklappen-Ø 55 mm, Electronic Throttle Control (ETC), kontaktlose Transistorzündung, E-Starter, 48-A-Dreiphasen-Drehstromlichtmaschine mit 600 W bei 2000 U/min und max. 625 W, wartungsfreier Akku 12 V/28 Ah, geregelter Katalysator

Bohrung:	103,5 mm
Hub:	114,3 mm
Hubraum:	1923 cm ³
Verdichtungsverhältnis:	10,2:1
Leistung kW (PS)/U/min*:	77 (105)/5450
Drehmoment Nm/U/min*:	163/3500
Höchstgeschwindigkeit:	165 km/h
Stand-/Fahrgeräusch:	90 dB(A)/2725 U/min / 78 dB(A)
Emissionen*:	163 g/km CO ₂ (Euro V)
Kraftstoffverbrauch*:	7 l/100 km

Kraftübertragung:

Primärtrieb über Duplex-Kette, mechanisch betätigte Zehnscheiben-Anti-Hopping-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe und elektrische Rückfahrlilfe, Zahnriemen

Primärübersetzung:	1,35 (46/34 Z)
Sekundärübersetzung:	2,33 (70/30 Z)
Gesamtübersetzung:	
1. Gang:	10,534
2. Gang:	7,302
3. Gang:	5,423
4. Gang:	4,392
5. Gang:	3,741
6. Gang:	3,157

Service-Daten:

Garantie:	vier Jahre ohne Kilometerbegrenzung
Erstinspektion:	nach 1600 km
Service-Intervalle:	1x jährlich oder alle 8000 km
Motorölwechsel:	alle 8000 km (mit Filter)
Motoröl:	Harley-Davidson HD 360
Füllmenge:	Öltank mit Filter: 4,7 l
Kühlmittelfüllmenge:	1,04
Zündkerzen:	6R10

Luftfilter:	Glasfaserfilterelement
Leerlaufdrehzahl:	850 U/min

Kraftstoff: Super Bleifrei

Assistenzsysteme:

Antiblockiersystem und Kurven-Antiblockiersystem
Elektronische Bremskraftverteilung und kurvenoptimierte elektronische Bremskraftverteilung
Traktionskontrolle und Kurven-Traktionskontrolle
Antriebsschlupfregelung
Reifenluftdruck-Kontrollsystem

Fahrwerk:

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, Oberzug in Backbone-Bauweise, Trike-Rahmenheck, Telegabel (SDBV-Technologie), Standrohrdurchmesser 49 mm, Starrachse mit Differential, zwei Emulsion-Federbeine mit hydraulisch einstellbarer Federbasis

Lenkkopfwinkel:	26°
Gabelwinkel:	32°
Nachlauf:	100 mm

ABS-Bremssystem mit Feststellbremse:

vorn:	zwei Scheibenbremsen, gelocht, Ø 300 mm, Vierkolben-Festsattel
hinten:	zwei Scheibenbremsen, gelocht, Ø 270 mm, Einkolben-Schwimmsattel

Federweg:	
vorn:	117 mm
hinten:	76 mm

Felgengröße:	
vorn:	19 x 3.5 Tomahawk 5-Speichen-Leichtmetallgussrad, Contrast Cut
hinten:	18 x 7 Tomahawk 5-Speichen-Leichtmetallgussrad, Contrast Cut

Serienbereifung:	Dunlop Harley-Davidson
vorn:	D408 F 130/60 B19 61H
hinten:	TK 100 P215/45 R18 83T

Reifenluftdruck:	
vorn:	2,5 bar
hinten:	1,8 bar

Maße und Gewichte:

Leergewicht inkl. Betr.stoffe:	577 kg
Radlastverteilung:	
vorn:	172 kg
hinten:	405 kg
Zulässiges Gesamtgewicht:	771 kg
Zuladung:	194 kg
Tankinhalt (Reserve):	22,7 l (3,8 l)
Länge:	2670 mm
Breite:	1390 mm
Höhe:	1330 mm
Sitzhöhe, ohne Fahrer:	715 mm
Radstand:	1670 mm

Features: lenkerfeste Batwing-Verkleidung, Beinschilde, Wegfahrsperre, Alarmanlage, Restreichweitenanzeige, Fahrertrittbretter, einstellbare Beifahrertrittbretter, Beifahrerrückenlehne, elektronische Geschwindigkeitsregelanlage, Heizgriffe, beheizbare Sitzbank, Boom! Box GTS Infotainmentsystem inkl. Navigationssystem, Boom! Stage I Audiosystem (4 Zweiwege-Lautsprechersysteme, Leistung: 300 W RMS), Boom! Audio 30k Bluetoothheadset, Kofferraum und Tour-Pak (Ges.-Vol.: 190 l), selbstrückstellende LED-Blinker, Warnblinkanlage, Daymaker LED-Scheinwerfer, Jukebox-Fach, Anschluss für Batterieladegerät

Farben: Sunset Orange & Sunset Black, Charred Crimson

* gemäß 134/2014EC



Haben Sie Fragen zu Harley-Davidson?
Wenden Sie sich bitte einfach an den

Harley-Davidson Presse-Service
Sassenbach GmbH
Hohe Straße 128-132
50667 Köln
Deutschland

Telefon: +49 (0)221 56 96 06 15
E-Mail: h-d-pr@sassenbach.de