Harley-Davidson Motor Company 3700 W. Juneau Ave., P.O. Box 653, Milwaukee WI 53201

NEWS

Ort, Datum: Milwaukee, 22.02.2021

Kontakt: Harley-Davidson Presse-Service, Köln,
Tel.: +49 (0)221 56960615, E-Mail: h-d-pr@sassenbach.de

HARLEY-DAVIDSON STELLT DIE NEUEN MODELLE PAN AMERICA 1250 UND PAN AMERICA 1250 SPECIAL VOR

Für Abenteuer auf und jenseits asphaltierter Straßen

Die Harley-Davidson Pan America ist das richtige Bike für Entdecker, die gern mal einen Umweg nehmen – auf der Straße und im Gelände. Die robuste, starke und technologisch fortschrittliche Maschine erobert im Nu das Vertrauen des Fahrers und weckt seinen Sinn für das Abenteuer, wohin ihn sein Weg auch führt.

Harley-Davidson bietet das neue Adventure-Touring-Bike in den Versionen Pan America 1250 und Pan America 1250 Special an. Beiden gemeinsam sind beeindruckende Features, herausragende Leistung und innovative Technologie.

„Seit den Anfängen der Company vor mehr als einem Jahrhundert, als viele Straßen kaum mehr waren als Feldwege, steht Harley-Davidson für das Abenteuer. Deshalb bin ich sehr stolz darauf, die Pan America als das erste US-amerikanische Adventure-Touring-Bike zu präsentieren“, erläutert Jochen Zeitz, Chairman, President und CEO von Harley-Davidson. „Die Pan-America-Modelle strahlen diese Go-anywhere-Idee aus, die heute von Fahrern in den USA und rund um den Globus geteilt wird. Sie wollen die Welt auf einem Motorrad erleben.“ Derselbe Abenteuergeist inspirierte auch den Schauspieler Jason Momoa, als Markenbotschafter von Harley-Davidson den Spirit der Pan America zu vertreten.

Die Modelle Pan America 1250 und Pan America 1250 Special werden vom neuen, 112 kW (152 PS) starken Revolution Max 1250 angetrieben, einem flüssigkeitsgekühlten V-Twin mit 1.250 cm³ Hubraum, der bis in höchste Drehzahlen kraftvolle Leistung bietet. Um das Gesamtgewicht des Motorrads (Leergewicht inkl. Betriebsstoffe: Pan America 1250: 245 kg, Pan America 1250 Special: 258 kg) zu reduzieren, dient der Revolution Max 1250 zugleich als tragendes Element des Chassis.

Die Pan-America-Modelle sind mit zahlreichen innovativen Technologien ausgestattet, die für ein intensiveres Fahrerlebnis und mehr Sicherheit sorgen. Dazu gehören diverse anwählbare Fahrmodi und das elektronische Assistenzsystempaket Cornering Rider Safety Enhancements. Letzteres passt die Beschleunigungs- und Verzögerungskräfte an die verfügbare

Reifenhaftung an. Die Pan America 1250 Special ist mit einem elektronisch einstellbaren semiaktiven Fahrwerk ausgestattet. Erstmalig kommt bei dieser Maschine optional die Adaptive Ride Height (ARH) zum Einsatz. Dieses revolutionäre System senkt das Fahrwerk im Stand automatisch ab und hebt es bei Aufnahme der Fahrt wieder an.

Während des gesamten Entwicklungsprozesses der neuen Pan-America-Modelle behielten die Harley-Davidson-Designer- und Ingenieurteams die praktische Nutzbarkeit der Maschinen im Auge. Von Haltegriffen über integrierte Gepäckhalterungen bis hin zu einem horizontal angeordneten Scheinwerfer, der einen Offroad-Trail perfekt ausleuchtet, definiert die Funktion die Form. Inspiriert vom Geist der robusten nordamerikanischen Offroadfahrzeuge heben sich die Modelle Pan America 1250 und Pan America 1250 Special optisch durch ein Design, das ihre Fähigkeiten widerspiegelt, optisch von anderen Adventure-Touring-Motorrädern ab.

Harley-Davidson-Vertragshändler bieten ein komplettes Zubehörprogramm für die Modelle Pan America 1250 und Pan America 1250 Special an, darunter drei robuste Gepäcksysteme und neue Motorradbekleidung für Damen und Herren, die Harley-Davidson in Zusammenarbeit mit dem renommierten europäischen Motorradbekleidungsspezialisten REV'IT! entwickelt hat.

Die Pan-America-Modelle sind voraussichtlich im Juni 2021 bei europäischen Vertragshändlern erhältlich.

PAN AMERICA 1250

Die Harley-Davidson Pan America 1250 ist ein robustes, leistungsstarkes und technologisch fortschrittliches Multi-Purpose-Bike. Sie bietet ein beeindruckendes und intuitives Fahrerlebnis sowie einen selbstbewussten Stil.

Chassis
Ein Schwerpunkt bei der Entwicklung der Pan-America-Modelle waren Leistung und Gewichtsminimierung. Sie dominierten sowohl die Konstruktion des Motors als auch die Auswahl der Materialien und die Auslegung jeder einzelnen Komponente. Das Ziel bestand im bestmöglichen Leistungsgewicht. Daher fungiert der Motor als mittragendes Element des Chassis, was einen herkömmlichen Rahmen obsolet macht. Drei Elemente – eine robuste Stahlrohrkonstruktion für den Lenkkopf, ein zentral angeordnetes Segment und ein Heckrahmen – sind direkt mit dem Antriebsstrang verschraubt. Diese Konstruktion reduziert das Gewicht des Motorrads und führt zu einem steifen Chassis, das zum präzisen Handling beiträgt. Am Heck reduziert eine Leichtmetall-Gussschwinge die ungefederten Massen. Mit einem Radstand von 1.580 Millimetern erweist sich das Fahrwerk als ideal für ausgedehnte Touren mit Sozius und Gepäck. Zugleich beeindruckt es mit agilem Handling im Gelände.

Die Leichtmetall-Gussspeichenräder (19 Zoll vorn und 17 Zoll hinten) sind ebenso stabil wie leichtgewichtig und eignen sich bestens für die Fahrt auf Asphalt und auf unbefestigtem Grund. Um den Anforderungen von Adventure-Touren gerecht zu werden, hat Harley-

Davidson in Kooperation mit Michelin den Scorcher-Adventure-Reifen für die Pan-America-Modelle entwickelt. Mit einem aggressiven Stollenprofil ist der Michelin Anakee Wild, der optional über Harley-Davidson Genuine Motor Parts & Accessories angeboten wird, die richtige Wahl für Fahrer, die einen härteren Offroad-Style bevorzugen und maximale Traktion im Gelände suchen.

Brembo-Bremsen
Gemeinsam mit Brembo hat Harley-Davidson für die Pan-America-Modelle ein neues Bremssystem konstruiert, das für eine hervorragende Verzögerung bürgt. Die Vierkolben-Monoblock-Bremssättel am Vorderrad wirken auf zwei schwimmend gelagerte 320-Millimeter-Bremsscheiben ein. Das System bildet eine gelungene Synthese aus Steifigkeit, optimaler Verzögerung und geringem Gewicht. Die 280-Millimeter-Bremsscheibe am Hinterrad wird von einem Brembo-Zweikolbenbremssattel beaufschlagt. Am Vorderrad kommen zudem ein neuer, leichter Bremszylinder und ein einstellbarer Handhebel zum Einsatz.

Einstellbares Fahrwerk
Am Front End der Pan America 1250 arbeitet eine Showa-Upside-down-Gabel mit einem Tauchrohrdurchmesser von 47 Millimetern. Federvorspannung sowie Zug- und Druckstufe der Dämpfung sind einstellbar. Am Heck kommt ein Showa-Zentralfederbein mit Ausgleichs-behälter zum Einsatz, dessen Federvorspannung hydraulisch regulierbar ist. Es wird über ein progressiv wirkendes Hebelsystem angesteuert, was sich sowohl auf der Straße als auch im Gelände als vorteilhaft erweist. Vorn und hinten stehen jeweils 191 Millimeter Federweg zur Verfügung.

Touchscreen-Display
Alle Instrumenten- und Infotainment-Funktionen werden auf einem schwenkbaren 6,8-Zoll-TFT (Thin-Film-Transistor)-Touchscreen angezeigt, der sich durch Schärfe und Kontrast auszeichnet. Die entspiegelte Oberfläche erleichtert die Ablesbarkeit auch bei ungünstigen Lichtverhältnissen. Während der Fahrt ist die Touchscreen-Funktion deaktiviert. Der Fahrer kann dann jedoch diverse Funktionen des Displays mithilfe von Bedienelementen am Lenker steuern. Infotainment-Funktionen wie Musikhören und Telefonieren können über ein Bluetooth-fähiges Mobiltelefon generiert und angezeigt werden. Die Karten-Navigation kann über die kostenlose Harley-Davidson-App für iOS und Android oder über die anderen Apps eines verbundenen Smartphones erfolgen.

Cornering Rider Safety Enhancements
Die Pan America 1250 ist mit Cornering Rider Safety Enhancements ausgestattet, einem Paket von elektronischen Assistenzsystemen, die sich bei schwierigen Straßenverhältnissen und in Gefahrensituationen als hilfreich erweisen. 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. Die Pan America 1250 verfügt über eine kurvenoptimierte elektronische Bremskraftverteilung, ein Kurven-

Antiblockiersystem, eine Kurven-Traktionskontrolle, eine Kurven-Antriebsschlupfregelung und einen Fahrzeughalteassistenten.

Fahrmodi

Die Fahrmodi regeln die Fahrdynamik der Maschine elektronisch und geben die Intensität der elektronischen Eingriffe vor. Für das Basismodell stehen fünf Modi zur Verfügung, vier davon sind vorprogrammiert, einer kann individuell definiert werden. Zusätzlich dazu verfügt die Pan America 1250 Special über zwei weitere Modi, die vom Besitzer frei konfiguriert werden können. Die vorprogrammierten Fahrmodi sind Road, Sport, Rain, Off-Road und Off-Road Plus. Jeder Fahrmodus umfasst eine spezifische Kombination von Kraftentfaltung, Motorbremswirkung, Kurven-ABS und Kurven-Traktionskontrolle. Der Fahrer ändert mit der Mode-Taste an der rechten Lenkerarmatur den Fahrmodus während der Fahrt oder im Stand.

Weitere Merkmale der Pan America 1250

- Das leichte Edelstahl-Abgassystem ist darauf ausgelegt, weltweit gültige Geräusch- und Abgasnormen einschließlich Euro V zu unterschreiten, ohne Kompromisse bei der Langlebigkeit oder beim Fahrerlebnis einzugehen. Der kompakte und leichte Katalysator befindet sich so nah wie möglich am Motor, um die Abwärme vom Fahrer fernzuhalten. Zwei Schalldämpfer, der eine unter dem Motor und der andere rechts am Heck, bieten viel Volumen für eine effektive Schalldämmung bei geringem Abgasgegendruck. Davon profitiert die Leistung. Zugleich ist das Abgassystem auf eine hohe Bodenfreiheit ausgelegt, um Schäden im Geländebetrieb zu vermeiden und die Schräglagenfreiheit nicht zu beeinträchtigen.
- Der Fahrersitz lässt sich für eine optimale Sitzposition auf zwei verschiedene Sitzhöhen justieren. Zur Einstellung der Sitzhöhe ist kein Werkzeug erforderlich.
- Die Windschutzscheibe lässt sich über einen Hebel neben dem Touchscreen mit einer Hand in vier Positionen und über einen Bereich von 46 Millimetern einstellen.
- Eine Geschwindigkeitsregeleinrichtung ist serienmäßig vorhanden.
- Mit einem Fassungsvermögen von 21,2 Litern sorgt der Leichtmetalltank für eine angemessene Reichweite. Ein weit vorn angeordneter Einlassstutzen wird von gängigen Tankrucksäcken nicht verdeckt, was das Betanken erleichtert, da der Tankrucksack dafür nicht abgenommen werden muss. Mit seiner Formgebung lässt der Tank viel Platz für eine große darunter liegende Airbox.
- Die Pan America 1250 zeichnet sich durch eine vollständige LED-Beleuchtung aus, die ein aufregendes Design mit herausragender Funktionalität vereint. Einen weiteren Schwerpunkt bildet höchste Robustheit für den Geländebetrieb. 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 erreichen.
- Die vorderen Blinker sind gut geschützt unter dem Schutzbügel angebracht.
- Die Maschine ist in den Lackfarben Vivid Black und River Rock Gray erhältlich.

