

## Milwaukee Iron: Die Harley-Davidson Electra Glide Ultra Limited

Von Gerhard Prien

**Jetzt hat sie es auch geschafft, die E-Glide. Satte 50 Jahre hat „das“ amerikanische Motorrad schlechthin hinter sich, etliches erlebt in den Jahren und Jahrzehnten. Aktuelles Top-Modell der Baureihe von Harley-Davidson - in den USA von begeisterten Fans auch schlicht „the company“ genannt - ist die Electra Glide Ultra Limited.**

Aktueller Höhepunkt der E-Glide-Geschichte und Topmodell der Touring-Bikes ist die Harley-Davidson Electra Glide Ultra Limited (FLHTK). Der Reise-Dampfer wiegt (leer) satte 414 Kilogramm. Da braucht es schon ein wenig Selbstvertrauen, um die Kiste zu bewegen. Beim Parken, Wenden oder Rangieren machen sich die Pfunde deutlich bemerkbar.

### Fahreindrücke

Zugegeben, seit meinen Jugendtagen wollte ich schon immer mal eine E-Glide fahren. Aber ganz offen gestanden: Das Ding ist ein echter Brocken. Im Stadtverkehr macht's nicht so wirklich viel Spaß mit dem Brummer. Dafür ist das Bike, wenn's denn rollt, ein recht angenehmer Reisegefährte. Dafür sorgen nicht nur die Packtaschen und das Topcase mit insgesamt 132 Litern Gepäckvolumen. Da kann man schon einiges wegstecken. Obendrein gibt es ein ausgesprochen reichhaltiges Infotainment-Paket. Dazu gehört ein Radio mit Anschluss für einen USB-Stick voller Musik und Bluetooth-Konnektivität, mit vier Lautsprechern und Bass Port Hecklautsprecher sowie einem Navigationssystem mit 6,5 Zoll-TFT-Display. Gesteuert wird die ganze Chose über zwei Joysticks, die sich links und rechts am Lenker befinden.

Die beheizbaren Lenkergriffe lassen in Verbindung mit der ganz anständig vor Wind und Wetter schützenden Verkleidung auch für bekennende Warmduscher gemütliche Touren selbst bei niedrigeren Temperaturen zu.

Und Touren machen Spaß mit der großen Harley. Ein Kurvenwetter ist sie nicht – das hat aber ja auch niemand von dem Dampf-Schiff erwartet. Power hat die E-Glide mit 64 kW / 87 PS ausreichend, und rund 1,7n Liter Hubraum sorgen auch für ordentlich Drehmoment (138 Newtonmeter). Die Leistung gelangt über einen wartungsfreien Zahnriemen ans Hinterrad, die ganze Fuhre vibriert in Fahrt leicht, aber beileibe nicht unangenehm. Das gehört halt so. Und es erzieht einen zu einem ruhigen, gediegenen Fahrstil – und zum Genießen während der Fahrt. Das Bike kann locker mit unter sechs Litern auf 100 Kilometer Fahrstrecke bewegt werden, ohne dass man zum rollenden Verkehrshindernis mutiert. In Anbetracht des nicht gerade geringen Gewichts ein recht günstiger Wert, der in Kombination mit dem 22,7 Liter Kraftstoff fassenden Tank Reichweiten um 350 Kilometer möglich macht.

Der Fahrkomfort ist ordentlich, auch wenn dafür weniger die Federelemente zuständig sind. Die könnten vielleicht etwas sensibler ansprechen. Aber die üppig gepolsterte Sitzbank tut einiges, um die Reise für Fahrer und Beifahrer recht gemütlich und angenehm zu machen.

Kurz, neben dem Kult-Faktor sprechen für das Milwaukee-Iron die reichhaltige Ausstattung und die gute Verarbeitung, zahlreiche liebevoll gemachte Details und der drehmomentstarke Motor. Wem die gut 400 Kilo ein wenig Angst machen, kann seit Kurzem eine „Low“-Version ordern. Die hat – statt 74 Zentimetern – eine Sitzhöhe von nur noch 68,5 Zentimetern. Dazu wurde das Bike mit gekürzten Federwegen um zwei Zentimetern tiefer gelegt und der Sitz selbst wurde anders gestaltet.

