
Fahrbericht Harley-Davidson Pan America 1250: Willkommen im Club

Von Jens Riedel

Sieht so ein Adventure Bike aus? Die Harley-Davidson Pan America 1250 polarisiert – und das soll sie auch, denn sie soll auffallen. Mit ihrer an die großen Touringmodelle angelehnten eher kastigen Verkleidung und dem breiten rechteckigen Scheinwerfer bricht sie mir der gängigen Designphilosophie einer eher schmalen und hohen Front bei Reiseenduros. Um es gleich vorab zu klären: Der Hauptscheinwerfer ist bewusst horizontal angeordnet – schlicht und ergreifend, um den Fahrweg breiter auszuleuchten. Und auch ansonsten haben sich die Entwickler viele Gedanken gemacht und Ideen gehabt, eine davon ist eine Weltneuheit.

Mit der Pan America betritt die ikonische Marke aus Milwaukee ein für sie neues und vor allem hart umkämpftes Segment. Und gibt Amerikas erstem Adventure Bike auch gleich einen komplett neuen Motor mit. Revolution Max nennt sich der V2, der als mittragendes Element ausgelegt ist. Die Typenbezeichnung gibt den Hubraum exakt an. Der 60-Grad-Twin verfügt über eine variable Ventilsteuerung und einen Hubzapfenversatz von 30 Grad, was für leicht versetzte Zylinder sorgt, die mit jeweils zwei Zündkerzen bestückt sind. Mit ihren 152 PS und 128 Newtonmetern ist die Pan America auf Augenhöhe mit der Konkurrenz.

Im Fahrbetrieb erweist sich der Motor als gelungener Wurf. Der Revolution Max gibt seine Leistung homogen ab. Bei etwa 6500 Umdrehungen in der Minute gibt es noch einen leichten Extraschubs. Ihre Leistungsspitze erreicht die Pan America bei 8750 U/min, der rote Bereich beginnt bei 9000 Touren, und 500 Umdrehungen weiter meldet sich dann auch der Drehzahlbegrenzer.

Der Motor bellt angenehm dezent und wird passend zur steigenden Leistung lauter, aber nie aufdringlich. Die Ausgleichswellen lassen nur so viele Vibrationen durch, wie für das Motorradfeeling nötig. Selbst bei 8500 Umdrehungen in der Minute läuft der Twin ruhig und geschmeidig. Das gilt übrigens für das komplette Motorrad, das auch bei Höchstgeschwindigkeit (226 km/h auf dem Tacho) absolut gelassen bleibt. Selbst bei diesem Tempo kann sich der Fahrer noch auf den guten Windschutz der vierstufig verstellbaren Scheibe verlassen. Als Verbrauch gibt der Hersteller rund 5,5 Liter an, wobei der Alutank 21,2 Liter fasst. Bei beherzter Gangart auf der Landstraße und zwei kurzen Vollgasetappen auf der Autobahn kamen wir über 200 Kilometer auf einen Schnitt von rund sieben Litern.

Gut beherrschbar

Das Sechs-Gang-Getriebe hakt bei den erst wenigen hundert Kilometer gelaufenen Pressevorführern auch in kaltem Zustand nicht, und die Kupplung ist angenehm leichtgängig. Letzteres ist vor allem im Gelände von Vorteil. Die Bremsen sprechen früh an und packen vorne mit gutem Druckpunkt fest zu. Hinten ist der Hebelweg erfreulich kurz, die 280-Millimeter-Zwei-Kolben-Scheibe (Combined) verlangt bei Bedarf aber eine kraftvolle Ansage vom Stiefel. Die zusammen mit Michelin entwickelten Straßenreifen namens Scorcher Adventure bieten ausgezeichneten Grip, so dass die vielen und schräglagenoptimierten Assistenzsysteme nur selten gefordert sind. Zudem lässt sich die Pan America punktgenau dirigieren.

Ebenso wie auf Asphalt gibt sich die schmal gebaute 1250er auch abseits der Straße gut beherrschbar. Die gleichmäßige Leistungsabgabe ist offroad ebenso von Vorteil wie die mit nur wenig Kraftaufwand zu bedienende Kupplung. Der Lenker liegt im Stehen nahezu

perfekt in den Händen, und über 19 Zentimeter Federweg sorgen für ausreichend Spielraum. Ambitionierte Geländegänger können ihre Pan America mit Kreuzspeichenrädern und Michelin Anakee Wild ausrüsten lassen.

