

TRIKE

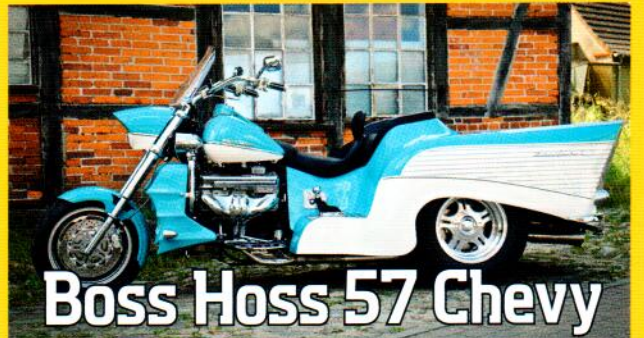
Magazin



Harley-Davidson Tri Glide



Rewaco: Konzeptvergleich



Boss Hoss 57 Chevy

4 195100 905808 03



Kuckst du hier!



Eine Harley mit Autoführerschein fahren.

Geht nicht?

Geht doch!

Wir haben die neue
Harley-Davidson Tri Glide
Ultra Classic exklusiv
für euch getestet.



N

ull Kilometer auf dem Tacho! Jungfräulich steht die fabrikneue Harley Tri Glide im glänzenden Sonnenlicht vor dem Eingang zum „House of Flames“ und wartet auf die ersten Testfahrten für das TRIKE-MAGAZIN. Das „House of Flames“ - einst gegründet vom Schauspieler und Biker Wolfgang Viereck - ist die Adresse für Harleys im Großraum Ulm.

Kurzer Druck auf den Starter und der neue alte Big-Twin brabbelt los. Der Sound aus den armdicken Auspuffrohren unter dem schwarz glänzenden Kofferraumteil im Heck des Trikes dürfte kräftiger sein, zum gedämpften harleytypischen Potato-Potato-Sound gesellt sich leises Schnorcheln aus der neuen Luftfilterbox.

Wie alle von mir bisher getesteten Conversion-Trikes ist auch das Harley-Davidson Tri Glide extrem wendig und leicht zu steuern. Das fällt besonders auf, wenn aus engen Parklücken oder Grundstücksausfahrten gezirkelt werden muss. Die Fahrwerksgeometrie ist ausgewogen und für den Fahrer sehr kommod. Was uns leider sofort auffällt ist die harte Federabstimmung für den Soziussitz. Servicetechniker Rico weiß Rat: die Federung ist luftunterstützt und lässt sich mit einer kleinen Luftpumpe exakt justieren. Sofort ist der Komfort spürbar besser.

Schnell findet sich der richtige Kontakt zum Trike und man fährt mit bewundernswerter Leichtigkeit eine saubere Linie. Der breite Lenker hilft beim Handling und reduziert die Lenkkräfte auf ein angenehmes Minimum. Kombiniert mit locker leichtem Einsatz des Oberkörpers lassen sich auch die engsten Kurvenradien ra sant und zielgenau durchfahren.

Spaß kommt auf!

Mit dem Projekt „RushMore“ hat Harley-Davidson die Tri Glide Ultra von Grund auf neu entwickelt. Ab 2014 erhalten alle Touring-Modelle leicht erstarkte Motoren, den High Output Twin Cam 103





↑ Die Lenkerarmaturen tragen neue Schalter – inklusive Mini-Joysticks zur Navigation durch das Bordmenü.



↑ Der 6,5-Zoll-Touchscreen-Farbbildschirm ist von Audio bis GPS für das komplette Infotainment zuständig.



Lightshow – die eindrucksvolle Heckbeleuchtung der Tri-Glide



mit neuen Nockenwellen und strömungsoptimiertem Luftfilter. Und zwar fast unsichtbar – dieses Monument von einem Motor sieht trotz der Modifikationen aus wie seine Vorfahren. Neu ist, dass die besonders heißen Auslassventile von einem kühlenden Wassermantel umspült werden. „Twin Cooled“ nennt Harley diese Kühlsystem. Die zugehörigen Wasserkühler sind perfekt in den klassischen Beinschilden versteckt. Dreieinhalb Jahre dauerte die Entwicklung der 2014er-Touring-Modelle. In sie flossen die Ergebnisse weitreichender Kundenumfragen ein. Der neue Twin-Cam-103-Motor bietet jetzt noch mehr Drehmoment im unteren Drehzahlbereich. Gut für kraftvollen Durchzug, auch mit zwei Personen und voller Zuladung. Bereits auf den ersten Kilometern begeistert der neue V-Twin und überzeugt mit sattem Drehmoment. Unspektakulär, aber durchaus kraftvoll schiebt der Zweiventil-V2 das Trike an. Entspanntes Fahren ist angesagt. Seit über 20 Jahren fahre ich „privat“ eine 1340er-Heritage Softtail mit einem Evo-Motor aus der ersten Generation und der Unterschied bei Drehmoment und Leistungsentfaltung zu dem neuen Twin-Cam ist wirklich beachtlich. Was geblieben ist, ist das offensichtlich unvermeidbare Klacken bei den Gangwechseln. Aber das missfällt ja bekanntlich nicht nur den Fahrern amerikanischer Bikes. Wirklich geräuschlos lässt sich das sehr gut abgestufte neue Sechsganggetriebe Cruise Drive nur bei