PAN AMERICA 1250 SPECIAL

Als Premium-Reiseenduro wartet die Pan America 1250 Special mit zahlreichen weiteren exklusiven Ausstattungsmerkmalen auf.

- Semiaktives Fahrwerk an Front und Heck mit Beladungsregelung Vehicle Load Control
  Die Pan America 1250 Special zeichnet sich durch ein vorn und hinten elektronisch einstellbares semiaktives Fahrwerk aus. Auf der Basis des Datenstroms der Fahrzeugsensoren passt diese Radaufhängung die Dämpfung automatisch an die Bodenverhältnisse und die Fahraktivität an. Die semiaktiven Fahrwerkskomponenten stammen von Showa, die Steuersoftware von Harley-Davidson selbst. Die Beladungsregelung (Vehicle Loading Control System) registriert das Gewicht von Fahrer, Beifahrer und Gepäck und passt die Federvorspannung des hinteren Federbeins automatisch an.

- Reifenluftdruck-Kontrollsystem (Tire Pressure Monitoring System, TPMS)
  Das Reifenluftdruck-Kontrollsystem TPMS zeigt die Reifendrücke auf dem Farbdisplay an und warnt den Fahrer bei zu geringem Reifendruck. Von einem korrekten Reifendruck profitieren sowohl das Handling als auch die Reifenlebensdauer.

- Hauptständer
  Mit dem Hauptständer lässt sich das Motorrad senkrecht abstellen und benötigt dann weniger Parkraum als auf dem Seitenständer – ein Vorteil in engen Garagen. Zugleich wird das Hinterrad angehoben, was daheim und unterwegs die Wartung und den Reifenwechsel erleichtert.

- Einstellbares Bremspedal
  Das Bremspedal lässt sich ohne Werkzeug in zwei Positionen einstellen und bleibt dadurch auch beim Fahren im Stehen optimal erreichbar. Diese Fahrtechnik ist im Geländebetrieb unerlässlich, um in schwierigen Passagen die Kontrolle über das Motorrad zu behalten und das voraus liegende Gelände besser einsehen zu können.

- Schutzbügel
  Die Schutzbügel aus Stahlrohr schützen den Kühler vor Schäden und dienen zugleich als Handgriffe, um das Motorrad nach eventuellen Stürzen wieder aufzurichten.

- Leichtmetall-Motorschutz
  Der robuste Motorschutz schützt das Kurbelgehäuse vor Schlägen.

- Adaptiver Daymaker-Signature-Scheinwerfer
  Die hochmoderne Technologie des adaptiven Daymaker-Scheinwerfers sattelt auf der Trägheitssensorik des Kurven-ABS auf, um den Schräglagenwinkel zu bestimmen und automatisch den Bereich vor dem Fahrzeug bis in Ecken und Bereiche hinein auszuleuchten, die ohne diese Technik mit einem herkömmlichen LED-Scheinwerfer in Kurven nicht ausgeleuchtet werden. Das sorgt für ein sicheres Fahrgefühl auf dunklen Straßen.

- Das System umfasst drei zusätzliche LED-Leuchtelemente pro Seite oberhalb des Daymaker-Hauptscheinwerfers.
- Die zusätzlichen adaptiven Lichtquellen treten nacheinander ab einem Schräglagenwinkel von jeweils acht, 15 und 23 Grad 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.

- Griffschalen und beheizbare Griffe
  Beide sorgen für erhöhten Komfort bei kalter Witterung. Die Heizgriffe arbeiten in drei Stufen, die sich mit einer Taste anwählen lassen.

- Lenkungsdämpfer
  Der Lenkungsdämpfer trägt dazu bei, Lenkerschlagen zu vermeiden, wenn im Gelände bei engagierter Fahrweise das Vorderrad leicht wird.

- Optional ab Werk: Adaptive Ride Height
  Harley-Davidson bietet als erster Motorradhersteller eine automatische Fahrwerksabsenkung an. Die neue Technologie ist der Pan America 1250 Special vorbehalten und für diese optional erhältlich. Die Technik sorgt für sicheren Bodenkontakt im Stand, ohne die Boden- und Schräglagenfreiheit während der Fahrt zu beeinträchtigen.

  Das revolutionäre System verringert die Sitzhöhe zum Anhalten automatisch und hebt sie nach dem Anfahren auf die optimale Position für den Fahrbetrieb an. Damit gestattet das System dem Fahrer, im Stand komfortabel auf die Pan America 1250 Special aufzusteigen und stets sicheren Bodenkontakt mit den Füßen zu haben. Die Absenkung beträgt je nach der automatisch eingestellten Federvorspannung am Hinterrad 25 bis 50 Millimeter. Sämtliche Merkmale des semiaktiven Fahrwerks bleiben auch in Verbindung mit Adaptive Ride Height erhalten.

  - Das System verringert nicht den Federweg. Auch Schräglagenfreiheit, Bodenfreiheit und Fahrkomfort bleiben während der Fahrt unbeeinflusst.
  - Adaptive Ride Height bietet vier wählbare Modi:
    - Modus Auto: Das System legt die Geschwindigkeit der Absenkung anhand der Bremskraft automatisch fest, um das Fahrwerk und damit die Sitzhöhe beim Anhalten rechtzeitig voll abzusenken.
    - Modi Short Delay und Long Delay: In diesen Modi wird die Absenkung verzögert, um die Sitzhöhe bei geringer Geschwindigkeit hochzuhalten, etwa bei langsamer Fahrt auf einem Parkplatz.
    - Modus 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.

- Optional ab Werk: Kreuzspeichenräder für schlauchlose Bereifung
  Für Kunden, die gern offroad unterwegs sind, bietet Harley-Davidson als Werksoption Kreuzspeichenräder anstelle der serienmäßigen Gussspeichenräder an. Die Edelstahlspeichen dieser Räder werden außen an der Reifenwulst vorbei in die Felge geführt. Diese spezielle Konstruktion bietet weitere Vorteile im Geländebetrieb.
  - Es können schlauchlose Reifen verwendet werden, was die ungefederten Massen reduziert.
  - Defekte Speichen lassen sich notfalls unterwegs reparieren, ohne das Rad ausbauen oder den Reifen abziehen zu müssen.
  - Die Speichenräder bieten ein robustes Hightechdesign und ein Plus an Offroadflair.

- Die Maschine ist in den Lackfarben Vivid Black, Gauntlet Gray Metallic und Deadwood Green sowie in der Two-Tone-Version Baja Orange mit Stone Washed White Pearl erhältlich.

Weitere Informationen zur Pan America 1250 und Pan America 1250 Special findet man auf www.harley-davidson.com.

###

Die wichtigsten technischen Daten und Preise auf einen Blick

Pan America 1250 (RA 1250) und Pan America 1250 Special (RA 1250S)

Leistung kW (PS)/U/min:	*112 (152)/8.750*
Drehmoment Nm/U/min:	*128/6.750*
Leergewicht inkl. Betriebsstoffe (fahrfertig) kg:	*245 (RA 1250S: 258)*
Kraftstoffverbrauch l:	*ca. 5,5*
Garantie:	*vier Jahre*
Voraussichtlich in Deutschland/Österreich im Handel:	*Juni 2021*

Unverbindliche Preisempfehlungen Deutschland

- *Pan America 1250 (RA 1250):*
  ab 15.995 *Euro (zuzüglich. Transport- und Aufbaupauschale in Höhe von* 560 *Euro)*
- *Pan America 1250 Special (RA 1250S):*
  ab 17.995 *Euro* (zuzüglich Transport- und Aufbaupauschale in Höhe von* 560 *Euro)*
  *Aufpreis Kreuzspeichenräder: 500 Euro, Aufpreis Adaptive Ride Height System: 660 Euro

Unverbindliche Preisempfehlungen Österreich

- *Pan America 1250 (RA 1250):*
  ab 18.995 *Euro (inklusive Transport- und Aufbaupauschale)*
- *Pan America 1250 Special (RA 1250S):*
  ab 21.695 *Euro* (inklusive Transport- und Aufbaupauschale)*
  *Aufpreis Kreuzspeichenräder: 505 Euro, Aufpreis Adaptive Ride Height System: 700 Euro

Ort, Datum: Milwaukee, 22.02.2021

Kontakt: Harley-Davidson Presse-Service, Köln,
Tel.: +49 (0)221 56960615, E-Mail: h-d-pr@sassenbach.de

BEREIT FÜR DAS ABENTEUER: DER NEUE HARLEY-DAVIDSON-REVOLUTION-MAX-1250-MOTOR

Pan America 1250 und Pan America 1250 Special mit neuem, flüssigkeitsgekühltem V2

Die Harley-Davidson Pan America 1250 und Pan America 1250 Special werden vom neu konstruierten Revolution-Max-1250-Motor angetrieben, einem flüssigkeitsgekühlten V2 mit sattem Durchzug, kraftvoller Spitzenleistung und begeisternder Drehfreude. Das Unternehmen hat den Motor entwickelt, um den neuen Adventure-Touring-Bikes einen perfekten Antrieb zu verleihen: mit geschmeidiger Kraftentfaltung im unteren Drehzahlbereich und mit feinfühliger Dosierbarkeit bei niedrigen Geschwindigkeiten, wie sie für den Geländebetrieb unerlässlich ist.

„In der gesamten Unternehmensgeschichte hat Harley-Davidson den technischen Fortschritt begrüßt, ohne die Tradition unserer Marke aus den Augen zu verlieren. Entscheidend dafür waren stets Motoren, die echten Zweiradfans alltagstaugliche Performance bieten“, erläutert Harley-Davidson-Chefkonstrukteur Alex Bozmoski. „Der von Grund auf neu konstruierte Revolution Max 1250 ist ein Motor, der die Pan-America-Modelle zuverlässig, kraftvoll und mit maximaler Effizienz antreiben wird.“

Entwicklungsschwerpunkte in Sachen Performance und Gewichtsreduzierung bilden den Hintergrund zentraler Weichenstellungen sowohl bei der Architektur des gesamten Fahrzeugs als auch beim Motor, bei der Auswahl der Werkstoffe und der radikalen Optimierung sämtlicher Komponenten. So hat Harley-Davidson den Motor als tragendes Element an zentraler Position in das Fahrwerk integriert, um ein möglichst geringes Gesamtgewicht zu erreichen. Moderne Leichtbauwerkstoffe tragen ebenfalls zum verblüffend günstigen Leistungsgewicht bei.

Revolution Max 1250
Hubraum: 1.250 cm³
Bohrung x Hub: 105,0 mm x 72,0 mm
Leistung: 112 kW (152 PS)/8.750 U/min
Max. Drehmoment: 128 Nm/6.750 U/min
Drehvermögen: 9.500 U/min
Verdichtungsverhältnis: 13:1

Technische Merkmale des Revolution Max 1250

- **V2-Architektur**

  - Ein quer eingebauter V2-Motor bürgt für eine schmale Bauform, deren Massen zugunsten eines fahraktiven Handlings eng am Schwerpunkt gruppiert sind, ohne das Platzangebot für Beine und Füße zu beeinträchtigen.
  - Dank seines Zylinderwinkels von 60 Grad fällt der Motor kompakt aus, bietet zwischen den Zylindern jedoch zugleich Platz für zwei Drosselklappengehäuse in strömungsgünstiger Fallstromanordnung für optimale Performance.

