
Fahrvorstellung Harley-Davidson Livewire: E-Power aus Milwaukee

Von Ralf Bielefeldt

Es ist schon ein bisschen irritierend: Acht Harley-Davidson gleiten hintereinander vom Hof eines Hotels. Und man hört: nichts. Oder zumindest fast nichts. Vornweg bollert die fette Road Glide des Tourguides, der bei Motorradpräsentationen für gewöhnlich Kurs und Tempo vorgibt. So ganz aus der Welt ist er also nicht, der vertraute Milwaukee-Eight-Sound, beim ersten Rendezvous mit dem neuen „Leuchtturm-Motorrad“ von Harley-Davidson.

So bezeichnet Harley-Boss Matthew Levatich die Livewire, an der seit 2014 intensiv gearbeitet wurde. Und die ein völlig neues, von vielen nicht für möglich gehaltenes Kapitel in der Geschichte des Heavy-Metal-Zweiradlabels aufschlägt. Leistungsstarker Elektroantrieb, hochmoderne Assistenzsysteme, umfassende Vernetzung und charakteristischer Jet-Sound – das sind die Bausteine, mit denen Harley-Davidson Alt- und vor allem Neukunden für sein erstes elektrisches Motorrad begeistern will. Hinzu kommen das stilsichere Design des 249 Kilogramm schweren Bikes und die Gewissheit: So eine Harley gab es noch nie in der 116-jährigen Geschichte des Unternehmens.

„Die Livewire ist erst der Anfang“, versichert Nik Ellwood, PR Manager International der Marke. Der markante E-Roadster soll einer breiten Palette von elektrisch angetriebenen Zweirädern den Weg ebnen, mit denen Harley-Davidson zum Marktführer in diesem Bereich aufsteigen will. „More Roads to Harley-Davidson“ haben sie die strategische Offensive getauft, mit der neben der treuen Gefolgschaft eine neue Generation von Motorradfahrern rund um den Globus elektrisiert werden soll.

In puncto Dynamik und Fahrspaß dürfen die sich auf einiges gefasst machen: Die Livewire begeistert mit voll einstellbaren Fahrwerkskomponenten von Showa, Brembo-Brem und beeindruckender Performance. Knapp drei Sekunden von null auf Tempo 100, keine zwei Sekunden für den Zwischenspur von 100 auf 130 km/h – das ist im nahezu lautlosen Erlebniskosmos der E-Mobilität ganz großes Kino. Das maximale Drehmoment von 117 Nm liegt, wie bei allen E-Antrieben, bereits ab null Umdrehungen an. Bis zur elektronisch abgeregelten Höchstgeschwindigkeit von 177 km/h zieht die Livewire geschmeidig und entschlossen durch wie noch keine Harley zuvor.

„Twist-and-go“ nennen die Milwaukee-Boys diese Antriebsphilosophie. Gas geben und los – einfacher kann Motorradfahren nicht sein. Aus dem Stand und aus nahezu jeder gefahrenen Geschwindigkeit schießt die nur 830 mm schmale Livewire nach vorn wie ein Lichtstrahl. Schalten entfällt: Der elektrische Antrieb erfordert weder Kupplung noch Getriebe, Zugkraftunterbrechung durch zu frühes Schalten oder falsche Gangwahl sind somit ausgeschlossen. Diese von Elektro-Scootern hinlänglich bekannte Leichtigkeit des Fahrens vereinfacht die Bedienung des Bikes enorm. Und senkt die Hemmschwelle, sich aufs Motorrad einzulassen, so das Kalkül des Herstellers.

In puncto Sicherheit hat Harley-Davidson für das „bislang nicht gekannte Motorradenerlebnis“ (O-Ton Pressemappe) alle Register gezogen. Im Stand beispielsweise gibt der lautlos in Fahrbereitschaft verharrende E-Motor leichte Drehmomentimpulse ab. Das soll den Fahrer daran erinnern, dass der Motor „läuft“ – und verhindern, dass jemand gedankenverloren am Gasgriff spielt und unversehens einen Satz nach vorn macht mit seinem Bike. Beim Fahren hört das Pulsieren auf, beim Anhalten setzt es wieder ein. Ein

charmantestes neues Sicherheits-Feature, das im Wettbewerb bislang nur die Harley-Davidson Livewire bietet.

Der vorerst in drei Lackierungen (orange, gelb, schwarz) lieferbare Stromer ist das erste Modell der Marke mit richtungsweisenden Assistenzsystemen. Zum serienmäßigen Sicherheitspaket RDRS (Reflex Defensive Rider Systems) gehören dank Sechs-Achsen-IMU Kurven-ABS mit Überschlagvermeidung, kurvenoptimierte Traktionskontrolle mit Wheelie-Kontrollfunktion sowie Antriebschlupfregelung. Die elektronischen Assistenten begrenzen unter anderem das Steigen des Vorderrads bei starkem Beschleunigen und halten das Hinterrad am Boden, wenn die Livewire extrem stark abgebremst wird. Außerdem hindern sie den hinteren Michelin-Pneu am Durchdrehen beim Beschleunigen und zügeln den Schlupf im Schiebetrieb – geradeaus und in Kurven.