perfekter Übereinstimmung von Motor-drehzahl, Geschwindigkeit und entsprechend lang gezogener Kupplung schalten. Das Fahrwerk entstammt der bekannten Ultra Classic. Bis zum Sattel gleicht das Harley-Trike dem Solomotorrad und geht dann in die Breite. Unter der ausladenden Heckpartie mit dem großen Kofferraum treibt ein Zahnriemen die Hinterachse an, die ihre Kraft auf die beiden Hinterräder im Format 205/65 R 15 weitergibt. Beide Lenkerarmaturen tragen neue Schalter – inklusive Mini-Joysticks zur Navigation durch das Bordmenü. Der 6,5-Zoll-Touchscreen-Farbbildschirm ist

von Harman Kardon. Das Infotainment System kombiniert Audio, Bluetooth Verbindung, Spracherkennung, Text-to-Speech-Technologie, GPS-Navigationssystem, sowie Unterstützung für Intercom und CB-Kommunikation in einem einzigen Gerät. Es informiert über die aktuell zu hörenden Musiktitel und die eingestellten Radiosender und das GPS weist den richtigen Weg auf sehr übersichtlichen Straßenkarten. Die Audio-Anlage liefert satte Klänge aus vier Bordlautsprechern, die hinter dem Windschild auch noch bei relativ hohem Tempo gut zu hören sind. O-Ton Harley-Davidson: den druckvollsten, klarsten Sound, der je auf einem Motorrad von Harley-Davidson zu hören war. Bei langen Etappen sicher sehr entspannend. Hinter der neuen Batwing-Verkleidung mit Splitstream-Belüftung fällt der Blick auf vier große Runduhren mit neuen Ska-

len in der mit schwarzem Glanzlack überzogenen Innenverkleidung. Der Hauptscheinwerfer ist beim Tri-Glide mit einer verchromten Metallplatte verblendet. Das Fahrlicht produzieren - triketypisch - die beiden neuen Daymaker-LED-Scheinwerfer in ebenfalls hochglanz verchromten Lampengehäusen.

Seit 2012 ist das Harley-Trike in den USA erhältlich - ab 2014 kommt man auch in Europa in den dreirädrigen Genuss der besonderen Art. Wer sein Bankkonto checkt und über ein Barvermögen von mindestens 37.000 Euro verfügt, darf eine echte Harley mit dem Autoführerschein bewegen. Ein Argument, dass sicherlich viele unserer Leser stark ins Grübeln bringen wird. Der Preis ist eine klare Ansage, keine Frage, selbst die teuerste Serien-Harley, das aktuelle Sondermodell „Screamin' Eagle Road Glide Ultra“ wird mit

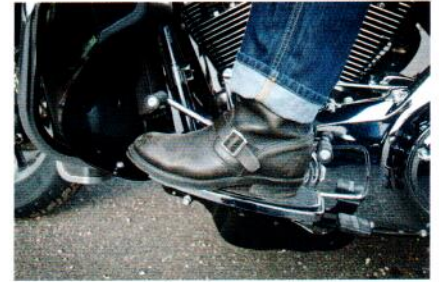
37.270 Euro gehandelt. Aber was bedeutet schon der schnöde Mammon, wenn es um die pure Leidenschaft fürs Fahren geht.

Die Tri Glide läuft offiziell nicht im Programm von Harley-Davidson, kann aber bei jedem Vertragshändler bestellt werden, und somit sind alle üblichen Garantien gegeben.