- **Gewichtsoptimierte Konstruktion**
  Ein geringes Motorgewicht trägt zugleich zur Reduzierung des Gesamtgewichts bei. Gewichtsersparnis ist der Schlüssel zur Optimierung von Verbrauch, Beschleunigung, Agilität und Bremsverhalten.

  - Die Finite-Element-Methode und moderne Optimierungsverfahren bei der Entwicklung des Motors tragen dazu bei, die Masse von gegossenen und abgeformten Komponenten bereits bei der reinen Menge der eingesetzten Werkstoffe zu reduzieren. Beispielsweise konnte im Lauf der Entwicklung immer mehr Material vom Anlasserzahnrad und den Nockenwellen-Antriebsrädern entfernt werden, um diese Teile leichter zu gestalten.
  - Zu den Gewicht sparenden Konstruktionsmerkmalen gehören auch einteilige Leichtmetallzylinder mit einer Laufflächenbeschichtung aus Nickel und Siliciumcarbid.
  - Die Ventil- und Primärtriebsdeckel der neuen Modelle bestehen aus einer leichten Magnesiumlegierung.

- **Antrieb als tragende Fahrwerkskomponente**
  Der Revolution Max 1250 ist zugleich als tragendes Teil in das Chassis integriert.

  - Der Motor erfüllt zwei Funktionen: Er dient als Antrieb und ist zugleich ein Strukturelement des Chassis.

- Der Verzicht auf einen klassischen Hauptrahmen ist der Schlüssel dazu, dem Chassis sowohl ein besonders geringes Gewicht als auch eine ausgesprochen hohe Verwindungssteifigkeit zu verleihen.
- Ein vorderes Rahmenelement, ein mittleres Segment und der Heckrahmen sind direkt mit dem Motor verschraubt.
- Der Motor ist besonders robust und steif konstruiert, damit er seine Funktion als Fahrwerksbestandteil effektiv erfüllen kann.
- Der Vorteil für den Fahrer besteht in optimierten Fahreigenschaften dank signifikanter Gewichtsersparnis, hoher Verwindungssteifigkeit und eng um den Schwerpunkt zentralisierter Massen.

- **Flüssigkeitskühlung**

  Starke Abwärme beeinträchtigt sowohl die Langlebigkeit als auch den Fahrerkomfort. Eine Flüssigkeitskühlung gewährleistet eine stabile, regelbare Motor- und Öltemperatur für eine konsistente Leistungsentfaltung über ein breites Spektrum von Umweltbedingungen und Fahrsituationen hinweg.

  - Motorkomponenten mit engen Toleranzen tragen zu einer hohen Antriebsleistung bei. Enge Toleranzen wiederum setzen eine effiziente Temperaturregelung voraus, um die wärmebedingte Ausdehnung und Kontraktion von Metallteilen zu begrenzen.
  - Die Flüssigkeitskühlung unterstützt zudem den Auspuffsound, indem sie die mechanischen Geräusche aus dem Inneren des Motors dämpft.
  - Auch die Abwärme des Motoröls wird durch die Flüssigkeitskühlung abgeführt, was eine optimale Schmierung und lange Ölwechselintervalle selbst unter härtesten Einsatzbedingungen gewährleistet.
  - Beim Design des Kühlsystems standen ein attraktives Erscheinungsbild, eine einfache Wartung und Robustheit im Vordergrund.
  - Die innen liegende Kühlmittelpumpe ist für höchste Langlebigkeit mit Hochleistungslagern und -dichtungen ausgestattet.
  - Um Gewicht und Baubreite zu sparen, sind die Kühlmittelleitungen direkt in die komplex gegossene Lichtmaschinenabdeckung integriert.
  - Der Kühlmittel-Ablassstopfen liegt vor Schäden im Geländebetrieb gut geschützt in einer Vertiefung im Bereich einer Fußraste.

- **Hubzapfenversatz**

  Die beiden Hubzapfen sind auf der Kurbelwelle um 30 Grad zueinander versetzt angeordnet. Harley-Davidson konnte bei der Optimierung des Revolution Max 1250 auf seine umfassende Erfahrung im Flat-Track-Sport zurückgreifen.

  - Der Hubzapfenversatz von 30 Grad verleiht dem Motor die Zündfolge eines 90-Grad-V-Motors für eine hohe Laufkultur insbesondere im oberen Drehzahlbereich.
  - Diese Kurbelwellenkonstruktion erfordert einen seitlichen Zylinderversatz. Aus Gründen der Ergonomie hat Harley-Davidson den hinteren Zylinder leicht nach links versetzt.

- Die Zündfolge sorgt in bestimmten Offroadfahrsituationen für mehr Traktion und bietet dem Fahrer damit eine verbesserte Kontrolle über die Maschine.
- Zugleich trägt die Zündfolge zu einem charakteristischen Auspuffsound bei.

- **Leichtmetall-Schmiedekolben**

  - Zugunsten eines präzisen Verdichtungsverhältnisses werden die Kolbenböden gefräst. Eine Verdichtung von 13:1 unterstützt ein hohes Drehmoment in allen Drehzahlbereichen. Die hohe Kompression wird durch modernste Klopfsensoren ermöglicht. Um seine Nennleistung zu erreichen, benötigt der Motor Superbenzin mit 91 Oktan. 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 Bioethanol (E 10) verwendet werden.
  - Dank des angefasten Kolbenhemds ist zur Montage kein Kolbenring-Spannmechanismus erforderlich.
  - Das Kolbenhemd trägt eine Beschichtung zur Verringerung des Reibwiderstands.
  - Kolbenringe mit geringer Vorspannung reduzieren die Reibung zusätzlich und tragen zu einer hohen Leistungsausbeute bei.
  - Für eine erhöhte Langlebigkeit ist der oberste Kolbenring eloxiert.
  - Von unten auf die Kolbenböden gerichtete Spritzöldüsen tragen zur Abfuhr der Verbrennungswärme bei.

- **Vierventil-Zylinderköpfe**

  - Zylinderköpfe mit je vier Ventilen gestatten größere Ventilquerschnitte.
  - Ein optimierter Gasstrom durch die Brennkammer sorgt für eine optimale Leistungsentfaltung mit kraftvollem Drehmoment im unteren und mittleren Drehzahlbereich sowie mit sanft einsetzender Spitzenleistung.
  - Die Auslassventile enthalten eine Natriumfüllung, um die Wärmeableitung zu unterstützen.
  - Hoch entwickelte Gussverfahren erlauben es, die Ölleitungen direkt in die Zylinderköpfe zu integrieren, und tragen durch eine Optimierung der Wandstärken zugleich zur Gewichtsersparnis bei.
  - 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.

- **Zwei obenliegende Nockenwellen pro Zylinder (DOHC)**
  Der Revolution Max 1250 arbeitet mit separaten Ein- und Auslassnockenwellen für beide Zylinder.

- Die DOHC-Konstruktion begünstigt mit ihrer geringen Massenträgheit eine hohe Drehfreude und Maximaldrehzahl. Das steigert zugleich die Leistungsausbeute.
- Sie gestattet zudem voneinander unabhängige variable Ein- und Auslassventil-Steuerzeiten (VVT, Variable Valve Timing), jeweils optimiert für den vorderen und den hinteren Zylinder, und damit ein breiteres nutzbares Drehzahlband.
- Sämtliche Ventilerhebungskurven sind auf eine möglichst vorteilhafte Leistungscharakteristik hin optimiert.
- Der Lagerzapfen der Nockenwelle auf der Antriebsseite ist in das Antriebszahnrad integriert. Diese Konstruktion macht es möglich, die Nockenwelle etwa zu Wartungs- oder Tuningzwecken zu demontieren, ohne den Nockenwellenantrieb zu zerlegen.
- Die Steuerkettenführungen und -zahnräder sind auf ein möglichst geringes Gewicht hin optimiert. Konstruktive Merkmale des internen Steuerkettenspanners minimieren Nebengeräusche beim Anlassen.

- **Hydraulischer Ventilspielausgleich**

  - Die Ventile des Revolution Max 1250 werden über Rollenschlepphebel mit hydraulischem Ventilspielausgleich betätigt.
  - Diese Konstruktion gestattet trotz der Wärmeausdehnung der einzelnen Komponenten einen ständigen Kontakt zwischen den Ventilen und ihren Betätigungselementen.
  - Dank des hydraulischen Ventilspielausgleichs ist der Ventiltrieb wartungsfrei, was dem Besitzer Zeit und Kosten spart. Eine mechanische Einstellvorrichtung ist nicht vorhanden.
  - Zugleich verringert diese Konstruktion die Geräuschentwicklung des Ventiltriebs, insbesondere beim Kaltstart.
  - Der hydraulische Ventilspielausgleich sorgt für konstanten Druck auf den Ventilschaft. Das gestattet aggressivere Ventilerhebungskurven für mehr Leistung.

- **Variable Ventilsteuerung (VVT)**
  Der Revolution Max 1250 besitzt eine elektronisch geregelte variable Ventilsteuerung (Variable Valve Timing, VVT) an den Ein- und Auslassnockenwellen.

  - Die variable Ventilsteuerung weist an den Ein- und Auslassnockenwellen einen Regelbereich von 40 Grad auf.
  - Gegenüber einem Motor mit festen Ventilsteuerzeiten sorgt VVT für einen breiteren nutzbaren Drehzahlbereich bei gesteigerter Effizienz und optimierter Drehmomentcharakteristik. Der Motor bietet eine dynamischere Beschleunigung aus dem Drehzahlkeller, zeigt sich aber zugleich ausgesprochen drehfreudig mit hoher Spitzenleistung.
  - VVT senkt zugleich den Verbrauch und erhöht damit die Reichweite.
  - Der elektrohydraulische Phasenversteller befindet sich zwischen dem Nockenwellen-Antriebszahnrad und der Nockenwelle.
  - Beim Abstellen des Motors stellt die variable Ventilsteuerung die Einlassnockenwellen so weit wie möglich in Richtung „spät“ und die

Auslassnockenwellen in der Gegenrichtung, um die Kompression zu reduzieren und damit den nächsten Anlassvorgang zu erleichtern.

- Die Sensoren für die Nockenwellenposition befinden sich in den Ventildeckeln.

- **Doppelzündung**

  Der neue Revolution Max 1250 verfügt über zwei Zündkerzen pro Zylinder.

  - Die Doppelzündung trägt zu einer optimierten Verbrennung trotz der großen Zylinderbohrung bei.
  - Statt herkömmlicher Zündkerzen verwendet der Revolution Max 1250 Zündkerzen mit zwei seitlichen Masseelektroden.

- **Fallstrom-Drosselklappengehäuse**

  Zwei getrennte Drosselklappengehäuse zwischen den Zylindern sorgen in Fallstromanordnung für minimale Turbulenzen und den größtmöglichen Gasdurchsatz.

