KÖNIGS-DOPING

Unser Dauertester Road King Special bekam ein neues Fahrwerk von Wilbers und fährt jetzt mit der neuesten KessTech-Anlage

TEXT: Heinrich Christmann FOTOS: Tobias Kircher, Heinrich Christmann (3)

Schon im Serienzustand fährt sich die Road King Special anders, nämlich besser als ihre beiden Schwestermodelle Road King und Road King Classic. Grund hierfür ist die Tatsache, dass sie auf völlig anderen Rädern und Reifen steht. Die normale Road King besitzt vorn ein 17- und hinten ein 16-Zoll-Rad, die Classic rollt sowohl vorn wie hinten auf knuffigen 16-Zöllern. Bei der „Special" dagegen beschritt Harley neue Wege und verbaute mit einem 19-Zöller vorn jene Größe, die sich auf der Street Glide Special und der Road Glide Special bereits bewährt hat. Mit dem Unterschied, dass diese beiden Touring-„Specials" hinten einen 16-Zöller tragen, wohingegen die hier betrachtete Road King Special hinten mit einem 18-Zoll-Rad bestückt ist. Alles klar?

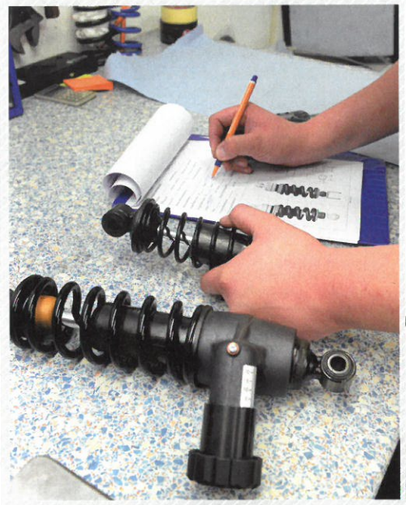
Fakt ist: Die Road King Special fährt sich schon im Serienzustand souveräner und spürbar handlicher als ihre älteren Schwestern. Dumm nur, dass Harley es sich nicht verkneifen konnte, ihr aus optischen Gründen hinten die deutlich kürzeren Federbeine der Street Glide Special zu verordnen. Dieser Umstand kostet Bike und Fahrer satte 21 Millimeter Federweg. Mit jetzt 55 Millimetern gibt es zu wenig Reserven, im Soziusbetrieb mit Gepäck tendiert der Federweg fast gegen null. Auf schlechten Wegstrecken nicht nur eine Tortur für die Lendenwirbelsäule der Passagiere, sondern wegen des fehlenden Negativfederwegs nachgerade gefährlich.

FEDERBEINE WERDEN LÄNGER

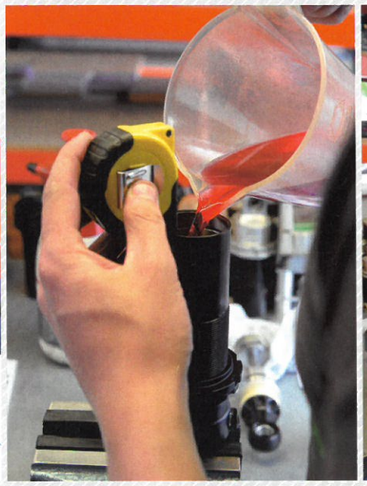
Also haben wir uns mit dem Fahrwerksspezialisten Wilbers in Verbindung gesetzt und unsere Pein geschildert. Natürlich mit einem Hintergedanken, denn wir wussten, dass Wilbers seit neuestem sogar ein Nivomat-Federbein am Start hat. Die Sache war schnell telefonisch abgeklärt, ein Termin gemacht, dann hieß es: Karre rein in den Transporter und ab nach Nordhorn.

Wer viel mit Sozius und Gepäck fährt, sollte den Nivomat nehmen

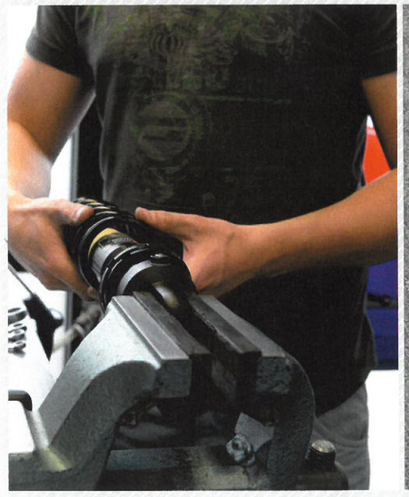
UMBAU AUF WILBERS-FAHRWERK



Oben zu sehen die originalen Harley-Federbeine. Diese wurden zerlegt und mit Spezialapparaturen vermessen