Hochwertig und edel wirkt die Tri Glide

Wo auch immer man mit diesem Trike unterwegs ist, zieht es neidvolle Blicke geradezu magisch auf sich. Bereits beim kleinsten Stopp ist ein Kontakt mit interessierten Mitmenschen fast schon Programm. Die Frage nach dem Preis - meist die erste - zaubert blitzschnell einen ehrfurchtsvollen Blick in das Gesicht des Fragenden, der die Summe wie folgt kommentiert: „Dafür kann ich mir ja ein anständiges Auto kaufen.“ „Schon klar, aber macht deine Pussykutsche auch genauso viel Spaß?“

Das hydraulischgekoppelte Brems-



↑ Harley-Trittbretter: bequemer gehts nicht.
↓ Die Feststellbremse wird mit dem Absatz aktiviert.



Klappe auf - Fahrtwind rein: die Splitstream-Belüftung.



Macht seine Arbeit gut - der Lenkungsdämpfer.

HARLEY-DAVIDSON

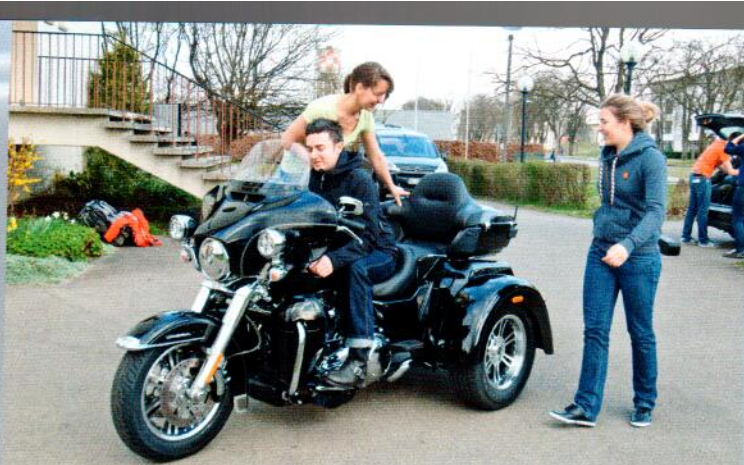


← Perfekt:
↓ Vorderrad und Hinterräder im gleichen Felgensign.



→ Topcase und Kofferraum bieten ordentlich
↓ Laderaum.





Fotoshooting mit der Harley-Davidson Ultra Classic Tri Glide: Wo wir auch hinkommen, die Begeisterung für das Trike ist unübersehbar...

system, verbindet bei Betätigung der hinteren Bremse, das hintere Bremskreissystem mit dem Vorderrad. Jedoch nicht das Vorderrad mit dem hinteren Bremskreis, wenn die Vorderbremse alleine betätigt wird. Zusätzlich verfügt das Trike hinter dem linken Trittbrett noch über eine Feststellbremse.

Der neue gestaltete Gepäckraum bietet innen mehr Platz, sieht von außen elegant aus und lässt sich jetzt auch nur mit einer Hand öffnen und schließen – sagt Harley-Davidson. Dazu folgende praktische Erfahrung eures TRIKE-MAGAZIN-Testfahrers:

Beim – zugegebenermaßen sehr zügigen – Abbiegen auf eine Autobahneinfahrt mit besonders engem Kurvenradius werde ich von einem lauten und harten, metallischen Schlag aus dem Heck aufgeschreckt. Oh Mann! Was war das? Im Geiste gehe ich im Schnelldurchlauf vermeintliche Schäden durch. Gebrochene Antriebswelle? Defektes Radlager? Getriebeschaden? Rahmenbruch? Plötzlich ein neues, laut rauschendes Geräusch links von mir. Es wird schnell lauter. Hektische Blicke in die Spiegel. Links. Rechts. Nichts zu sehen! Das Geräusch wird noch lauter, noch direkter. Da erst registriere ich auf der linken Spur ein giftgrünes Quad mit riesigen Monster-Geländereifen – daher also das laute Rauschen. Der Fahrer – er ist eindeutig am Geschwindigkeitslimit mit seiner Kiste – schließt langsam auf und wendet sich zu mir. Ein dichter grauer Vollbart weht aus dem Jethelm, der Mund öffnet sich und schreit mir etwas durch den lauten Fahrtwind zu...