  - Ein möglichst hoher Einlassvolumenstrom begünstigt eine hohe Spitzenleistung.
  - Die Kraftstoffeinspritzung lässt sich zugunsten von Verbrauch und Reichweite für jeden Zylinder separat optimieren.
  - Die zentrale Position der Drosselklappengehäuse gestattet zugleich eine ideale Einbaulage der Airbox mit elf Litern Volumen über dem Motor. Eine solch großvolumige Airbox ist entscheidend für eine optimale Leistungsentfaltung.
  - Die Form der Airbox gestattet die Verwendung eigens abgestimmter separater Ansaugtrichter für beide Drosselklappengehäuse. Diese nutzen die Massenträgheit der einströmenden Luft, um den Füllungsgrad der Zylinder und damit die Leistung zu steigern.
  - Die Airbox wird aus glasfaserverstärktem Nylon gefertigt. Integrierte Rippen auf der Innenseite tragen dazu bei, unerwünschte Resonanzen zu unterdrücken und das Ansauggeräusch zu dämpfen. Ihr nach vorn gerichteter Einlass lenkt das Ansauggeräusch vom Fahrer weg und trägt somit dazu bei, dass der Auspuffsound besser zur Geltung kommt.
  - Die kreisförmige Grundfläche des waschbaren konischen Luftfilterelements bildet eine ideale Dichtung für die Airbox.

- **Robustes Schmiersystem**

  Das Schmiersystem ist auf eine zuverlässige Funktion auch unter schwierigen Einsatzbedingungen ausgelegt.

  - Der neue Motor besitzt eine Trockensumpfschmierung, deren Ölreservoir unterhalb aller beweglichen Teile in das Motorgehäuse integriert ist. Bei dieser Bauweise entfallen Panschverluste zugunsten einer gesteigerten Motorleistung.
  - Drei separate Saugpumpen saugen das Motoröl aus dem Kurbelgehäuse sowie dem Lichtmaschinen- und dem Kupplungstunnel ab.

- Ein Schwallblech verhindert zusätzlich, dass die Kupplung zu viel Luft in das Motoröl einträgt, was die Förderleistung beeinträchtigen könnte.
- Ein großflächiges Ölsieb vor der Förderpumpe filtert zugunsten einer langen Motorlebensdauer Partikel aus dem Ölstrom.
- Die Ölpumpe ist darauf ausgelegt, im Kurbelgehäuse einen Unterdruck zu erzeugen. Diesen Effekt nutzt Harley-Davidson für eine weitere Verringerung der internen Reibung, da sich hierdurch Kolbenringe mit geringerer Vorspannung einsetzen lassen.
- Das Öl wird durch das Zentrum der Kurbelwelle zu den Schmierstellen der Hauptlager und Pleuellager geleitet. Diese Konstruktion gestattet einen vergleichsweise geringen Öldruck im Bereich von 4,1 bis 4,8 Bar und verringert damit die Leistungsverluste bei hohen Drehzahlen.

- **Antrieb mit vollständigem Massenausgleich**
  Zugunsten von erhöhtem Fahrkomfort und Langlebigkeit eliminieren interne Ausgleichswellen die Motorvibrationen fast vollständig.

  - Primäre Ausgleichswelle: Die spiralförmige Ausgleichswelle mit Kettenantrieb im Kurbelgehäuse sorgt für einen Ausgleich der Massenkräfte erster Ordnung, die durch die Hubzapfen, Kolben und Pleuel verursacht werden, sowie des seitlichen Vibrationsmoments, das durch den seitlichen Zylinderversatz hervorgerufen wird.
  - Sekundäre Ausgleichswelle: Eine kleine Ausgleichswelle zwischen den Nockenwellen des vorderen Zylinderkopfs ergänzt die primäre Ausgleichswelle, um das Vibrationsniveau weiter zu senken.
  - Die Ausgleichswellen sind darauf abgestimmt, gerade so viele Vibrationen zuzulassen, dass das Motorrad als lebendig empfunden wird.
  - Die Ausgleichswellen tragen zu einer Gewichtsersparnis und einer hohen Leistungsausbeute bei, da zahlreiche Motorkomponenten nicht mehr darauf ausgelegt werden müssen, der Schwingungsbelastung durch Vibrationen standzuhalten.

- **Kupplung und Getriebe**
  Der Motor und das Sechsganggetriebe sind beim neuen Revolution Max 1250 in einem gemeinsamen Gehäuse untergebracht.

  - Die Kupplung wird zugunsten einer geschmeidigen Betätigung mit konsistenter Trennung und geringer Reibung über einen Bowdenzug mit großem Querschnitt betätigt.
  - Eine Kupplungs-Unterstützungsfunktion verringert die Betätigungskräfte am Kupplungshebel, ohne die einwandfreie Übertragung der hohen Motorleistung zu beeinträchtigen.
  - Die Kupplung besitzt acht Reibscheiben für eine zuverlässige Kraftübertragung über in jeder Fahrsituation.
  - Die Anti-Hopping-Funktion verhindert beim Herunterschalten sowohl ein Überdrehen des Motors als auch ein Hinterradstempeln.

- Der gesamte Primärantrieb ist konstruktiv auf ein möglichst geringes Geräusch- und Vibrationsaufkommen ausgerichtet. Seine eigens konstruierte Schrägverzahnung reduziert sowohl das Lastwechselruckeln als auch die mechanischen Geräusche.
- Ausgleichsfedern im Primärzahnrad glätten Drehmomentspitzen von der Kurbelwelle, bevor sie ins Getriebe gelangen, um eine gleichförmige Drehmomentabgabe zu gewährleisten.
- Eine rollengelagerte Schaltwalze und teflonbeschichtete Schaltwellen-Stützbuchsen minimieren die Reibungsverluste im Schaltmechanismus des Sechsganggetriebes und bürgen für ein präzises Schaltgefühl.
- Die internen Komponenten der Schaltung sind langlebig, aber zugleich gewichts-optimiert, um geschmeidige Gangwechsel sowie eine kraftvolle Beschleunigung zu erzielen und Leistungsverluste beim Schalten zu vermeiden.
- Der von der Trockensumpfschmierung kontinuierlich evakuierte Getriebetunnel bürgt für minimale Leistungsverluste und einen verringerten Verbrauch, da die Zahnräder nicht ständig im Ölbad abrollen.

Ort, Datum: Milwaukee, 22.02.2021

Kontakt: Harley-Davidson Presse-Service, Köln,
Tel.: +49 (0)221 56960615, E-Mail: h-d-pr@sassenbach.de

TECHNOLOGIE BEREICHERT DAS HARLEY-DAVIDSON-ADVENTURE-TOURING-ERLEBNIS

Pan America 1250 Special mit adaptiver Sitzhöhe und semiaktivem Fahrwerk

Mit den Modellen Pan America 1250 und Pan America 1250 Special präsentiert Harley-Davidson zwei brandneue Adventure-Touring-Bikes. Das Unternehmen hat seine gesamten konstruktiven Ressourcen mobilisiert, um die neuen Modelle mit modernster Technologie auszustatten, die das Fahrerlebnis bereichert.

Semiaktives Fahrwerk
Die Pan America 1250 Special zeichnet sich durch ein an Front und Heck elektronisch einstellbares semiaktives Fahrwerk aus. Auf der Basis des Datenstroms der Fahrzeugsensoren passt diese Radaufhängung automatisch die Dämpfung an die Bodenverhältnisse und die Fahraktivität an. Die semi-aktiven Fahrwerkskomponenten stammen von Showa die Steuersoftware von Harley-Davidson selbst.

- Die Federwege betragen vorn und hinten 191 mm.
- Als Vorderradgabel kommt eine Showaa-BFF (Balance Free Forks)-Upside-down-Gabel mit 47 Millimetern Standrohrdurchmesser und semiaktiver Dämpfungsregelung zum Einsatz.
- Das hintere Federelement ist ein Showa-BFRC (Balanced Free Rear Cushion-lite)-Zentralfederbein mit elektronisch geregelter Vorspannung und semiaktiver Dämpfungsregelung. Es stützt die Schwinge über ein progressives Hebelsystem gegen den Heckrahmen ab. Dieses progressive System sorgt für ein hohes Maß an Spurtreue und Fahrkomfort im Straßenbetrieb sowie für beeindruckende Fahreigenschaften im Gelände.
- Die Beladungsregelung (Vehicle Loading Control System) registriert das Gewicht von Fahrer, Beifahrer und Gepäck und passt die Federvorspannung des hinteren Federbeins automatisch an.
- 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.

- Das semiaktive Fahrwerk weist fünf vorprogrammierte Profile auf, die in jedes Fahrmodusprogramm einfließen:
  - 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, Waschbrettpisten 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 **automatische Fahrwerksabsenkung (Adaptive Ride Height, ARH)** ist optional für die Pan America 1250 Special erhältlich. Harley-Davidson ist der erste Motorradhersteller weltweit, der diese neue Technologie anbietet. Hierbei wird das Fahrwerk zum Anhalten automatisch tiefergelegt und nach dem Anfahren auf die optimale Position für den Fahrbetrieb angehoben. Damit gestattet das System dem Fahrer, im Stand komfortabel auf die Pan America 1250 Special aufzusteigen, und sicheren Bodenkontakt mit den Füßen zu haben. Die Absenkung beträgt je nach der automatisch eingestellten Federvorspannung am Hinterrad 25 bis 50 Millimeter.

- Federweg, Schräglagenfreiheit, Bodenfreiheit und Fahrkomfort bleiben während der Fahrt unbeeinflusst.
- Die Automatische Fahrwerksabsenkung bietet vier wählbare Modi:
  - Modus Auto: Das System legt die Geschwindigkeit der Absenkung anhand der Bremskraft automatisch fest, um die Sitzhöhe beim Anhalten rechtzeitig vollständig abzusenken.
  - Modi Short Delay und Long Delay: In diesen Modi wird die Absenkung verzögert, um die Sitzhöhe bei geringer Geschwindigkeit hochzuhalten, etwa bei langsamer Fahrt auf einem Parkplatz.
  - Modus Locked: Die automatische Absenkung der Sitzhöhe ist deaktiviert. Dieser Modus ist beispielsweise für groß gewachsene Fahrer gedacht, die keine Absenkung im Stand wünschen, oder für das Fahren im Gelände bei geringer Geschwindigkeit.

Fahrassistenzsysteme – RDRS Safety Enhancements

Die Pan America 1250 und Pan America 1250 Special sind mit einem Technologiepaket zur Anpassung der Beschleunigungs- und Verzögerungskräfte an die verfügbare Reifenhaftung ausgestattet. Die RDRS Safety Enhancements unterstützen den Fahrer sowohl bei der

Geradeaus- als auch bei der Kurvenfahrt. Im normalen Fahrbetrieb nicht wahrnehmbar, erweisen sie sich hauptsächlich bei schwierigen Straßenverhältnissen und in Gefahrensituationen als hilfreich. Sie werden elektronisch gesteuert und basieren auf der modernsten Fahrwerks-, Brems- und Antriebsregeltechnik.

Einige RDRS Safety Enhancements wirken auch in Schräglage – eine motorradspezifische Technologie. Harley-Davidson-Motorräder mit RDRS Safety Enhancements verfügen über ein Sensorsystem (Inertial Measurement Unit, IMU), das bei Kurvenfahrt den Neigungswinkel des Zweirads erfasst und an das RDRS-System weitergibt. Da sich bei vielen Motorrädern die Größe von Vorder- und Hinterrad unterscheidet, rotieren die beiden Räder in Kurvenlage mit leicht unterschiedlicher Geschwindigkeit. Auch die Aufstandsfläche des Reifens verändert sich, sobald sich das Motorrad in die Kurve legt. Die Kurventechnologie bezieht diese Faktoren mit ein und berücksichtigt die Schräglage bei ihren Eingriffen.

- **Reflex-Bremssystem mit kurvenoptimierter elektronischer Bremskraftverteilung (Cornering Enhanced Electronically Linked Braking, C-ELB)**
  Das Reflex Bremssystem mit kurvenoptimierter elektronischer Bremskraftverteilung sorgt bei einer Vielzahl von Bremsmanövern für eine ausgewogene Verzögerung an Vorder- und Hinterrad zugleich. 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. C-ELB 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 das C-ELB deaktiviert.

