



# TRAUM ERFÜLLT!

Öhlins liest die DREAM-MACHINES. Woher diese Sicherheit? Kaum schreibe ich in der letzten Ausgabe den Wunsch nach längeren Federbeinen für unsere Dyna Low Rider S nieder, kommt ein Paket vom Nürburgring an. Was drin verpackt ist, macht den schwarzen Gewaltprügel zur besten Harley, die ich je bewegen durfte

»TEXT: Jens Kratschmar »FOTOS: Christian Heim

**T**räume werden wahr. Besser gesagt – sie ändern sich und werden dadurch Realität. Schwierig zu verstehen, ich weiß. Daher hole ich zur Erklärung etwas weiter aus: Mit mir und Harley-Davidson ist es Liebe und zugleich Hass. Ich liebe die Motoren, die rustikale Art ihres Daseins, das urtümliche Gefühl für Mechanik und Motorradfahren. Zeitgleich ist es blanker Hass, was Harley da für Mopeds um die Krachermotoren baut und wie die Kraftwerke in den letzten Jahren kastriert wurden. Insbesondere Fahrwerk und Bremsen sind der blanke Hohn und haben wenig mit meiner Definition von Motorradfahren zu tun. Das ist natürlich klar eine autobiografische Geschichte, arbeite ich doch hauptsächlich für das hauseigene ROADSTER-Magazin. Da geht's eben um den flotten Strich, das Limit suchen und zeigen, was die Kisten können –

egal wo, egal wann, Rennstreckenausflüge sehr willkommen. Also ohne Diskussion ein Untergrund, auf dem eine Serien-Harley selten bewegt wird. 2016 bringt die Company jedoch zwei Modelle auf den Markt, bei denen mir dann etwas schwindlig wird. Die Sportster Roadster und die Low Rider S. Erstere mit richtig gutem Fahrwerk, Bremsen und, muy importante: Schräglagenfreiheit. Zweitere mit einer zweizylindrigen Naturgewalt im Rohrgeflecht und eigentlich nützlichem Fahrwerk. Eigentlich, denn es fehlt

doch wieder die letzte Bereitschaft zum willkürlichen Kurvengewusel und natürlich setzt die Kiste deutlich früher auf als nötig. Also war mein bisheriger Wunsch: Die Roadster mit dem Krawall der S. Ein hehres Ziel: Eine Harley-Davidson mit aggressivem Motor und überschäumender Leistung am Pneu in einem Fahrwerk, das den Namen verdient und für einen sehr flotten Strich taugt. Dazu das Flair, das die Marke immer mit sich bringt. Also das, was Buell früher mal war, aber das ist eine andere Geschichte.

Mit den **Öhlins-Schlegeln** erreichen **Dynamik** und **Fahrfreude** neue Sphären



**Nach dem Umbau auf Öhlins ist das Heck etwas zu hoch geraten, doch nach der ersten Kurve weiß man, für was es gut ist: Die Low Rider S geht extrem gut ums Eck**

#### TRAUMMOTORRAD LOW RIDER S

Leider gibt's so eine Harley nicht. Jedoch kommt unsere Low Rider S mit den frischen Öhlins-Dämpfern im Heck dem sehr nahe und lässt mich lüstern nach den Ersparnissen und Pfandflaschen im Keller schielen. Die schwedischen Dämpfer aus der Eifel – Öhlins Deutschland sitzt direkt am Nürburgring – sind nicht nur grundsätzlich 3,6 Zentimeter länger als die Serien-Federbeine, nein, sie sind zudem 22-fach in der Druckstufe und 36-fach in der Zugstufe verstellbar – zusätzlich bieten die Beinchen noch eine 10-Millimeter-Verlängerung an. Bei 1.400,- Euro für das Set eine kostspielige Nummer, aber in Sachen Fahrdynamik einfach jeden Cent wert. Meine Empfehlung für eine saubere Einstellung: Vorspannung 32 Millimeter, Druckstufe 14 Klicks geöffnet, Zugstufe 14 Klicks geöffnet. So kommt richtig Butter ins Fahrwerk, die Low Rider bügelt über kurze Stöße ganz fein rüber und auch bei langen Schwüngen kommt keine Unruhe ins Fahrgestell. Ganz im Gegenteil, jederzeit straff und mit der vielgerühmten Rückmeldung, was unter einem so passiert, dazu progressiv genug, um auch hinterlistige Teile der Straße noch müde wegzulächeln. Dagegen sind die Seriendämpfer von Hause aus deutlich überdämpft und holpern über die Gasse, dazu sind sie mit herzlich wenig Reserven oder mit so etwas wie Komfort gesegnet worden. Also hier schon mal nur Pluspunkte für das teure Zeug von Öhlins – wäre auch schändlich wenn nicht.

