Fahrvorstellung Harley-Davidson Livewire: Impulsgeber

Von Jens Riedel

Preisgünstig ist eine Harley-Davidson in den seltensten Fällen, und da macht auch die Livewire keine Ausnahme. Ansonsten wirft sie aber so gut wie alles über den Haufen, womit man die Marke in Verbindung bringt. Das betrifft nicht nur die Optik und die Gattung (Roadster), sondern vor allem den Antrieb. Die Neue aus Milwaukee ist das erste Elektromotorrad eines Großserienherstellers weltweit.

Dass ausgerechnet die US-Marke in diesem Punkt – sagen wir einmal – BMW oder Honda überholt, ist schon eine Überraschung, steht Harley doch seit Jahrzehnten für den guten alten und luftgekühlten Stösselstangen-Twin. Und nun gibt es ein fast schon futuristisch anmutendes Motorrad.

Die Livewire versucht gar nicht erst, ihr Motorenkonzept zu verbergen. Im Mittelpunkt der Maschine steht in doppeltem Wortsinn der mächtige Batterieblock mit 18 Kühlrippen an jeder Seite. Um ihn herum ist der offene Alu-Brückenrahmen gestrickt, der zur Erleichterung von Wartungsarbeiten dreiteilig ausgelegt ist. Darunter steckt der turbinenartig anmutende Motor. Er wurde „Revelation“ (engl. = Offenbarung) getauft.

Eine Spitzenleistung von 106 PS (78 kW) und Dauerleistung von 82 PS (60 kW) klingen heutzutage nicht unbedingt berauschend. Aber Elektromobilität hat bekanntermaßen ihre eigenen Gesetze. Die Livewire zieht mit dauerhaft 116 Newtonmetern Drehmoment vom ersten Moment an. Der sechspolige Drei-Phasen-Permanentmagnet-Synchronmotor (wer es denn dann genau wissen möchte) dreht bis 15.000 Umdrehungen in der Minute und katapultiert die Livewire in etwas über drei Sekunden auf Tempo 100. In unter zwei Sekunden zieht sie von 96,6 km/h (60 mph) bis auf 128,8 km/h (80 mph) durch. Die Kraft wird per Zahnriemen an das Hinterrad übertragen. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 177 km/h.

Selbst im Eco-Mode, der niedrigsten der vier voreingestellten Fahrstufen muss sich niemand ernsthaft über mangelnde Leistung beklagen. Wer über „Rain“ und „Road“ in der Fahrstufe „Sport“ landet, bekommt dann am Ende ein spitz auf „Gasbefehle“ reagierendes Sportbike mit enormer Schubkraft. Zusätzlich offeriert Harley-Davidson dem elektrischen Reiter drei individuell belegbare Fahreinstellungen an, bei denen zum Beispiel auch die Stärke der Rekuperation den persönlichen Vorlieben angepasst werden kann.

Kein Leichtgewicht

Mit 250 Kilogramm ist die Livewire alles andere als ein Leichtgewicht. Über 100 Kilogramm entfallen alleine auf den Akku. Diese Masse bekommt der Fahrer aber nur beim Rangieren wirklich und in Schräglage leicht zu spüren. Die unter Strom stehende Harley-Davidson bleibt ein relativ gut zu händelndes Motorrad, das dank spürbarem Eigen-Einlenkverhalten förmlich in die Kurve fällt. Die voll einstellbaren Federelemente stammen von Showa. Die Brembo-Bremsen sprechen ebenso früh wie feinfühlig an und packen kräftig zu. Vor allem am Hinterrad weiß das ungewöhnlich präzise Feedback zu gefallen. Natürlich sind ABS und Traktionskontrolle, beides kurventauglich, an Bord. Letztere ist dreistufig einstellbar und auch ganz deaktivierbar, ersteres beinhaltet zusätzlich einen Überschlagschutz. Eine Wheelie- und Drehmoment-Kontrolle sind ebenfalls Standard.