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

  Das Kurven-ABS umfasst zugleich eine Stoppiekontrolle (Rear-Wheel Lift Mitigation, RLM), die auf den C-ABS-Sensoren und einer Sechs-Achsen-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.

- **Kurven-Traktionskontrolle (Cornering Enhanced Traction Control System, C-TCS)**
  Die Traktionskontrolle TCS 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 C-TCS berücksichtigt dabei die momentane Schräglage und verhindert somit auch in Kurven beim Beschleunigen übermäßigen Schlupf am Hinterrad. 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, lässt sich anschließend jedoch wieder deaktivieren. C-TCS kann mittels Tastendruck rechts am Lenker abgeschaltet werden.

  TCS umfasst zudem die Wheeliekontrolle (Front-Wheel Lift Mitigation, FLM), die Höhe und Dauer eines abhebenden Vorderrads beim Beschleunigen (Wheelie) 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 nur im reinen Geländebetrieb sinnvoll nutzen lässt. Zugleich ist die FLM-Funktion deaktiviert, sodass fortgeschrittene Fahrer das Vorderrad mit Gas über Hindernisse heben können.

- **Kurven-Antriebsschlupfregelung (Cornering Enhanced Drag-Torque Slip Control System, C-DSCS)**
  Erkennt die Kurven-Antriebsschlupfregelung C-DSCS im Schiebebetrieb übermäßigen Schlupf am Hinterrad, passt sie über eine Regelung des Motordrehmoments die Umfangsgeschwindigkeit des Rads an die Fahrgeschwindigkeit an. Dabei berücksichtigt das System zugleich den Schräglagenwinkel. Da die Funktion auf dem ABS aufsattelt, ist sie in den Fahrmodi Off-Road Plus und Custom Off-Road Plus naturgemäß inaktiv. Darüber hinaus kann die Antriebsschlupfregelung bei deaktivierter Traktionskontrolle beeinträchtigt sein.

- **Fahrzeughalteassistent (Hill Hold Control, HHC)**
  Der Fahrzeughalteassistent HHC 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. In solchen Verkehrssituationen wird souveränes Anfahren dank HHC zum Kinderspiel: Das System hält 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.

Der Fahrer aktiviert HHC nach dem Anhalten mit einem kurzen Bremsimpuls über den Handbremshebel oder das Fußbremspedal. Hält er nach einer starken Bremsung bis zum Stand den Bremsdruck weiter aufrecht, tritt HHC ohne zusätzlichen Bremsimpuls in Aktion. Eine HHC-Kontroll-LED informiert den Fahrer, sobald das System aktiv ist und das ABS nach dem Lösen der Bremse selbstständig weiter Bremsdruck einsteuert. Versucht der Fahrer, das HHC zu aktivieren, wenn es nicht verfügbar ist – etwa bei ausgeklapptem Seitenständer – blinkt die Kontrollleuchte. Zum automatischen Deaktivieren der HHC-Funktion muss der Fahrer lediglich aus dem Stand anfahren oder nochmals einen Bremsimpuls geben.

HHC ist nicht als Feststellbremse gedacht und löst daher die Bremsen automatisch beim Ausklappen des Seitenständers oder beim Abstellen des Motors. In den meisten Situationen beginnt die Kontrollleuchte nach fünf Minuten zu blinken und HHC löst wenig später automatisch die Bremsen, falls keine weitere Eingabe des Fahrers erfolgt. HHC bildet in keiner Situation einen Ersatz für eine Feststellbremse.

Der Fahrer kann die HHC-Funktion auf Wunsch per Display aus- und wieder einschalten.

- **Reifenluftdruck-Kontrollsystem (Tire Pressure Monitoring System, TPMS)**
  Das Reifenluftdruck-Kontrollsystem TPMS zeigt die Reifendrücke auf dem Farbdisplay an und warnt den Fahrer bei zu geringem Reifendruck. Es ist serienmäßig bei der Pan America 1250 Special und lässt sich bei der Pan America 1250 auf Wunsch in der Fachwerkstatt nachrüsten.

Fahrmodi

Verschiedene wählbare Fahrmodi regeln die Fahrdynamik der Maschine elektronisch und geben die Intensität der elektronischen Eingriffe vor. Für das Basismodell stehen fünf Modi zur Verfügung, vier davon sind vorprogrammiert und einer kann individuell angepasst werden. Zusätzlich dazu verfügt die Pan America 1250 Special über zwei weitere Modi, die ebenfalls frei vom Fahrer definiert werden können.

Die bei beiden Modellen vorprogrammierten Fahrmodi sind Road, Sport, Rain, Off-Road und Off-Road Plus. Jeder Modus beeinflusst die Kraftentfaltung, die Motorbremse, das Kurven-ABS (Cornering Enhanced Antilock Braking System, C-ABS) und die Kurven-Traktionskontrolle (C-TCS, Cornering Enhanced Traction Control System). Bei der Pan America Special beeinflussen die Modi zudem die Funktion des semiaktiven Fahrwerks.

Der Fahrer kann den Fahrmodus mit der Mode-Taste rechts am Lenker wählen, und zwar mit einigen Ausnahmen sowohl im Stand als auch während der Fahrt. Der gewählte Modus wird jeweils durch ein eigenständiges Symbol auf dem Farbdisplay angezeigt.

Mit Ausnahme des Modus Road kann der Fahrer die Fahrmodi im Settings-Menü des Touchscreen-Displays deaktivieren. Die frei konfigurierbaren Modi lassen sich im Betrieb erst dann per Mode-Taste anwählen, wenn sie im Settings-Menü freigeschaltet wurden.

Übersicht über die verfügbaren Fahrmodi

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

- **Modus 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 Schiebebetrieb. Bei der Pan America 1250 Special erhöht sich im Modus Sport zugleich die Dämpfung mehr Feedback bei engagierter Fahrweise.

- **Modus 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.

- **Modus Rain:** Dieser Modus ist für Regen oder anderweitig eingeschränkte Bodenhaftung entwickelt. Damit eignet sich der Modus Rain 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 getrimmt.

- **Modus 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.

- **Modus Off-Road Plus:** Dieser Modus unterstützt erfahrene Offroadpiloten in schwierigem Gelände, idealerweise unter Verwendung von Geländesportreifen 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 Kombibremsfunktion und die Antriebsschlupfregelung DSCS 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.

  Hinweis: *Der Modus Off-Road Plus lässt sich nur im Stand bei laufendem Motor aus dem Modus Off-Road heraus anwählen. Dazu muss der Fahrer die Taste Mode betätigen und kurz halten. Beenden lässt sich der Modus Off-Road Plus jederzeit durch das Drücken der Mode-Taste. Damit wird erneut der Modus Off-Road aktiviert, von demo aus der Fahrer dann wie gewohnt jeden anderen Fahrmodus mit der Mode-Taste anwählen kann.*

- **Modus Custom:** Frei programmierbar, gestattet es dieser Modus dem Fahrer, eine speziell auf seine persönlichen Vorlieben oder bestimmte Events wie etwa Renntrainings zugeschnittene Charakteristik zu konfigurieren. Hierbei kann der Fahrer 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) *(siehe vorstehende Tabelle).*

- **Modi 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, die über das Originalzubehörprogramm erhältlich sind. In diesem Modus arbeitet der Antrieb mit der gleichen

gine Map	Engine Braking Adjust from Engine Map	Throttle Response Adjust from Engine Map	Traction Control	ABS	Suspension Damping (Specials Only)	Adapative Ride Height Lowering Delay (option equipped only)
ort	Max	Max	Rain	Rain	Sport	Automatic
ad	+1	+1	Road	Road	Balanced	Automatic with short delay
f-Road	Base	Base	Sport	Off-Road	Comfort	Auto with long delay
n	-1	-1	Off-Road - Not Available for Selection in Custom modes. Selected automatically only in "Off-Road Plus" ride mode and "Custom Off-Road Plus" ride mode	Off-Road with Rear Wheel ABS disabled - Not Available for Selection in Custom modes. Selected automatically only in "Off-Road Plus" ride mode and "Custom Off-Road Plus" ride	Off-Road Soft	Lock at ride height
	Min	Min			Off-Road Firm	

hat,

n

r die

-Road

ren

Touchscreen-Display

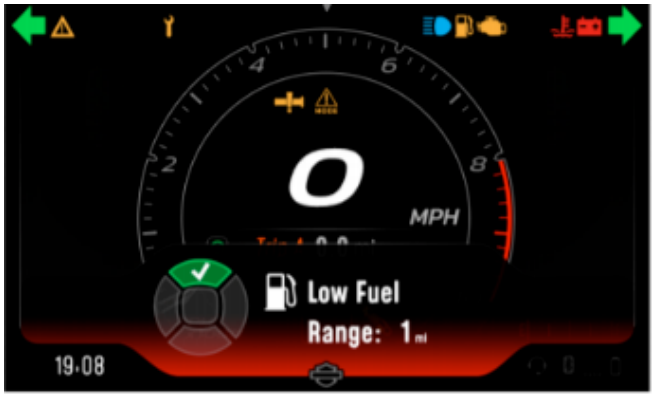
Die Pan America 1250 und Pan America 1250 Special sind mit einem TFT-Display mit Touchscreen-Funktion und 6,8 Zoll Bildschirmdiagonale für Anzeige- und Infotainment-Funktionen ausgestattet.

- Das Display ist in der Neigung einstellbar, um jedem Fahrer einen optimalen Blickwinkel zu bieten.
- Während der Fahrt ist die Touchscreen-Funktion deaktiviert, doch zahlreiche Menüoptionen lassen sich unterwegs komfortabel und sicher mittels Tasten am Lenker bedienen.
- Dank einer Blendschutzbeschichtung ist das reflexionsarme Display in den meisten Fahrsituationen sehr gut ablesbar. Harley-Davidson hat die Farben und das Design eigens auf größtmöglichen Ablesekomfort hin optimiert.

- Das Touchscreen-Display ist gut geschützt in einem robusten, gegen Staub und Feuchtigkeit abgedichteten Gehäuse untergebracht, das eigens auf Geländebetrieb ausgelegt ist.
- Die Touchscreen-Funktion lässt sich auch mit Handschuhen bedienen, reagiert aber nicht auf Regentropfen oder ähnliche Einflüsse.

Standardanzeige:

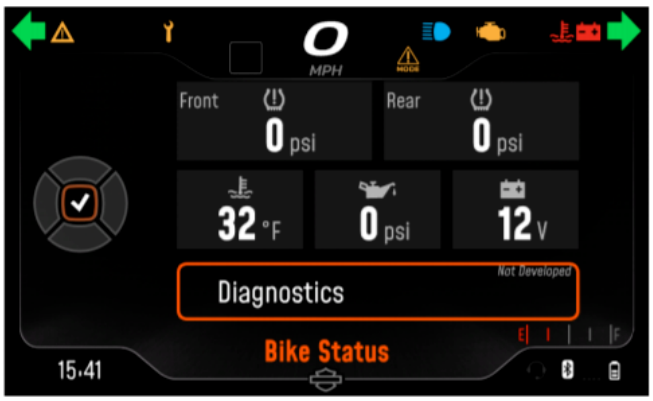
- Die große Geschwindigkeitsanzeige in der Mitte wird von einer kreisförmigen Drehzahlmesseranzeige eingerahmt.
- Blinker und Warnleuchten erscheinen am oberen Rand.
- Unterhalb der Geschwindigkeitsanzeige werden Pop-up-Anzeigen für eingehende Anrufe und Warnhinweise eingeblendet, etwa „Low Fuel" (wenig Kraftstoff), „Side Stand Down" (Seitenständer ausgeklappt), „Low Temperature" (Motor noch nicht auf Betriebstemperatur).