Untypisch für die Schweden: Die sonst goldenen Produkte von Öhlins kommen in

einem betörenden und auch passenden Schwarz ins Haus und fallen eingebaut nicht auf. Einzig das höher schwebende Heck fällt direkt ins Auge und führt den Begriff Low in Low Rider ins Absurde, verbessert aber den Aspekt Rider enorm. Jetzt wird die edle Kess-Tech-Anlage nicht mehr in jeder flott genommenen Kurve abgeschliffen, denn die knapp vier Zentimeter mehr an Höhe sind genau, was die Low Rider braucht. Erst kurz vor Ende der Reifenbreite setzt in Rechtskurven vorn jetzt die Fußraste sanft auf – sonst kein Gekratze von irgendwas. Tiefer sollte es dann aber nicht mehr gehen, sonst geht's in Richtung Kaltverformung von Ross und Reiter. Die Öhlins-Dämpfer können einen mit dem Bike ans Limit bringen.

#### FAHREN NEU GELERNT

Die Zusammenarbeit mit der nicht einstellbaren, aber trotzdem gut abgestimmten Gabel in der Front birgt eine bisher unbekannte Qualität bei einer Harley. Unvermittelt rollt da ein völlig neues Motorrad unter dem Gesäß. Das etwas höhere Heck wirkt sich verkürzend auf den Nachlauf aus, was der Handlichkeit viele Punkte auf die Haben-Seite zaubert. Die Dyna klappt jetzt deutlich williger in den Radius und nimmt auch Wechselkurven mit neuer Euphorie unter die Räder. Ich habe mich mal kurz im prozvierten Hang-Off wiedergefunden. Die

**Den Öhlins-Dämpfer (oben Mitte) gibt es in schickem Schwarz, rechts der Seriendämpfer von Harley**





## Genau so erwarte ich ein Fahrwerk in einer 97-PS-Harley

Kurvenwilligkeit und vor allem Stabilität in dieser Situation steigt nochmal deutlich an, die starke Gewichtsverlagerung gibt der Low Rider eine starken Lenkimpuls aufs Heck und lässt die ganze Fuhre sportlich ums Eck schießen. Der GTI weiß nicht, wie ihm geschieht, als ich auf dem Beschleunigungsstreifen locker rechts vorbeiknalle, ohne Gewackel oder Geschraddel. So muss eine

97-PS-Harley fahren! Womit wir wieder bei meinem Job im sportlichen Magazin des Hauses wären. So fährt keiner seine Low Rider S, mit den Öhlins-Teilen im Heck wäre es aber locker machbar.

### FAZIT

Was bringt die Plünderung der Kriegskasse dem Harley-Treiber von Welt? Im Grunde ein

nützlicher und nutzbarer Gewinn an Fahrdynamik und Sicherheit. Der etwas kürzere Nachlauf entspannt beim Fahren deutlich den Körper, jetzt reicht auch ein lockerer Druck, dass die Dyna in den Radius fällt – und dort bleibt. Hinzu kommt, dass in Not-situationen keine starren Teile des Mopeds mehr so schnell aufsetzen können – Thema Primärtriebskasten in Linkskurven – und der versierte Fahrer vielleicht noch 2° Schräglage draufgeben kann, bevor es mit finalem Schwung in den Gegenverkehr geht. Das kostet zwar Überwindung, aber die Low Rider S kann das jetzt. <

### WAS UNS SONST NOCH AUFGEFALLEN IST

Die Low Rider S verlässt die Redaktion Mitte November. Sie ist auch ohne Umbauten ein sehr gutes, spaßiges Motorrad hoher Güte. Mängelpunkte waren:

› Der Sound ist für ein Serien-Moped nicht schlecht. Aber die Kess-Tech-Anlage für 2000 Euro bollert einen standesgemäßen Auftritt und beschert obendrein nochmal eine Extraladung Harley-Power (siehe DREAM-MACHINES 04/16).

› Die Reifen. Michelin Scorcher 31 ist ein wahrlich unwürdiger Pneu für die Low Rider, der schon bei Regenmeldungen im Wetterbericht anfängt durchzudrehen. Hier stellt der Commander II aus gleichem Hause eine enorme Verbesserung dar und bringt viel Fahrspaß.

› Die Schräglagenfreiheit ist für einen Big Twin im Grund nicht schlecht, jedoch setzt nach den Fußrasten bald unvermittelt die Auspuffanlage auf. Eher unschön, bedeutet es doch zu geringes

Fahrniveau des Hecks. Die neuen Öhlins-Dämpfer HD 764, für das Harley-Davidson-Dyna-Modell, sind knapp vier Zentimeter länger und voll einstellbar. Für 1.400 Euro kostspielig, aber mit einem fetten Lächeln absolut erfahrbar.

› Harleys S-Klasse mit dem 110er-Krawallbruder im Rahmen hat nur für ein Jahr den Markt und die Herzen verzaubert. Es gibt noch ein paar Restmodelle beim freundlichen Dealer des Vertrauens. Also hin und losfahren. Insbesondere die Low Rider S lässt keinen Motorradfahrer unberührt, selbst alte Sportsocken wie mich hat sie locker um den Finger gewickelt.

› Ein Motorrad zum Altwerden, wenn man es nicht schon ist.