Aus einer Menge Einzelteile baut Wilbers-Mann Konstantin „unsere" Federbeine. Das dauert etwa 20–25 Minuten pro Stück



Der funktionale Grundkörper des Nivomaten (oben Mitte mit LDC-Schild) kommt als geschlossene Einheit von ZF Sachs

Wilbers-Mann René beim Ausbau der Gabelbeine. Die Gabel wurde zerlegt, die originalen Federn dann apparativ vermessen

Hier misst René die Viskosität des originalen Harley-Gabelöls. Vorspannhülse für straffere Abstimmung der Wilbers-Federn

Dort machten sich die Wilbers-Leute André, René und Konstantin direkt über die Road King her. Das Bike wurde gewogen, es wurde gemessen, abgeschraubt und zerlegt. Die originalen Federbeine wurden mit verschiedenen Spezialmessgeräten untersucht, Federrate, Dämpfungsrate, alle relevanten Werte waren irgendwann akribisch auf ein Protokollblatt übertragen. Mitgeschäftsführer André Peters erklärte dann, dass er plane, die Federwege der „Special" mithilfe der Wilbers-Federbeine wieder auf die üblichen 76 Millimeter Federweg aufzustocken. Dafür gab's von uns gleich zwei Daumen hoch. Danach ging es in die Produktion, wo die beiden unterschiedlichen Federbeine anhand zweier dezidierter Datenblätter vor unseren Augen entstanden. Um die zwanzig Minuten brauchen die fingerfertigen Wilbers-Leute, um aus mehr als 35 Einzelteilen ein Federbein zu bauen.

GABEL MIT STRAFFERER ABSTIMMUNG

Am Bike angeschraubt waren diese dann schnell, dann ging es der Telegabel an die Eingeweide. Die Gabelbeine wurden ausgebaut, das alte Öl abgelassen. Die Wilbers-Jungs setzten eigene Federn mit einer straffen Federrate ein und spannten diese progressiv arbeitenden Federn mithilfe speziell gefertigter Vorspannhülsen dergestalt vor, dass genügend Negativfederweg generiert wurde. Zum Schluss gab's noch Wilbers-Öl mit einer anderen Viskosität in die Holme – und die Sache war gerittzt.

Wieder zuhause, ging es zum Testen des neuen Fahrwerks auf unsere „Marterstrecke",

Nach dem Umbau ging es ab auf unsere **besonders üble „Marterstrecke"**

EINBAU KESSTECH-AUSPUFFE

Alles wurde optimiert: Im Bild ganz oben rechts die alte, links die neue, deutlich abgespeckte Verkabelung. Oben: Links die alte, rechts die neue, auch mechanisch optimierte Klappe

ein Waldsträßchen auf dem Königstuhl hoch über Heidelberg. Auf diesem elendigen Flickenasphalt trennt sich die Fahrwerksspreu vom Weizen, und dort sind wir natürlich auch vor dem Umbau mit dem Serienfahrwerk drüber gehoppelt. Dank der edlen Wilbers-Elemente und der neu abgestimmten Gabel verliert dieser asphaltene Stoppelacker viel von seinem Schrecken, wir konnten dort plötzlich glatte 30 Sachen schneller fahren. Wir meinen: Das sind die sinnvollsten 1.299,– Euro, die ein Road-King-Besitzer in sein Fahrzeug stecken kann!

NEUE KESSTECH-GENERATION

Eine ganz andere Baustelle war der Auspuff. Der Sound der Seriendinger geht gar nicht, einen schicken Ersatz konnte KessTech liefern. Wobei wir zunächst eine Version an der Road King hatten, die uns mit ihrer etwas inhomogenen unberechenbaren Auf-Zu-Regelei etwas auf den Keks ging. Inzwischen hat KessTech aber deutlich nachgebessert und hat mit seinem allerneuesten Produkt namens „ESE" (Electronic Sound Experience) eine komplett neu konstruierte Anlage parat, die richtig gut funk-

Die neuen Töpfe, hier mit extralangen Endstücken. An der Lage der Kardangelenke kann man erkennen, wo die Klappen sitzen