Widgets: Der Fahrer kann die Standardanzeige mithilfe von Widgets nach Wunsch individuell um weitere Informationen erweitern, wobei die Geschwindigkeits- und die Drehzahlanzeige jederzeit in der Mitte des Displays bleiben.

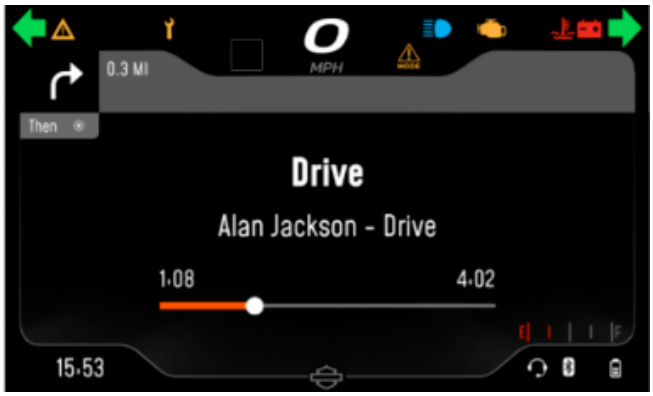
- Abbiegeinformationen eines Navigationssystems
- Infotainment-Informationen (Künstler, Songtitel und dergleichen)
- Motorradstatusinformationen (Öldruck, Batteriespannung und vergleichbare Informationen)
- Wegstreckenbasierte Informationen (Tageskilometerzähler, Restreichweite und Ähnliches)

Anzeige Bike Status
Mit dieser Anzeige kann sich der Fahrer die Statusinformationen groß auf den Bildschirm holen, während eine kleinere Geschwindigkeitsanzeige im oberen Bereich erscheint. Zu den Statusinformationen zählen die Reifendrücke, Motortemperatur und Öldruck, Batteriespannung und Diagnose-Codes des Motormanagements.



Infotainment
Das Display der Pan America 1250 und Pan America 1250 Special kann Infotainment-Informationen darstellen, die vom Bluetooth-kompatiblen mobilen Endgerät des Fahrers ausgegeben werden. Das Motorrad selbst ist weder mit einem Infotainment-System noch mit Lautsprechern ausgestattet. Für die meisten Infotainment-Funktionen ist ein Bluetooth-Headset mit Lautsprechern innerhalb des Helms erforderlich.

- **Musik:** Es lassen sich über das System sowohl gespeicherte Musikdateien als auch gestreamte Musik von einem mobilen Endgerät über ein Headset abspielen. Der Name des Künstlers und der Songtitel erscheinen auf dem Display. Der Fahrer kann mit Tasten am Lenker scrollen und die Lautstärke einstellen, im Stand auch per Touchscreen.



- **Freisprechfunktion:** Der Fahrer kann die Telefonfunktionen seines mobilen Endgeräts per Stimmführung über das Headset steuern. Anruferdaten eingehender Verbindungen lassen sich im Display anzeigen.

- **Navigation:** Diese kann über die kostenfreie Harley-Davidson-App für iOS und Android erfolgen, die zuvor auf dem mobilen Endgerät installiert werden muss. Ist die Navigationsfunktion aktiviert, kann sich der Fahrer eine sich automatisch verschiebende Straßenkarte oder Abbiegeinformationen anzeigen lassen, ergänzt durch Audioanweisungen über das Headset.

  - Harley-Davidson bietet hiermit erstmals eine Navigationsfunktion mit beweglicher Straßenkarte an.

- Im Straßenkartenmodus werden Geschwindigkeit, Blinkerkontrollleuchten und dergleichen oberhalb der Karte eingeblendet.
- Die 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 Strecken-empfehlungen, Tourenplanungs- und Aufzeichnungsfunktionen, Fahraufgaben (Riding Challenges) sowie Point-of-Interest-Datenbanken mit Harley-Davidson-Vertrags-händlern, Tankstellen, Hotels, Restaurants, Motorrad-Events und zahlreichen weiteren Attraktionen.
- Für die Navigationsfunktion ist eine Mobilfunkverbindung erforderlich, das Motorrad selbst ist nicht mit einem GPS-Empfänger ausgestattet. Allerdings kann der Fahrer bei Bedarf die komplette Route vorab herunterladen und lokal abspeichern.
- Software-Updates werden von der Harley-Davidson-App automatisch durchgeführt.

Ort, Datum: Milwaukee, 22.02.2021

Kontakt: Harley-Davidson Presse-Service, Köln,
Tel.: +49 (0)221 56960615, E-Mail: h-d-pr@sassenbach.de

HARLEY-DAVIDSON BIETET GEPÄCKSYSTEME UND WEITERES ZUBEHÖR FÜR PAN-AMERICA-1250-MODELLE AN

Passform, Funktion und Stil entsprechen den hohen Qualitätsmaßstäben der Motor Company

Die Pan America 1250 und die Pan America 1250 Special sind Motorräder für Entdecker, die ihre Freiheit ebenso auf der Straße wie im Gelände suchen. Um dieses Erlebnis zu intensivieren und noch individueller zu gestalten, hat Harley-Davidson Gepäcksysteme und weiteres Zubehör für die Adventure-Tourer und ihre Fahrer entwickelt. Jedes einzelne Teil wurde als integraler optischer und funktionaler Bestandteil des Motorrads konzipiert, passt perfekt und wurde im Hinblick auf seine Langlebigkeit nach den hohen Qualitätsstandards von Harley-Davidson geprüft.

Gepäckoptionen für die Pan America 1250 und die Pan America 1250 Special

Harley-Davidson hat für die Modelle Pan America 1250 und Pan America 1250 Special einen Tankrucksack und drei Gepäcksysteme – Sport, Aluminum und Adventure – entwickelt, die speziell für diese Modelle konzipiert wurden und jeweils eine spezifische Art des Reisens unterstützen und eine bestimmte Vorliebe des Fahrers ansprechen. Linke und rechte Seitenkoffer werden zusammen als Kit verkauft, während das Topcase separat erhältlich ist.

Natürlich sind die Koffer und das Topcase wasserdicht. Jedes der drei Gepäckabteile ist für eine Last von maximal 10 Kilogramm ausgelegt und erhöht die Ladekapazität, ohne Fahrverhalten oder Handling zu beeinträchtigen.

Sport Luggage: Dieses Gepäckset wurde in erster Linie für den Einsatz auf der Straße entwickelt. Es eignet sich für Fahrer, die Gepäck transportieren wollen und zugleich Wert auf einen cleanen Look legen, wenn die Koffer abgenommen werden. Zu diesem System gehören Seitenkoffer und ein Topcase aus robustem Verbundkunststoff mit glatten Oberflächen. Koffer und Topcase können abgenommen werden, zudem verfügt jedes Gepäckstück über einen Tragegriff.

- Die Halterungen für die Koffer sind in das Motorrad integriert, so dass nach dem Entfernen der Koffer keine zusätzlichen Teile zurückbleiben, die den Look beeinträchtigen.
- Das Topcase erfordert die Installation einer Montageplatte (separat erhältlich).
- Die Topcase-Halterung ist so konzipiert, dass der Inhalt vor Stößen geschützt wird.
- Dichtungen in den Deckeln sorgen für Wasserdichtigkeit.
- Volumina: rechter Koffer: 36 Liter, linker Koffer: 40 Liter, Topcase: 40 Liter.
- Innentaschen sind als weiteres Zubehör erhältlich.

Aluminum Luggage: Die robusten Leichtmetallkoffer wurden in Zusammenarbeit mit SW-Motech entwickelt und sind darauf ausgelegt, die Ausrüstung auch bei fordernden Abenteuern bestmöglich zu schützen. Um Passform und Haltbarkeit in Werksqualität zu gewährleisten, ohne Handling und Schräglagenfreiheit negativ zu beeinflussen, wurden die Koffer zusammen mit dem Motorrad entwickelt und getestet. Die Seitenkoffer und das Topcase werden in schwarz lackierter oder silbern eloxierter Ausführung angeboten.

- Die geschweißte Konstruktion ist ebenso stabil wie wasserdicht.
- Die Aluminiumkoffer und ihre Halterungen sind so konstruiert, dass sie auch harte Kipptests bestehen; sie können Beulen davontragen, bleiben aber voll funktionsfähig.
- Das System verfügt über sechs Schlösser mit einheitlichem Schlüssel zum Verschließen jedes Koffers und zum Verriegeln der Koffer am Motorrad.
- Die Koffer verfügen über integrierte Griffe und Ösen, robuste Verschlüsse und korrosionsbeständige Edelstahlscharniere. Ihre Deckel sind abnehm- und austauschbar.
- Die Dichtungen im Deckel sorgen für Wasserdichtigkeit.
- Die Seitenkoffer werden mit einem Montagesystem (separat erhältlich) befestigt und können abgenommen werden.
- Das Topcase erfordert die Installation einer Montageplatte (separat erhältlich).
- Volumina: rechter Koffer: 37 Liter, linker Koffer: 45 Liter, Topcase: 38 Liter.

Adventure Soft Saddlebags und Gepäckrolle: Die Softbag-Linie ist für den Offroad-fahrer konzipiert. Die Taschen sind ebenso langlebig wie wasserdicht und stecken Schläge locker weg. In Verbindung mit Kompressionsriemen erlaubt es ihr Roll-Top-Design, die Ladung fest zu verschnüren und die Gepäckkapazität je nach Bedarf flexibel zu gestalten. Reflektierende Bereiche erhöhen die Sicherheit bei schlechten Lichtverhältnissen. Die Taschen werden inklusive universeller Befestigungsgurte angeboten und die Seitentaschen werden als Set verkauft.

- Die Außentaschen sind mit wasserdichten Reißverschlüssen versehen.
- Die Softbags nutzen die gleichen Befestigungselemente wie die Aluminiumkoffer, sodass beide Sets ausgetauscht werden können.
- Die Adventure Soft Saddlebags werden vom Side Case Mounting System (separat erhältlich) gehalten.
- Die Gepäckrolle kann mit einer Topcase-Montageplatte (separat erhältlich) hinter dem Sitz oder auf dem Soziussitz vor einem Topcase befestigt werden.

- Volumina: Rechte Tasche: 30 Liter, linke Tasche: 30 Liter, Gepäckrolle: 40 Liter.

Tank Bag: Um einen sicheren Sitz auf den Tanks der Modelle Pan America 1250 und Pan America 1250 Special zu gewährleisten, ist der Boden dieses Tankrucksacks so geformt, dass dieser exakt auf die Kunststoffabdeckung des Pan-America-Kraftstofftanks passt.

- Der Tankrucksack verfügt auf der Oberseite über ein berührungsempfindliches Sichtfenster, das die Bedienung eines darunter aufbewahrten Mobilgeräts ermöglicht.
- Er wird mit einem wasserdichten Regenüberzug geliefert, der ebenfalls mit einem berührungsempfindlichen Sichtfenster ausgestattet ist.
- Um den Inhalt besser erkennen zu können, ist das Innere in leuchtendem Orange gehalten.
- Taschen und Trennwände im Tank Bag helfen bei der Organisation des Inhalts.
- Eine dieser Taschen ist für einen Lithium-Ionen-Zusatzakku mit Port für ein Kabel vorgesehen.
- An der Oberseite des Tankrucksacks ist ein Tragegriff angebracht.
- Eine Halterung des Tankrucksacks kann unter der Vorderseite des Motorradsitzes verstaut werden, wenn der Tank Bag nicht auf dem Tank angebracht ist.
- Das Fassungsvermögen des Tank Bag beträgt acht Liter und er kann bis zu 2,3 Kilogramm tragen.