Vier konfigurierte Fahrmodi (Sport, Straße, Reichweite, Regen) stehen zur Wahl und drei frei einstellbare namens A, B und C. Parameter wie Traktionskontrolle, Leistungsentfaltung und Rekuperationsstärke können über den brillanten 4,3 Zoll großen TFT-Farbtouchscreen individuell gewichtet werden, easy wie bei einem Smartphone mittels Schieberegler. Zieht man die „Regeneration“ auf mindestens 40 Prozent oder mehr, kann man sich den Griff zur Bremse beim Anhalten fast vollständig sparen – Gas wegnehmen reicht. Das Prinzip ist bekannt von der „One Pedal“-Bedienung diverser Elektroautos: Geht man vom Gas, kehrt sich der Leistungsweg um und der E-Antrieb wird übers drehende Hinterrad zum Generator. Er speist auf diese Weise Energie zurück in den Antriebsakku. Und bremst das Fahrzeug ab.

158 Kilometer Reichweite laut WMTV (World Motorcycle Test Cycle) verspricht Harley-Davidson im kombinierten Stadt- und Landeinsatz. Im reinen Cityverkehr soll eine Akkuladung für 235 Kilometer gut sein. Irgendwo dazwischen liegt die reale Reichweite, je nach Gashand und Witterung. Am Schnelllader (Typ-2-Stecker) soll der leere 15,5-kWh-Akku nach 40 Minuten wieder zu 80 Prozent und nach 60 Minuten vollständig aufgeladen sein. Das unter der Sitzbank mitreisende Netzkabel saugt pro Stunde rund 21 Kilometer Reichweite aus der Haushaltssteckdose. Über Nacht ist der Lithiumionen-Akku damit wieder voll.

Das Design der Livewire folgt der klassischen Harley-Davidson-Doktrin: Im Mittelpunkt steht der Motor, in diesem Fall samt Leichtmetall-Batterieblock. Das helle Gehäuse und die kraftvolle mechanische Formgebung des „HD Revelation“ (zu deutsch: Offenbarung) getauften E-Antriebs sollen auf den ersten Blick die darin gebündelte Power vermitteln. Wie es sich für eine Harley gehört. Auch beim Sound setzt die Kultschmiede aus Wisconsin auf Wiedererkennung: Die Livewire klingt wie ein startender Jet, wenn auch in flüsterleise. Je schneller sie wird, desto stärker wird das Triebwerksgeräusch. Glen Koval, Chefsingenieur des Projekts Livewire, betont: „Das Antriebsgeräusch wird rein mechanisch erzeugt.“ Soundgeneratoren seien nicht im Spiel beim Harley-Klang der Zukunft.

Wer den täglich hören will, muss 32 995 Euro anlegen. Plus 560 Euro für Transport und Aufbau. Ein stolzer Preis. Immerhin: Laden können Livewire-Jünger zwei Jahre lang umsonst beim Harley-Davidson-Händler. Alle vorerst 250 Livewire-Dealer – jeder vierte Harley-Händler weltweit – verpflichten sich, mindestens einen Schnelllader zu installieren, den die Kunden rund um die Uhr nutzen können. Wenigstens 14 der schmuck gebrandeten Ladesäulen müssten dann pünktlich zur Markteinführung im September 2019 in Deutschland stehen. Dann soll auch die neue kostenlose Harley-Davidson-App am Start sein. Sie vernetzt den Fahrer via H-D Connect mit seinem Bike. (ampnet/rbi)

Daten Harley-Davidson Livewire

Motor: Permanentmagnet-Elektromotor, flüssigkeitsgekühlt
Leistung: 78 kW (106 PS) bei 11 000 U/min

Max. Drehmoment: 117 Nm bei 0-5000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 177 km/h (abgeregelt)
Getriebe: Direktübersetzung
Antrieb: Zahnriemen
Antriebsbatterie: Lithiumionen-Akku
Gesamtkapazität: 15,5 kWh
Reichweite (kombiniert/WMTC): 158 km
Ladedauer (DC-Schnelllader, 100%): 60 Minuten
Sitzhöhe: 761-780 mm
Radstand: 1490 mm
Gewicht: 249 kg
Preis: 32 995 Euro (plus 560 Euro für Transport und Aufbau)

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



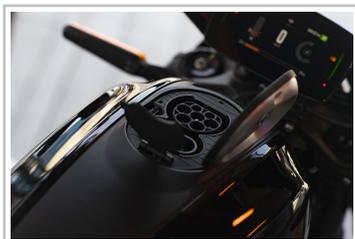
Harley-Davidson Livewire.

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