„Hä?“

„Dei Kofferraumdeggel isch offa!!!“

Upps, das also war der Grund für das laute Krachen aus dem Heckbereich. Die Kameratasche – mein erster Gedanke! Im Kofferraum! Im Geiste sehe ich bereits

Tri Glide Ultra Classic - Modelljahr 2014

Typ: FLHTCUTG

Motor: Twin Cooled High Output Twin Cam 103 Luft- und flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-45-Grad-V-Twin, Auslassventile flüssigkeitsgekühlt, Kurbelwelle querliegend, zwei untenliegende, per Zahnkette angetriebene Nockenwellen, zwei über Kipphebel betätigte Ventile je Zylinder (ohv), Hydrostößel, Trockensumpfschmierung, Kraftstoffeinspritzung, Saugrohr-Ø 46 mm, Electronic Throttle Control (ETC), kontaktlose Transistorzündung, E-Starter, 50A-Drei-Phasen-Drehstromlichtmaschine mit 585 W bei 2000 U/min und max. 650 W, wartungsfreie Batterie 12 V/28 AH, aktives Auspuffsystem, ungeregelter Katalysator Bohrung: 98,4 mm Hub: 111,1 mm Hubraum: 1690 ccm Verdichtungsverhältnis: 10:1 Leistung kW (PS)/U/min*: 64 (87)/5010 Drehmoment Nm/U/min*: 138/3750

Höchstgeschwindigkeit: 150 km/h

Kraftübertragung: Primärtrieb über Duplex-Kette, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbakcupplung, Sechsganggetriebe und elektrischer Rückwärtsgang, Zahnriemen Primärübersetzung: 1,35 (46/34 Z) Sekundärübersetzung: 2,33 (70/30 Z) Gesamtübersetzung: 1. Gang: 10,534 2. Gang: 7,302 3. Gang: 5,423 4. Gang: 4,392 5. Gang: 3,741 6. Gang: 3,157

Service-Daten: Garantie: zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung

Erstinspektion: nach 1600 km

Service-Intervalle: 1 x jährl. oder alle 8000 km

Motorölwechsel: alle 8000 km; mit Filter: alle 8000 km

Leerlaufdrehzahl: 900 U/min

Kraftstoff: Super Bleifrei *gemäß Euronorm EC95/1

Fahrwerk: Doppelschleifen-Stahlrohr-Rahmen mit Trike-Rahmenheck, Telegabel, Standrohrdurchmesser 49 mm, Starrachse mit Differential, zwei Federbeine, luftunterstützt einstellbar, Gabelwinkel: 32° Lenkkopfwinkel: 26°

Nachlauf: 100 mm

Bremse (mit Feststellbremse): vorn: zwei Scheibenbremsen, gelocht, Ø 300 mm, Sechskolben-Festsattel hinten: zwei Scheibenbremsen, gelocht, Ø 271 mm, Einkolben-Schwimmsattel

Federweg: vorn: 117 mm, hinten: 76 mm

Felgenreöße: vorn: 16 x 3.00 7-Speichen-Leichtmetall-Gussrad, hinten: 15 x 5.50 7-Speichen-Leichtmetall-Gussrad

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

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

Maße und Gewichte:

Leergewicht inkl. Betr.stoffe: 560 kg

Radlastverteilung:

vorn: 170 kg, hinten: 390 kg

Zulässiges Gesamtgewicht: 771 kg

Zuladung: 211 kg

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

Länge: 2670 mm / **Breite:** 1390 mm /

Höhe: 1430 mm

Sitzhöhe, ohne Fahrer: 720 mm

Radstand: 1670 mm

Features: Security System (Wegfahrsperrung und Alarmanlage mit Keyless-Fernbedienung), Restreichweitenanzeige, Fahrertrittbretter, Schaltwippe, einstellbare Beifahrertrittbretter, elektronische Geschwindigkeitsregelanlage, Boom! Box 6.5 GT Infotainmentsystem, Tour Pak, zwei Gepäckkoffer, selbstrückstellende Blinker, Warnblinkanlage, Heizgriffe, Daymaker-LED-Scheinwerfer, Jukebox-Fach

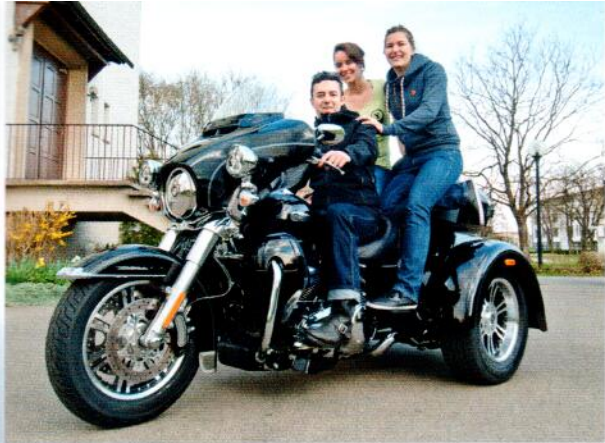
Farben: Vivid Black; Blackened Cayenne Sunglo; Big Blue Pearl & Vivid Black, Mysterious Red Sunglo & Blackened Cayenne Sunglo, Custom Colour Sand Pearl/Canyon Brown Pearl