Weitere Key Accessories für Pan America 1250 und Pan America 1250 Special

Reach Solo Seat: Damit auch kleinere Fahrer mit beiden Füßen den Boden erreichen, reduziert der Reach Solo Seat die Sitzhöhe um rund 2,5 Zentimeter. Wie der Originalsitz kann er in zwei Positionen justiert werden und ermöglicht weiterhin den Zugang zur darunter liegenden Werkzeugablage. Er ersetzt nur den Fahrersitz und entspricht dem Stil des Originals.

Tallboy Solo Seat: Der Tallboy Solo Seat erweitert den Winkel zwischen Ober- und Unterschenkel und bietet groß gewachsenen Fahrern eine souveräne Sitzposition sowie hohen Komfort auf längeren Strecken. Auch er ist in zwei Positionen justierbar und erlaubt den Zugang zur darunter liegenden Werkzeugablage. Er ersetzt nur den Fahrersitz und entspricht dem Stil des Originals.

Tall Risers - schwarz: Die Tall Risers verschieben die Position des Lenkers im Vergleich zum serienmäßigen Riser um rund 5,1 Zentimeter nach oben und hinten. Je nach Fahrerstatur führt dies zu einer optimierten Sitzposition, was dem Komfort und der Kontrolle über das Fahrzeug zugutekommt – insbesondere wenn der Fahrer in den Rasten steht. Die Tall Risers können zusammen mit Originalkabeln und -leitungen angebracht werden.

Mittelständer: Der Mittelständer (serienmäßig bei Pan America 1250 Special) sorgt dafür, dass das geparkte Motorrad weniger Platz einnimmt als bei der Nutzung des Seitenständers. Da er außerdem das Hinterrad vom Boden abhebt, erleichtert er Wartungsarbeiten und den

Reifenwechsel. Der Ständer ist bereits mit Federn vormontiert.

Screamin'-Eagle-Street-Cannon-Schalldämpfer: Dieser robuste Schalldämpfer besteht aus einem Titangehäuse, einer Endkappe aus Kohlefaser und einem Mittelrohr aus Edelstahl. Er wiegt 42 Prozent weniger als die serienmäßigen Schalldämpfer der Pan-America- Modelle. Sein tiefer, sportlicher Sound ist beeindruckend, aber nicht aufdringlich. Der Schalldämpfer wurde gemeinsam mit dem Motorrad entwickelt, um eine passgenaue Montage sicherzustellen.

Screamin'-Eagle-High-Flow-Luftfilter: Der auswaschbare Performance-Luftfilter verfügt über ein offroadspezifisches Filtermedium. Nach der ambitionierten Geländefahrt kann er einfach gereinigt, getrocknet und eingeölt werden, und so von Staub, Schmutz und Ablagerungen befreit werden. Im Vergleich zum serienmäßigen Luftfilter bietet er einen um neun Prozent höheren Luftdurchsatz.

Lenkungsdämpfer: Der Lenkungsdämpfer (serienmäßig bei Pan America 1250 Special) optimiert die dynamische Performance und unterstützt den Fahrer bei harten Schlägen, die in unwegsamem Gelände auf das Vorderrad einwirken können.

Michelin-Anakee-Wild-Offroadreifen*: Stollenreifen (120/70 R19 vorne; 170/60 R17 hinten) mit einem stylishen Profil, das für gute Traktion im Gelände entwickelt wurde. Diese Reifen können auf den serienmäßigen Leichtmetallgussrädern oder den optional erhältlichen Kreuzspeichenrädern montiert werden. *Hinweis: Der Reifentausch erfordert ein Digital-Tech-Update durch einen autorisierten Harley-Davidson-Händler.*

Kreuzspeichenräder: Räder mit Edelstahlspeichen, die unterhalb der Reifenwulst außen an der Aluminiumfelge angebracht sind (für Pan America 1250 Special ab Werk als Option verfügbar). Diese Ausführung ermöglicht die Nutzung von Schlauchlosreifen sowie die Verwendung des Reifendrucküberwachungssystems TPMS, eliminiert das Gewicht eines bei herkömmlichen Speichenrädern erforderlichen Schlauchs und erlaubt bei Bedarf eine einfache Reparatur von Speichenschäden. Die Räder verleihen dem Motorrad zudem einen technisch inspirierten Look.

Sturzbügel: Die Stahlrohrsturzbügel (serienmäßig bei Pan America 1250 Special) schützen die Kühlerverkleidung und andere Motorradkomponenten vor Beschädigungen und verleihen der Maschine einen robusten Look.

Kühlerschutz: Dieses Bauteil bietet bei Fahrten im Gelände zusätzlichen Schutz vor kleinen Steinen und anderen Fremdkörpern. Es unterstreicht zudem das kraftvolle Erscheinungsbild der Maschine.

Motorschutz: Der als Zubehör erhältliche Unterfahrschutz ersetzt das serienmäßige Bauteil und bietet bei Offroadfahrten zusätzlichen Schutz vor umherfliegenden Steinen und Fremdkörpern. Er deckt einen größeren Teil der Unterseite des Motorrads ab und ist aus noch widerstandsfähigerem Leichtmetall gefertigt als das serienmäßige Bauteil. Dank des werksseitig in die Entwicklung integrierten Designs bietet der Motorschutz eine perfekte Passform.

Scheinwerferschutz: Das Schutzgitter für den Scheinwerfer bewahrt diesen vor Steinen und anderen Fremdkörpern und unterstreicht das unverwüstliche Design.

Screamin'-Eagle-Hitzeschild-Insert: Das leichte Kohlefaserauspuffschild hält die Hitze vom Bein des Fahrers fern und erhöht den Luftstrom am Krümmer. Auf der Rückseite ist reflektierendes Hitzeschutzmaterial aufgebracht. Das Insert kann bei beiden Pan-America-Modellen über dem Originalauspuffschild montiert werden.

Windschutzscheiben: Die Adventure-Windschutzscheiben bieten Qualität in unverwechselbarem Stil und erhalten die Funktion des Höhenverstellmechanismus. Unabhängig von seiner Statur findet jeder Fahrer die Scheibe, die seinen Ansprüchen an Komfort und Tönungsgrad entspricht.

Adventure Windshield, 27,9 Zentimeter, Dark Smoke oder Clear: Diese Windschutzscheibe ist ca. 11,4 Zentimeter flacher als die serienmäßige und ermöglicht es den meisten Fahrern, über sie hinwegzublicken.

Adventure Windshield, 45,7 Zentimeter, Clear: Diese Windschutzscheibe ist ca. 6,4 Zentimeter höher als die serienmäßige und bietet zusätzlichen Schutz vor Wind und Nässe.

Auxiliary LED Forward Light Set: Die Auxiliary LED Forward Lights bieten erstklassige Funktionalität. Als Paar installiert, erfüllt jede Leuchte drei Funktionen in einem Gehäuse: Nebelscheinwerfer, zusätzliches Abblend- und Offroadlicht. Da die Leuchten gemeinsam mit der Maschine entwickelt wurden, sind sie einfach und passgenau zu montieren.

Tactical Heated Hand Grips (serienmäßig bei Pan America 1250 Special): Zur Regelung dieser Heizgriffe kommen ein Widerstand in Militärqualität und ein Thermostat zum Einsatz, der die Wärmeabgabe überwacht und an die Umgebungstemperatur anpasst. Das im Inneren der Griffe gewickelte Heizelement sorgt für eine konstante und gleichmäßige Erwärmung. Die schwarzen Griffgummis sind tief profiliert, um den Händen sicheren Halt zu geben. Der Fahrer hat die Wahl zwischen drei Heizstufen, die im Display angezeigt werden. Die Grifftemperatur bleibt unabhängig von Änderungen der Außentemperatur konstant. Für eine gleichmäßige Wärmeabgabe werden der linke und der rechte Griff thermostatisch unabhängig voneinander geregelt. Und um dem Entladen der Batterie vorzubeugen, wird die Heizfunktion mit dem Ein- und Ausschalten der Zündung aktiviert bzw. deaktiviert.

Tankkniepads: Diese selbstklebenden schwarzen Gummipolster verfügen über konisch zulaufende Rippen, die das Styling des Sitzes der Pan America aufgreifen und für zusätzlichen Grip und Komfort sorgen. Der zweiteilige Satz bietet Schutz für die Bereiche, wo die Beine des Fahrers den Tank berühren.

Weitere Informationen über Zubehör für die Pan America 1250 und die Pan America 1250 Special findet man auf www.harley-davidson.com.

Ort, Datum: Milwaukee, 22.02.2021

Kontakt: Harley-Davidson Presse-Service, Köln,
Tel.: +49 (0)221 56960615, E-Mail: h-d-pr@sassenbach.de

HARLEY-DAVIDSON UND REV'IT! ENTWICKELN GEMEINSAM EINE NEUE KOLLEKTION VON ADVENTURE-TOURING-BEKLEIDUNG

Komplette Auswahl an Fahrerbekleidung für Männer und Frauen kombiniert robustes Design mit Vielseitigkeit

In Kooperation mit dem angesehenen Bekleidungsspezialisten REV'IT! hat Harley-Davidson hochwertige Ausrüstung für Adventure-Touring-Biker entwickelt. Jedes Teil der Kollektion bietet modernen Stil und erfüllt gleichzeitig alle Erwartungen an Schutz, Vielseitigkeit und Bewegungsfreiheit –sowohl auf der Straße als auch im Gelände.

Wenn es um Schutzbekleidung für Motorradfahrer geht, die Funktionalität und raffinierten Stil miteinander vereint, teilen REV'IT! und Harley-Davidson dieselben Werte. Eine gelungene Adventure-Touring-Ausrüstung sorgt für Schutz, Bewegungsfreiheit und gute Sichtbarkeit für andere Verkehrsteilnehmer, ist das ganze Jahr über vielseitig einsetzbar und bietet außerdem Stauraum. In die Entwicklung dieser neuen Fahrerbekleidung flossen das umfangreiche Feedback und jede Menge Erfahrung von Bikern mit ein.

Die Adventure-Touring-Ausrüstung von Harley-Davidson und REV'IT!
Die H-D-Vertragshändler bieten die Komplettausstattung für Männer und Frauen in zwei Varianten – Passage und Grit – an.

Passage-Jacke und -Hose

Die Passage-Jacke und -Hose sind robust, bequem und wasserdicht. Die regen- und windabweisende Außenschicht ist auf der Innenseite mit der atmungsaktiven Hydratex-3L-Membrantechnologie versehen und gewährleistet eine gute Abrieb- und Reißfestigkeit. Bei wärmeren Temperaturen kann das Thermofutter aus der Hose entnommen werden.

Jacke und Hose verfügen über eine anpassungsfähige, wasserdichte c_change-Membran von Schoeller. In der Jacke ist diese in Bereichen platziert, wo ihre Stretcheigenschaften den Komfort und die Bewegungsfreiheit verbessern.

Jacke und Hose sind außerdem mit VCS Aquadefence ausgestattet, einem Belüftungssystem, das die Luftzufuhr beim Biken an warmen Tagen verbessert. Die Lüftungsöffnungen können mit einer Hand geöffnet und geschlossen werden – auch mit Handschuhen. Dank mechanischer Verschlüsse bleiben sie nach dem Öffnen in der gewünschten Position, wobei ein magnetähnliches System zum Einsatz kommt. Im geöffneten Zustand sorgt VCS Aquadefence für eine direkte Belüftung des Körpers. Sind der Reißverschluss oder das Panel dagegen geschlossen, schließen sie mit dem eingearbeiteten Wasserablauf ab, was Jacke und Hose wind- und wasserdicht macht. Dank dieser Features hat der Fahrer zahlreiche Belüftungsoptionen und die Kleidungsstücke sind bei geschlossenen Lüftungsöffnungen wasserdicht – für vielseitigen Komfort bei allen Bedingungen.