Die Sitzposition lässt auf der Bank wenig Spielraum, passt aber Menschen unterschiedlichster Größe auf Anhieb. Der Kniewinkel ist relativ spitz, aber nicht unbequem, der Oberkörper leicht nach vorne orientiert. Der Lenker liegt gut in der Hand.

Ein neigungsverstellbarer 4,3-Zoll-Farbtouchscreen dient als Anzeigeinstrument. Inhalte und Darstellungsform (Tacho z.B. auch analog darstellbar) können den persönlichen Präferenzen angepasst werden. Es gibt eine Bluetoothverbindung für das Smartphone und die Vernetzung mit dem Dienst H-D Connect.

Die Startprozedur der ersten unter Strom stehenden Harley-Davidson hat man ebenso schnell verinnerlicht wie das per Knopfdruck und ohne Scrollen einfache Wechseln der Fahrprogramme. Und auch an das Blinkerkonzept mit einer Taste pro Seite kann man sich gewöhnen, zumal es eine automatische Rückstellung gibt. Warum bei gut einem Jahrzehnt Entwicklungsarbeit aber die Spiegelausleger zu kurz und zu niedrig ausfallen, bleibt ein Rätsel. Wer rechts die Hand anhebt, um zum Bremshebel zu greifen, stößt nicht selten mit den Fingerknöcheln an den unteren Spiegelrand.

Nicht nur die Leistungsentfaltung spricht für den Elektroantrieb der Livewire. Da Kuppeln und Schalten entfällt, kann sich der Fahrer voll und ganz auf das reine Fahren konzentrieren, muss nicht auf Drehzahl oder an Steigungen und vor Kurven über Gangwechsel nachdenken. Sicher, mancher mag das Motorengeräusch – insbesondere einer Harley – vermissen. Aber die annähernde Lautlosigkeit hat ihren eigenen Reiz. Beschleunigungsvorgänge werden von einem analog zur steigenden Geschwindigkeit anschwellenden und immer hochtonigeren Surren begleitet. Wer den Stromspender voll aufreißt bekommt obendrein für einen kurzen Augenblick ein fast schon schrilles Pfeifen zu hören. Ein kleines Gimmick im Stand gibt es auch: Im Stand beim Starten oder Ampelstopp gibt der Elektromotor im Sekundentakt einen Impuls wie eine Art Herzschlag ab.

Über Nacht an die Steckdsoe

Der Energielieferant hat eine Gesamtkapazität von 15,5 kWh. Netto speichert die Lithiumionenbatterie 13,6 kWh. Unter der kleinen Tankattrappe steckt die Ladetechnik mit zwei verschiedenen Steckdosen für CCS2- und DCFC-Schnell-Ladestecker sowie unter der Sitzbank das Ladekabel für den Onboard-Charger und die Haushaltsteckdose. Für die heimische Einspeisung gibt Harley-Davidson rund 12,5 Stunden Ladezeit an oder spricht etwas schmeichelhafter von laden „über Nacht“. Mit dem passenden Schnell-Lader sollen nach 40 Minuten hingegen schon wieder 80 Prozent und nach einer Stunde die volle Ladung zur Verfügung stehen.

Noch vor der Ladezeit ist aber die Reichweite das zentrale Thema der Elektromobilität. Für den Stadtverkehr werden knapp 235 Kilometer angegeben und im amerikanischen kombinierten Stop-and-go-Highway-Zyklus sind es etwas über 150 Kilometer. Der World Motorcycle Test Cycle (WMTC) kommt für die Harley-Davidson Livewire auf fast 158 Kilometer. Das scheint nach einer ersten Ausfahrt nicht übertrieben zu sein. Gestartet mit rund 140 Kilometern Reichweite „auf der Uhr“, kamen wir nach gut 70 Kilometern Mischbetrieb mit 60 Prozent verbliebener Batteriekapazität und möglichen weiteren 100 Kilometern zurück.