Preise: (ohne ABS)

VIVID BLACK: 37.085,- EUR

PEARL/DENIM: 37.325,- EUR

TWO-TONE: 37.855,- EUR



... oder liegt's an unserem neuen Volontär Felix?

sämtliche Objektive von fetten Truckreifen überrollt. Ich brems ab, in einer kleinen Parkbucht halte ich an, steige ab, gehe hinter das Trike. Ich bin auf alles gefasst. Puh! Alles noch an Ort und Stelle. Die Kofferraumklappe geht nach unten auf und wird von einem stabilen Stahlseil in der Endposition gehalten. Offensichtlich hat sich der Heckaufbau des Trikes bei den starken Querkräften in der schnellen Kurve verwunden und das Schloss des Kofferraums geöffnet. Die spätere Nachfrage beim Händler ergibt Folgendes: Rico, der versierte Harley-Davidson-Servicetechniker im House of Flames, kennt das Problem und empfiehlt, bereits vor

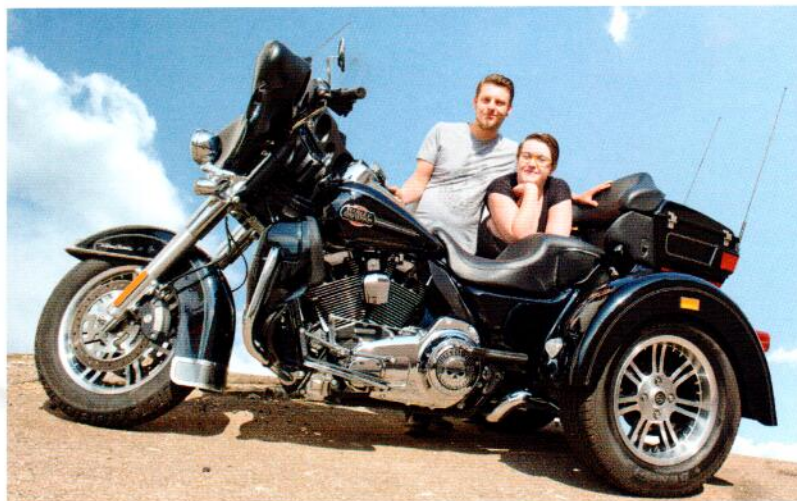


der Fahrt das Schloß des Kofferraumdeckels mit dem Schlüssel abzuschließen. Kleine Ursache - große Wirkung.

Die restlichen Testtage besteht die Tri Glide mit absoluter Bravour. Die Harley ist begehrt in unserer kleinen Redaktionsmannschaft. Jede Ausfahrt wird zum Erlebnis - ein Triketest der Extraklasse.

Text + Bilder: Uli Rau

NEUEINSTEIGER: Nadine & Flo lieben ihr Harley Tri-Glide



Nadine und Flo sind absolute Neueinsteiger in der Trikeszene. „Der Schwiegervater hat sich zum Fünzigsten eine Harley Fatbob gegönnt“, erzählt Nadine beim Interview, „da mussten wir natürlich nachlegen.“

„Eine Harley musste es sein“, verrät Flo, „aber wir haben beide nur einen Autoführerschein und keine Lust auf Fahrschule. Umso mehr Lust aber aufs Biken, also sind wir in den nächsten Harleyladen und haben uns spontan für die Tri Glide entschieden.“ „Es war Liebe auf den ersten Blick“. Nadine ist Feuer und Flamme und berichtet wild gestikulierend von ihren ersten gemeinsamen Kilometern auf dem Harley-Trike über die

Schwäbische Alb. „Wir haben ja noch nicht mal gewusst, wie man schaltet“, gesteht Flo breit grinsend.

Mittlerweile sind die beiden viel auf ihrem Traum-Trike unterwegs. Zur Arbeit, zum Einkaufen und in der Freizeit. Erste größere Touren sind bereits geplant und die Begeisterung wächst weiter. Gerne würden sie sich mit anderen Trikern aus dem Raum Ulm zum Erfahrungsaustausch oder zu einer gemeinsamen Ausfahrt treffen. Wer die beiden also kennenlernen möchte, meldet sich bitte bei uns im Verlag.

Wir vom TRIKE-MAGAZIN wünschen Nadine und Flo viel Spaß auf ihrer großen Liebe.