Passen auch optisch besser: ESE-Töpfe, jetzt in mattem Schwarz

tioniert. Alle Bauteile wurden optimiert, das Spiel an den Klappen deutlich minimiert (ich hab's probiert, es stimmt), die Stellmotoren schneller und kleiner gemacht und auch die Elektronikkomponenten sind sichtbar geschrumpft. Der neue Katalysator hat fast das dreifache Volumen wie vorher, was natürlich einem erhöhten Gasdurchsatz zugutekommt. Wir haben ESE bereits an unserer Road King Special dran und können sagen: Feine Sache, das! Neben den Fahrmodi „Klappen zu" und „Klappen auf" gibt es jetzt einen dritten Modus, so eine Art Zwischensound, bei dem die Klappen ein wenig geöffnet sind. Viel innovativer und wichtiger aber ist die Steuerung, die Kess-Tech „Power Feature" nennt. Fährt man im geschlossenen Modus und braucht plötzlich, etwa zum Überholen, die volle Leistung, genügt es, den Gasgriff schnell aufzureißen. Die Elektronik erkennt das und öffnet die Klappen für kurze Zeit. Das funktioniert in der Praxis sehr gut, die Herumdrückerei an dem links am Lenker angebrachten Taster kann man sich dadurch sparen. Demnächst werden wir die Anlage mal auf einem Prüfstand testen, wir sind gespannt, wie groß die Leistungsunterschiede in den verschiedenen Modi sind.

Demnächst in diesem Theater: Adaptives Kurvenlicht. Den Scheinwerfer von J.W. Speaker mit insgesamt 19 LED-Linsen haben wir schon in u nserer Verlagswerkstatt liegen, in der nächsten Ausgabe 5/2017 werden wir berichten, was das Leuchtenwunder bringt. <

ZWEITE MEINUNG – EINES KÖNIGS WÜRDIG

Wer über 25.000 Euro für eine Motorrad ausgibt, erwartet zu recht, dass die Kiste einigermaßen fährt. Bei Harley-Davidson war das nicht immer so. Erst seit wenigen Jahren beschäftigt die Company sich mit dem Konzept einer funktionierenden Federung. Höhepunkt des Ganzen ist bisher die neue, sehr dicke Gabel der Touring- und Dyna-Modelle. Eben die beeindruckte mich 2016 schon in der Low Rider S mit ordentlicher Abstimmung und so was wie Gefühl für die Straße. Entsprechend freudig sprang ich auf die Road King Special und wurde nicht enttäuscht. Satte Straßenlage, Gefühl für Kurven und Unebenheiten. Nur auf unsauberem Untergrund grätschen die viel zu harten Federn deutlich rein. Auf Dauer unschön. Auch Cruiser brauchen negativen Federweg und auch das Heck war für diese Ansprüche deutlich zu hart. Zum Fahren reicht's, aber keines Königs würdig. Nach dem Umbau auf die Wilbers-Komponenten sitze ich jetzt auf einer völlig neuen Road King. Endlich mit negativem Federweg in der Gabel gesegnet und mit dem fein arbeitenden Nivomat im Heck gekrönt, geht die Harley locker auf die enge Linie, zeigt sich deutlich agiler als bisher und schlurft auch über den löchrigen Asphalt im Schwarzwald butterweich drüber. Der Spruch vom „wie auf Wolken fahren" bekommt so eine greifbare Bedeutung. Selbst so mancher Supersportler – zugegeben mit schwacher Performance im Sattel – bekommt so durch den König höchstpersönlich eine knackige Lehrstunde in Sachen Blickführung, Linienwahl und Schräglage. Die nämlich erfährt durch die längeren Federbeine hinten einen enormen Schub. Links setzt zwar fix der Seitenständer auf, aber erst nach etlichen Winkelgraden mehr bekommt das Trittbrett Kontakt mit dem Asphalt. Rechtsherum macht die Road King jetzt fast sportliche Schräglagen möglich, bevor irgendetwas kratzt. So macht Cruisen wirklich Spaß. Durch diese neugewonnene Fahrdynamik tritt hingegen ein neuer Schwachpunkt des Fahrwerks deutlicher hervor: die Serienbereifung. Der serienmäßig verbaute Dunlop ist zu hart für das Fahrwerk, in langgezogenen flott durcheilten Kurven fängt der König an, leicht um den Lenkkopf zu pendeln. Da müssen weichere Pneus drauf. Fortsetzung folgt!

Jens Kratschmar – Redakteur