So sanft die Motorcharakteristik ist, so auffällig sind dennoch die Sprünge bei den verschiedenen Fahrmodi mit ihren entsprechenden Anpassungen der elektronischen Sicherheitsfeatures. Im Gegensatz zu einigen anderen Herstellern ist hier der Sprung zwischen „Rain“, „Road“ und „Sport“ am Gasgriff auf Antrieb spürbar, wobei auch hier das Gold in der Mitte liegt. Der Dynamikmodus ist etwas für Speedfans und die Regenstufe fast schon übertrieben zurückhaltend. Dazu kommen noch zwei Offroad-Modi sowie die Möglichkeit einer ganz individuellen Grundeinstellung. Zwecks einfacheren Durchscrollens während der Fahrt können aktuell nicht erforderliche Modi vorübergehend auch einfach deaktiviert werden. Die Pan America 1250 Special mit ihrem semiaktiven Fahrwerk bietet darüber hinaus zusätzlich noch zwei weitere „Customer“-Möglichkeiten, einen davon fürs Gelände.

Eine Weltneuheit

Die Special ist es auch, die mit der Weltneuheit aufwarten kann. Auf Wunsch ist sie mit Adaptive Ride Height (ARH) erhältlich. Das System senkt im Stand das Motorrad hinten automatisch ab. Je nach gerade automatisch eingestellter Federvorspannung sinkt der Sitz um zweieinhalb bis fünf Zentimeter nach unten, um das Auf- oder Absteigen zu erleichtern. Der Mechanismus lässt sich auch sperren. Dessen ungeachtet kann das gut gepolsterte Kissen mit einfachen Handgriffen in zwei Höhen positioniert werden.

Ohnehin geht die Bedienung gut von der Hand. Brems- und Kupplungshebel sind fünffach verstellbar, der entspiegelte Touchscreen des Cockpits kann in einem Winkel von geschätzten zehn Grad geneigt werden. Das Display lässt sich nach eigenen Vorlieben bestücken. Die Tasten sind übersichtlich angeordnet und rasch erfasst. Nur der etwas weit zurückgesetzte Blinkerschalter ist für Pan-America-Neulinge nicht immer gleich auf Antrieb zu treffen. Und der Verstellmechanismus der Scheibe, deren Winkel sich je nach Stufe auch leicht verändert, könnte etwas leichtgängiger sein. Möglicherweise stellt sich das aber ohnehin nach mehrfacher Benutzung von selbst ein.

Gewöhnungsbedürftig ist auf jeden Fall der Hill Holder, der sich nach zehn Sekunden wieder peu a peu löst und im Zweifelsfall nach erneutem Zug am Bremshebel verlangt. Eine überzeugende Erklärung, warum man sich für diese Lösung entschieden hat, konnte Harley-Davidson bei der Pressepräsentation nicht liefern. Es handele sich nun einmal nicht um eine Parkbremse, heißt es. Dafür darf sich der Kunde über die Harley-App mit der Maschine verbinden und sich – ebenfalls kostenlos – mit Offline-Kartenmaterial versorgen.

Preislich attraktiv

Die Basisversion bringt 245 Kilogramm auf die Waage. Standard sind unter anderem der Tempomat, die Gepäckbrücke mit integrierten Kofferhaltern, die verstellbare Scheibe und Handprotektoren. Federung und Dämpfung sind hüben wie drüben voll einstellbar. Die mit dem semiaktiven Fahrwerk ausgerüstete Special ist 13 Kilo schwerer. Sie hat zusätzliche Annehmlichkeiten wie eine dreistufige Griffheizung, einen Hauptständer und einen Lenkungsdämpfer. Dazu gibt es Sturzbügel, einen Unterfahrschutz und separates Kurvenlicht, das je nach Schräglagenwinkel pro Seite bis zu drei Zusatzleuchten aktiviert. Neben dem Gewichts- hat das Grundmodell nach Ansicht vieler aber auch einen Schönheitsvorteil – das Markenemblem in Form zweier übereinander liegender Buchstaben (H und D) anstelle des reinen Bar-and-Shield-Logos auf dem Tank, das sich leicht bis in die Verkleidung hinein zieht.

Preislich positioniert sich der Neuzugang im populären Club der Multitools attraktiv. Los geht es bei 16.555 Euro (Österreich: 18.995 Euro). Die Special kostet in Deutschland 2000 Euro mehr (Österreich: 21.695 Euro). Laut Harley-Davidson ist die Pan America

damit unter Berücksichtigung der Ausstattung rund 3000 Euro günstiger als der Platzhirsch von BMW.