Auch mit einem halben Jahrhundert auf dem Buckel hat die E-Glide immer noch das Zeug zum Kult-Bike. Mit einem Preis ab knapp 28 000 Euro ist sie zwar nicht gerade billig, aber auch nicht überteuert.

Blick zurück

Blicken wir zurück: Bekannt geworden ist die Motorrad-Legende nicht zuletzt durch die zweirädrige Nebenrolle in etlichen amerikanischen Filmen und Serien, in denen sie gerne von den Ordnungshütern bewegt wurde. Aber nicht nur die Highway-Police schwört auf die Electra Glide, sie wurde auch schnell zum bevorzugten Fahrzeug der Hells-Angels. Da setzen also beide Seiten – diesseits und jenseits des Gesetzes – auf das selbe Motorrad.

Mit dem Bike festigt Harley-Davidson seine Stellung als Produzent bequemer Reise-Motorräder mit großvolumigen Motoren. Bis heute wird die E-Glide, in ihren Grundzügen und den wichtigsten Stylingelementen kaum verändert, produziert. Sie erfreut sich

weltweit, wohl auch wegen ihres einzigartigen Images und ihres legendären Rufs, nach wie vor großer Beliebtheit.

Die Duo Glide, der „die Company“ anno 1958 eine Hinterrad-Schwinge mit zwei hydraulisch gedämpften Federbeinen verpasste und der die Techniker damit zu mehr Fahrsicherheit verhelfen, war so etwas wie der Vorläufer der E-Glide. Denn diese Duo Glide bekam im Jahre 1965 - seinerzeit noch mit dem Panhead-Motor (Panhead = Pfannenkopf) ausgestattet - einen komfortablen elektrischen Anlasser. Den Vorschlag, dem Bike den Namen Electra Glide zu geben, soll Willie G. Davidson höchstselbst gemacht haben. Die höchstoffizielle Bezeichnung des Bikes lautete FLHE Electra-Glide. Das Jahr 1965 markierte damit das Ende - und gleichzeitig den Beginn - einer Ära. Es ist das letzte Jahr das 1948 eingeführten Panhead V-Twin, und das erste Jahr des E-Starters. Parallel dazu hielten die 12-V-Elektrik und eine größere Batterie Einzug in die E-Glide.

Optisch ist die E-Glide bis heute gekennzeichnet durch einen fetten Sattel, recht voluminöse Kotflügel, zwei Packtaschen und einen von zwei Zusatzscheinwerfern flankierten Hauptscheinwerfer. Der bequeme Sitz und die Packtaschen machen das Bike in Verbindung mit dem E-Starter, der schweißtreibendes Ankicken ersparte, zu einem gefragten Reise-Bike in den USA. Jenseits des großen Teichs störte man sich wenig an den reichlich vorhandenen Pfunden - runde 300 Kilo brachte der Dampfer schon damals auf die Waage und der daraus resultierenden eher gering ausgeprägten Neigung zur sportlichen Kurvenhatz. In Europa sah das schon etwas anders aus. Hier bevorzugte der Motorradfahrer sportliche Bikes japanischer oder europäischer Herkunft, der ambitionierte Tourenfahrer setzte immer noch gerne auf eine bewährte BMW mit Boxer-Motor.

Bereits ein Jahr nach ihrer ersten Präsentation wurde die E-Glide einer tiefgreifenden „Herz-Operation“ unterzogen. Das berühmte Panhead-Triebwerk bekam neue Zylinderköpfe, einen überarbeiteten Ventiltrieb und den Spitznamen „Shovelhead“ (Schaufelkopf). Der Name geht auf die Form der Abdeckung des Zylinderkopfs zurück. Die erinnerte mit hinreichend Phantasie begabte Betrachter an die Form einer typisch-amerikanischen Kohlschaufel.

Beim Antriebsaggregat gibt es die Zeit des so genannten „Early Shovel“ mit einem Hubraum von 1200 Kubikzentimetern, der an seinem nierenförmigen rechten Motorgehäuse, dem vor dem Kurbelgehäuse sitzenden Generator und dem auf dem Nockenwellengehäuse sitzenden Unterbrechergehäuse gut erkennbar ist. Bei der ab Modelljahrgang 1969/70 ausgelieferten „Late Shovel“ mit 1207 ccm sitzt der Generator hinter dem Primärtrieb.