Genaueres wird rasch die Praxis zeigen, wenn im ersten Quartal nächsten Jahres die ersten Kundenfahrzeuge ausgeliefert werden. Nicht jeder Händler wird eine E-Harley haben. Zum Start sind es 13 Betriebe in Deutschland, sieben in der Schweiz und einer in Österreich. Weitere werden aber natürlich dazukommen.

Dieses Motorrad soll erst der Anfang sein. Die Führungsspitze in Milwaukee will in Sachen E-Motorrad zu einem Marktführer aufsteigen. Preisgünstigere kleinere Livewires sollen folgen. Dennoch muss niemand Angst haben, dass damit eine komplette Transformation eingeleitet wird. „Es wird den Harley-Davidson-V2-Twin geben, solange es Benzin gibt“, hat Willie G. Davidson geschworen. Auch Traditionalisten werden in naher Zukunft mehr geboten bekommen. Der Expansionskurs des Unternehmens sieht unter anderem eine

große Enduro und eine Streetfighter vor. Mit beiden Maschinen betritt die Kultmarke weiteres Neuland für sich. (ampnet/jri)

Daten Harley-Davidson Livewire

Motor: Permanentmagnet-Elektromotor, flüssigkeitsgekühlt
Dauerleistung: 78 kW (106 PS) bei 11.000 U/min
Nennleistung: 82 PS (60 kW) bei 8000 U/min
Max. Drehmoment: 117 Nm
Höchstgeschwindigkeit: 177 km/h (abgeregelt)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: unter 4 Sek.
Antrieb: Zahnriemen
Antriebsbatterie: Lithiumionen-Akku
Batteriekapazität: 15,5 kWh (brutto)
WMTC-Reichweite: 158 km
AC-Ladezeit: ca. 12,5 Std.
DC-Schnell-Ladung: ca. 1 Std.
Sitzhöhe: 780 mm
Gewicht: 249 kg
Bereifung: 120/70 ZR17 (v.) / 180/55 ZR17 (h.)
Preis: 32 995 Euro (zzgl. 560 Euro NK)

Bilder zum Artikel

Harley-Davidson Livewire.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harley-Davidson

Harley-Davidson Livewire.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harley-Davidson

Harley-Davidson Livewire.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harley-Davidson

Harley-Davidson Livewire.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harley-Davidson

Harley-Davidson Livewire.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harley-Davidson

Harley-Davidson Livewire.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harley-Davidson

Harley-Davidson Livewire.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harley-Davidson

Harley-Davidson Livewire.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harley-Davidson

Harley-Davidson Livewire.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harley-Davidson

Harley-Davidson Livewire.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harley-Davidson

Harley-Davidson Livewire.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harley-Davidson

Harley-Davidson Livewire.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harley-Davidson

Harley-Davidson Livewire.

Foto: Auto-Medienportal.Net

Harley-Davidson Livewire.

Foto: Auto-Medienportal.Net

Harley-Davidson Livewire.

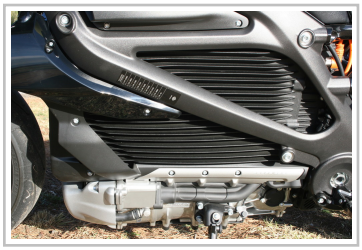
Foto: Auto-Medienportal.Net

Harley-Davidson Livewire.

Foto: Auto-Medienportal.Net

Harley-Davidson Livewire.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Harley-Davidson Livewire.

Foto: Auto-Medienportal.Net

Harley-Davidson Livewire.

Foto: Auto-Medienportal.Net

Harley-Davidson Livewire.

Foto: Auto-Medienportal.Net

Harley-Davidson Livewire.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harley-Davidson

Harley-Davidson Livewire.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Harley-Davidson

Harley-Davidson Livewire.

Foto: Auto-Medienportal.Net

Harley-Davidson Livewire.

Foto: Auto-Medienportal.Net