Die Reiseenduro aus Amerika soll zum einen markentreue Käufer bei der Stange halten, die dort bislang kein Adventure Bike gefunden haben; zum anderen sieht Harley-Davidson auch Neukunden als Zielgruppe. Viele überzeugende Argumente hat sie für beide. Die Markteinführung erfolgt im Juni. (ampnet/jri)

Daten Harley-Davidson Pan America 1250 / Special

Motor: V2, 1250 ccm, flüssigkeitsgekühlt
Leistung: 112 kW / 152 PS bei 8750 U/min
Max. Drehmoment: 128 Nm bei 6750 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 220 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h: k.A.
Getriebe: sechs Gänge
Antrieb: Kette
Tankinhalt: 21,2 Liter
Sitzhöhe: 86,9/89,4 cm / 85/87,4 m
Gewicht: 245 kg / 258 kg (fahrbereit)
Zuladung: 210 kg / 197 kg
Normverbrauch: 5,5 l/100 km
CO2-Emissionen: 129 g/km
Testverbrauch: ca. 7,0 l
Bereifung: 120/70 ZR19 u. 170/60 R17 (h.)
Garantie: 4 Jahre
Preis: 16.555 Euro / 18.555 Euro

Bilder zum Artikel



Harley-Davidson Pan America 1250.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harley-Davidson



Harley-Davidson Pan America 1250.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harley-Davidson



Harley-Davidson Pan America 1250.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harley-Davidson



Harley-Davidson Pan America 1250.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harley-Davidson



Harley-Davidson Pan America 1250.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harley-Davidson



Harley-Davidson Pan America 1250.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harley-Davidson



Harley-Davidson Pan America 1250.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harley-Davidson



Harley-Davidson Pan America 1250.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harley-Davidson



Harley-Davidson Pan America 1250.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harley-Davidson



Harley-Davidson Pan America 1250.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harley-Davidson



Harley-Davidson Pan America 1250.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harley-Davidson



Harley-Davidson Pan America 1250.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harley-Davidson



Harley-Davidson Pan America 1250.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harley-Davidson



Harley-Davidson Pan America 1250.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harley-Davidson



Harley-Davidson Pan America 1250.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harley-Davidson



Harley-Davidson Pan America 1250.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harley-Davidson



Harley-Davidson Pan America 1250.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harley-Davidson



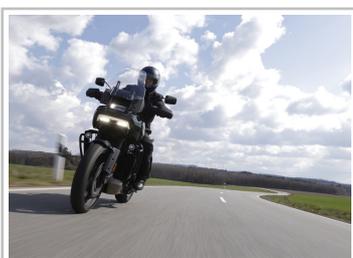
Harley-Davidson Pan America 1250.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harley-Davidson



Harley-Davidson Pan America 1250.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harley-Davidson



Harley-Davidson Pan America 1250.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harley-Davidson



Harley-Davidson Pan America 1250.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harley-Davidson



Harley-Davidson Pan America 1250.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harley-Davidson



Harley-Davidson Pan America 1250.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harley-Davidson



Harley-Davidson Pan America 1250.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Harley-Davidson Pan America 1250.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Harley-Davidson Pan America 1250.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Harley-Davidson Pan America 1250.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Harley-Davidson Pan America 1250.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Harley-Davidson Pan America 1250.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Harley-Davidson Pan America 1250.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Harley-Davidson Pan America 1250.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Harley-Davidson Pan America 1250 Special.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harley-Davidson



Harley-Davidson Pan America 1250 Special.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Harley-Davidson Pan America 1250 Special.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Harley-Davidson Pan America 1250.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harley-Davidson



Harley-Davidson Pan America 1250.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Harley-Davidson Pan America 1250.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harley-Davidson



Harley-Davidson Pan America 1250.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Harley-Davidson Pan America 1250.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Harley-Davidson Pan America 1250.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Harley-Davidson Pan America 1250.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harley-Davidson



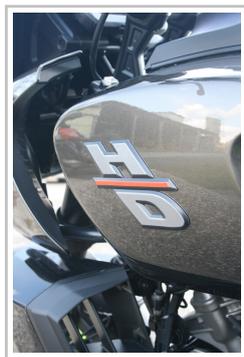
Harley-Davidson Pan America 1250.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harley-Davidson



Harley-Davidson Pan America 1250 Special.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harley-Davidson



Harley-Davidson Pan America 1250.

Foto: Auto-Medienportal.Net