Ab 1984 werden die Harleys von den so genannten Evolution-Motoren (kurz Evo) befeuert. Damit findet erstmals ein vollständig aus Leichtmetall gefertigter – und von Porsche in Weissach entwickelter – Antrieb den Weg in eine Harley. Von seiner Konzeption her bleibt der luftgekühlte Zweizylinder-Vau mit 1338 ccm Hubraum eher konservativ ausgelegt: Zwei Ventile pro Zylinder, eine unten liegende Nockenwelle und separat angeflanshtes Getriebe zeichnen ihn aus. Seither muss die amerikanische Kultmarke auf der Antriebsseite den Vergleich mit dem Wettbewerb nicht mehr scheuen. Die Motoren sind haltbar, stand- und vollgasfest, den Endantrieb übernimmt, nachdem noch eine Zeit lang die Kette als Sekundärtrieb diente, ein Zahnriemen.

Im Jahre 1995 überschreitet die jährliche Produktion mit 105 104 Einheiten erstmals die 100 000er-Grenze. Als erste Harley-Davidson bekommt die „30th Anniversary Ultra Classic Electra Glide“ eine Kraftstoff-Einspritzung.

Im Jahre 1999 löst Harley den Evo-Motor der Big Twins durch den ebenfalls luftgekühlten Twin Cam 88 mit 1450 ccm und zwei unten liegenden Nockenwellen ab. Der kommt zunächst als Vergaserversion und später mit elektronisch geregelter sequenzieller Saugrohreinspritzung (ESPFI) daher. Verschärfte Emissions- und Geräuschwerte und die dafür notwendigen Modifikationen der Motoren sorgten für eine zunehmend reduzierte Leistung der Antriebsaggregate. Da musste nun einfach ein neuer Motor her. Schließlich trafen bei den späteren Evo-Harleys mehr als 300 Kilo Lebendgewicht auf nur noch rund 50 Pferdestärken. Das war dann wohl auch den Machern in Milwaukee doch etwas zu mager.

Die Bezeichnung Twin Cam geht auf die beiden Nockenwellen (englisch: cam shafts) der Maschine zurück, die Zahl 88 bezieht sich auf die in den USA übliche Angabe des Hubraums in Kubikzoll (englisch: cubic inch, cui). Zunächst wird das neue Antriebsaggregat in den Baureihen Dyna und Touring eingesetzt. Seit dem Jahr 2009 bremsen die Touring-Modelle aus Milwaukee serienmäßig mit ABS. Zwei Jahre darauf hält der 1690 Kubikzentimeter große Twin Cam 103 (103 cubic inch) Einzug in die Baureihe.

Im Rahmen des Projekts Rushmore wird die Modellfamilie im Jahre 2014 überarbeitet und optimiert. Zu den Goodies zählen mehr Drehmoment („High-Output-V2“), die elektronische Bremskraftverteilung, neue Infotainment- und Beleuchtungs-Technologie und optimierte Sitze, Verkleidungen und Koffer. (ampnet/gp)

Daten Harley-Davidson Electra Glide Ultra Limited

Motor: 45-Grad-V2, 1690 ccm, flüssigkeitsgekühlt

Leistung: 64 kW / 87 PS bei 5010 U/min

Max. Drehmoment: 138 Nm bei 3750 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 175 km/h

Beschleunigung 0 - 100 km/h: k. A.

Getriebe: 6 Gänge

Antrieb: Kette

Tankinhalt: 22,7 Liter

Sitzhöhe: 740 mm

Gewicht: 414 kg (fahrbereit)

Zuldaung: 303 kg

Bereifung: 130/80 B17 65H (vorne), 180/65 B16 81H (hinten)

Basispreis: 27 995 Euro

## Bilder zum Artikel

---



Harley-Davidson Electra Gilde Ultra Limited.

---



Harley-Davidson Electra Glide Ultra Limited.

---



Harley-Davidson Electra Glide Ultra Limited.

---



Harley-Davidson Electra Gilde Ultra Limited.

---





Harley-Davidson Electra Gilde Ultra Limited.