Das PW-Shell-500D-Gewebe zeichnet sich durch eine hohe Reiß- und Abriebfestigkeit sowie eine gute Haltbarkeit aus, wodurch diese Fahrerbekleidung auch den Herausforderungen von Fahrten im Gelände gewachsen ist.

Die Jacke verfügt über einen herausnehmbaren Nierengurt, der den unteren Rücken des Fahrers stützt und für zusätzlichen Komfort sorgt.

Grit-Jacke und -Hose

Jacke und Hose der Grit-Linie wurden für den ganzjährigen Gebrauch konzipiert und verfügen deshalb über ein Thermofutter und ein wasserdichtes Innenfutter, die beide herausnehmbar sind. An kühleren Tagen oder für Fahrten außerhalb der Stadt kann der Fahrer das Thermofutter einsetzen, bei höheren Temperaturen oder bei anstrengenden Offroadfahrten kann er darauf verzichten. Bei kaltem, nassem Wetter bietet sich die Kombination von Innen- und Thermofutter an. An warmen, aber nassen Tagen kann der Fahrer auch nur das wasserdichte Innenfutter der Jacke verwenden. Insgesamt bieten die Grit-Jacke und -Hose ein hohes Maß an flexibel einstellbarem Komfort.

Die atmungsaktive Außenschicht der Grit-Jacke und –Hose ist wind- und wasserabweisend sowie abrieb- und reißfest. Sie verfügt auf der Innenseite über die ebenfalls atmungsaktive Hydratex-3L-Membrantechnologie. Dadurch ist die Fahrerbekleidung ebenso strapazierfähig wie bequem. Bei der Hose ist die Innenschicht herausnehmbar.

Die Grit-Jacke ist nicht vollständig wasserdicht, da auch hier die Hydratex-3L-Innenjacke herausgenommen werden kann.

Jacke und Hose sind außerdem mit VCS Aquadefence ausgestattet, einem Belüftungssystem, das die Luftzufuhr beim Biken an warmen Tagen verbessert. Die Lüftungsöffnungen können mit einer Hand geöffnet und geschlossen werden – auch mit Handschuhen. Dank mechanischer Verschlüsse bleiben sie nach dem Öffnen in der gewünschten Position, wobei ein magnetähnliches System zum Einsatz kommt. Im geöffneten Zustand sorgt VCS Aquadefence für eine direkte Belüftung des Körpers. Sind der Reißverschluss oder das Panel dagegen geschlossen, schließen sie mit dem eingearbeiteten Wasserablauf

ab und Jacke und Hose sind wind- und wasserdicht. Dank dieser Features hat der Fahrer zahlreiche Belüftungsoptionen und die Kleidungsstücke sind bei geschlossenen Lüftungsöffnungen wasserdicht – für vielseitigen Komfort bei allen Bedingungen.

Das PW-Shell-500D-Gewebe zeichnet sich durch seine Reiß- und Abriebfestigkeit sowie seine Haltbarkeit aus. Damit ist diese Fahrerbekleidung zweifellos auch den Härten von Geländefahrten gewachsen.

Allgemeine Features der Jacken und Hosen der Passage- und Grit-Linie

Slim Fit: reduziert die Flatterneigung der Bekleidung, ist leicht und erhöht die Bewegungsfreiheit auf dem Bike.

REV'IT!-Seeflex-CE-Level-2-Protektoren an Schultern und Ellbogen in der Jacke sowie an Hüfte und Knien in der Hose sorgen für Sicherheit.

Der REV'IT!-Seesoft-CE-Level-2-Rückenprotektor gewährleistet zusätzliche Sicherheit.

Mit dem Zwei-Wege-Druckknopfkragen lässt sich der Luftstrom zum Hals regeln und so der Fahrerkomfort erhöhen.

Der Flexisnap-Jackenkragen ermöglicht es dem Fahrer, den Halsumfang der Jacke zu verstellen, sodass er unterschiedliche Lagen darunter tragen kann.

Mit variablen, höhenverstellbaren Riemen kann die Passform der einzelnen Teile angepasst werden.

Die Jacken und Hosen sind beliebig miteinander kombinierbar, sodass sich je nach gewünschter Ausstattung, Passform und Budget verschiedene Sets zusammenstellen lassen.

Handschuhe für Damen und Herren

Die wärmeisolierten und wasserdichten **Passage Adventure Gloves** für Damen und Herren eignen sich für alle Wetterbedingungen – dank Hydratex-Imprägnierung und Grip-Technologie, die dafür sorgen, dass die Hände bei Kälte warm und bei Schweißbildung trocken bleiben. Außen liegende Nähte verhindern Druckstellen und verleihen dem Fahrer das nötige Feingefühl. Belüftungsöffnungen an den Knöchelschalen stellen eine ausreichende Luftzirkulation und damit eine angenehme Kühlung sicher. Zu den verwendeten Materialien gehören wabenförmig angeordnetes thermoplastisches Polyurethan (TPU) und schlagfestes Aluminium. Handfläche und Daumen verfügen über eine abriebfeste TPU-Hartschale. Dank verstellbarer Bündchen an den Handgelenken ist eine sichere und exakte Passform gewährleistet.

Die für den Sommer konzipierten **Grit Adventure Gloves** für Damen und Herren bieten eine ausgewogene Kombination aus Komfort und Schutz vor Wind und Wetter. An den Knöcheln kommt ultraleichtes und belüftetes Material aus thermoplastischem Gummi (TPR) zum Einsatz, das eine gute Beständigkeit gegen Biegeermüdung aufweist und sehr reißfest ist. Seine belüftete Struktur ermöglicht eine direkte Luftzirkulation an der Hand. Das gleiche Material wird auch an Daumen, Fingern und Handfläche verwendet. Eine direkte Luftzirkulation wird zusätzlich durch das Air-Stretch-Mesh-Material gewährleistet. Die Außenhaut aus trommelgefärbtem Ziegenleder und PWR-Shell-500D-Stretchgewebe ist mit einem langlebigen, wasser- und schmutzabweisenden Finish versehen. Im Bereich der Handflächen befindet sich ein Mikrofaser-Patch, das einen festen Griff am Lenker gewährleistet. Außen liegende Nähte verhindern Druckstellen und geben dem Fahrer das nötige Feingefühl. Durch die verstellbaren Bündchen an den Handgelenken ist für eine sichere und exakte Passform gesorgt. Die REV'IT!-Connect-Finger-Tip-Technologie ist Touchscreen-kompatibel.

Passage-Helm
Die Schale dieses Premium-Helms besteht aus ultraleichten Karbon. Sein geringes Gewicht lässt den Fahrer weniger schnell ermüden und erhöht so den Komfort. Durch vier Einlassöffnungen und zwei Auslassöffnungen stehen dem Fahrer mehrere einstellbare Belüftungsoptionen zur Verfügung. Der Helm ist mit dem Harley-Davidson-Boom!-Audio-20S-Bluetooth-Helm-Headset kompatibel, das mit einem Smartphone verbunden werden kann und so unter anderem die Kommunikation mit dem Beifahrer oder anderen Fahrern ermöglicht.

Grit-Helm
Seine Polycarbonatschale mit Bar-and-Shield-Logo ist enorm strapazierfähig und damit äußerst langlebig. Durch drei Einlassöffnungen und zwei Auslassöffnungen stehen dem Fahrer mehrere einstellbare Belüftungsoptionen zur Verfügung. Der Helm ist mit dem Harley-Davidson-Boom!-Audio-20S-Bluetooth-Helm-Headset kompatibel, das mit einem Smartphone verbunden werden kann und so unter anderem die Kommunikation mit dem Beifahrer oder anderen Fahrern ermöglicht.

REV'IT!-Gravel-H20-Stiefel (für Herren)

Diese Stiefel bestehen aus widerstandsfähigen Materialien und qualitativ hochwertigen Bestandteilen. Sie halten damit den Herausforderungen von Offroadtouren stand und überdauern viele Jahre.

Thermogeformter Schienbeinschützer: Die Schienbeinplatte wird erhitzt und anschließend exakt an den empfindlichen Schienbeinbereich angepasst, um eine präzise, individuelle Passform zu gewährleisten.

Thermogeformte Fersenschale und Zehenkappe: bieten dem Fuß zusätzlichen Schutz, ohne den Komfort zu beeinträchtigen.

Die in einem Stück laminierte Hydratex-Sphere (H2O)-Konstruktion schafft eine wasserdichte, atmungsaktive Barriere. Das Außenmaterial nimmt kein Wasser auf, sodass die

Füße des Fahrers trocken bleiben und weder sein Komfort noch seine Geschicklichkeit beeinträchtigt werden.

Die äußere Schicht besteht aus vollnarbigem Rindsleder von Omega und sorgt für eine gute Haltbarkeit und einen hohen Fahrkomfort.

Die Gummiabriebkante minimiert Schäden, die durch umherfliegende Steine und Schmutz beim Fahren oder die wiederholte Abnutzung durch das Abbiegen der Füße entstehen.

Die Gravel-H20-Stiefel sind CE-zertifiziert nach der aktuellen Norm EN 13634:2017.

REV'IT!-Quest-H20-Stiefel (für Damen)

Ein in Größe und Design auf Fahrerinnen ausgelegter, qualitativ hochwertiger Adventure-Touring-Stiefel, mit dem Bikerinnen keinen Kompromiss in Sachen Passform und Schutz eingehen.

Thermogeformter Schienbeinschützer: Die Schienbeinplatte wird erhitzt und anschließend exakt an den empfindlichen Schienbeinbereich angepasst, um eine präzise, individuelle Passform zu gewährleisten.

Thermogeformte Fersenschale und Zehenkappe: bieten dem Fuß zusätzlichen Schutz, ohne den Komfort zu beeinträchtigen.

Die in einem Stück laminierte Hydratex-Sphere (H2O)-Konstruktion schafft eine wasserdichte, atmungsaktive Barriere. Das Außenmaterial nimmt kein Wasser auf, sodass die Füße der Fahrerin trocken bleiben und weder ihr Komfort noch ihre Geschicklichkeit beeinträchtigt werden.

Die äußere Schicht besteht aus vollnarbigem Rindsleder von Omega und sorgt für eine hervorragende Haltbarkeit und einen hohen Fahrkomfort.

Die Quest-H20-Stiefel sind CE-zertifiziert nach der aktuellen Norm EN 13634:2017.

###

Über die Harley-Davidson Motor Company

Harley-Davidson, Inc. ist die Muttergesellschaft der Harley-Davidson Motor Company und von Harley-Davidson Financial Services. Unsere Vision besteht darin, die Legende unserer Marke fortzuschreiben sowie mit Innovation, Evolution und Emotion zu einem Branchenführer zu werden. Wir fassen es als unsere Mission auf, mehr als nur Motorräder zu fertigen, denn wir stehen für das zeitlose Streben nach Freiheit und Abenteuer. Seit 1903 arbeitet Harley-Davidson mit führenden Innovationen in der zweirädrigen Mobilität an Kultur und Lifestyle des Motorradfahrens. Das Unternehmen stellt ein wachsendes Portfolio moderner, unverwechselbarer sowie individualisierbarer Motorräder her und belebt die Marke mit einer

umfangreichen Palette an Zubehör, Motorrad- und Freizeitkleidung sowie Accessoires. Harley-Davidson Financial Services offeriert Finanzdienstleistungen, Versicherungen und andere Angebote für Harley-Davidson-Fahrerinnen und -Fahrer. Weitere Informationen über Harley-Davidson findet man auf www.harley-davidson.com.

###

Hinweis für Journalisten: Weitere Informationen über Harley-Davidson-Motorräder und -Produkte finden Sie unter h-dmediakit.com.