---



Harley-Davidson Electra Gilde Ultra Limited.

---



Harley-Davidson Electra Gilde Ultra Limited.

---



Harley-Davidson Electra Glide Ultra Limited.

---



Harley-Davidson Electra Gilde Ultra Limited.

---



Harley-Davidson Electra Gilde Ultra Limited.

---



Harley-Davidson Electra Gilde Ultra Limited.

---



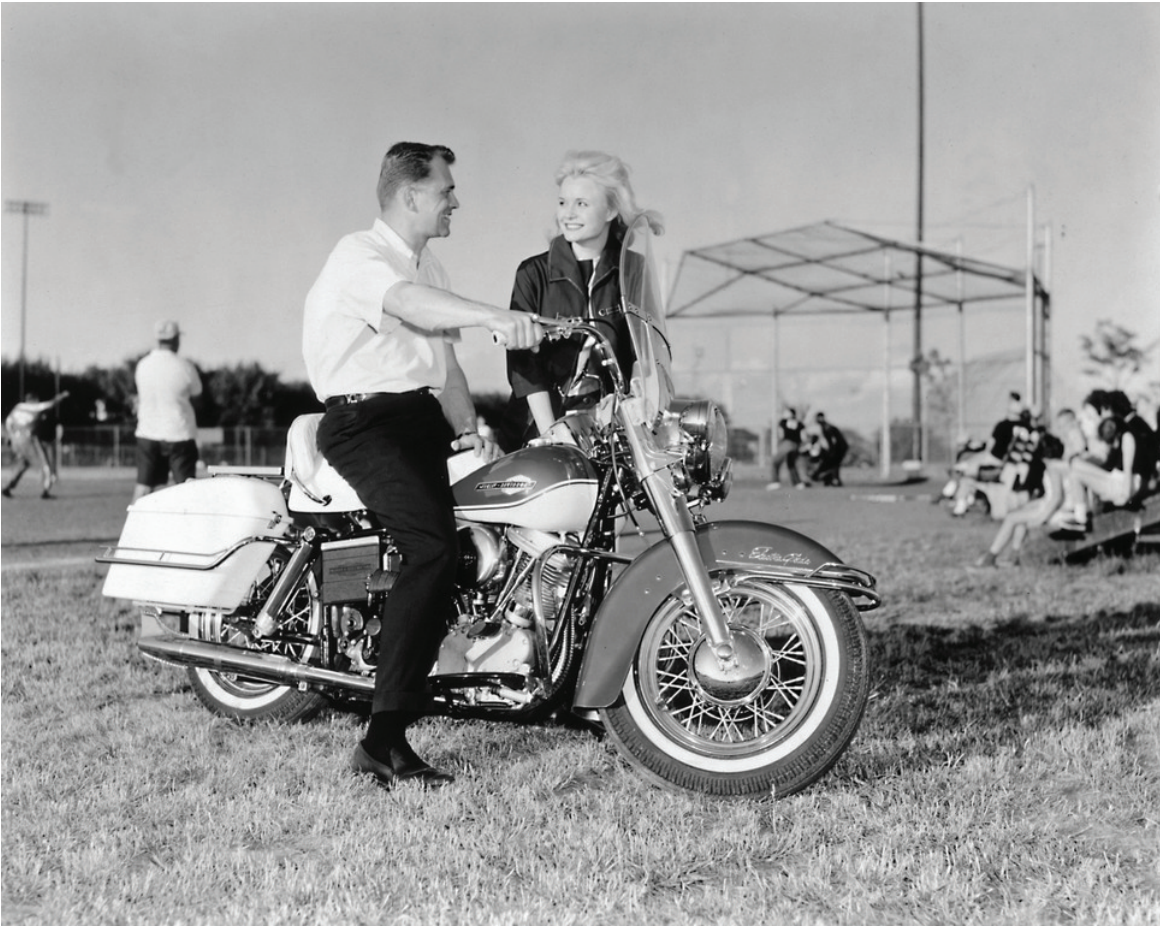
Harley-Davidson Electra Gilde Ultra Limited.

---



Harley-Davidson Electra Gilde Ultra Limited.

---



Harley-Davidson Electra Glide (1965).

---