



MOTORRAD

Neuer Motor bricht mit Tradition

Mit seinen Touring-Modellen 2017 wie der Electra Glide geht Harley-Davidson einen ganz neuen Weg. Der neue Milwaukee-Eight-Motor ist auch flüssigkeitsgekühlt. Das gab es in der 100-jährigen Geschichte der Marke bisher nicht.

VON PETER ILG

Den Kunden von Harley-Davidson ist es am liebsten, wenn alles bleibt, wie es ist. Bloß keine Veränderungen und schon gar nichts Modernes. So kam es zum großen Aufschrei in der Harley-Szene, als das Unternehmen einen, wenn auch nur teilweise, flüssigkeitsgekühlten Motor ankündigte – den Milwaukee-Eight.

In Milwaukee, im amerikanischen Bundesstaat Wisconsin, hat das Unternehmen seinen Sitz, und die Acht steht für vier Ventile pro Zylinder. Es ist der neunte Motor in der 114-jährigen Firmengeschichte. Schon daran sieht man die langen Modellzyklen der Marke. Der Neue setzt die Reihe der großvolumigen Big-Twins wie Knucklehead, Panhead und dem aktuellen Twin Cam fort. Bei allen Motoren handelt es sich um einen V2 mit untenliegender Nockenwelle, dessen Zylinder in einem Winkel von 45 Grad zueinander stehen. Das ist das Prinzip der Big-Twins von Harley seit 1909. Mit der bislang reinen Luftkühlung wurde nun gebrochen. Das war abzusehen, weil der alte Motor die neue Euro-4-Norm nicht geschafft hätte.

Der Milwaukee-Eight ist für Harley-Davidson ein gewaltiger Technologiesprung. Es gibt ihn in zwei Hubraumkategorien mit 1745 und 1868 Kubikzentimetern. Das Kühlsystem des Motors nennt Harley-Davidson explizit „Twin Cooled“ – um prinzipiell an der Luftkühlung festzuhalten. Doch das stimmt nicht mehr so ganz. Denn im neuen Motor ist der Auslassbereich im Zylinderkopf, eine thermisch hochbelastete Zone, flüssigkeitsgekühlt. Premiere hatte der Milwaukee-Eight in diesem Jahr in



Die Electra Glide Ultra Limited ist mit einem Gewicht von 414 Kilogramm das schwerste Serienmotorrad auf dem Markt. FOTOS: HARLEY-DAVIDSON



den Touring-Modellen. Dazu gehört die Electra Glide Ultra Limited. Sie ist das schwerste und zugleich teuerste Serienmotorrad auf dem Markt. 414 Kilogramm wiegt der Elefant auf zwei Rädern und kostet in der Basisversion 29.795 Euro. Das Bike liebt man oder man hasst es. Ein bisschen von beidem

Der Milwaukee-Eight ist der erste flüssigkeitsgekühlte Motor der Firmengeschichte.

geht nicht, denn viel zu präsent ist der Auftritt dieses Motorrads. Übersehen? Unmöglich! Reisemaschinen haben das Image der Marke geprägt. Harley steht für Abenteuer und Freiheit – auf der Straße und im Kopf. Die Electra Glide wurde als Tourer entwickelt, um ihre Passagiere auf den amerikanischen Interstate Highways lässig und entspannt durch die Weiten Amerikas zu kutschieren – das allein ist ihre Bestimmung. Die Electra Glide ist ein komfortables Reisemotorrad. In diesem Segment ist sie ein Fünf-Sterne-Cruiser. Wer sich also darüber beklagt, dass die Maschine auf schmalen, kurvi-

gen Nebenstraßen keinen Spaß macht, hat Recht, sich aber aufs falsche Motorrad gesetzt. Denn dafür wird sie nicht gebaut.

Die Batwing-Verkleidung schützt den Oberkörper vor Wind und Wetter. In den Beinschildern wird das Kühlwasser gekühlt. Das Infotainment-System ist üppig ausgestattet: ein Farb-Touchscreen, der sich zuverlässig mit Handschuhen bedienen lässt, ein Navigationssystem und eine Musikanlage mit rundum Lautsprechern. Der Sattel ist ein abgestuftes Ledersofa für zwei mit Sitzheizung als Sonderausstattung. Der Fahrer sitzt tiefer, der Sozius thront über ihm, rechts und links gestützt von Seitenwangen, hinten von einer hohen Rückenlehne. Bequemer geht das Mitfahren kaum.

Die Lenkergriffe sind beheizbar, das Koffersystem auf dem Gepäckträger und an den Seiten Serienausstattung. Die Koffer haben ein Volumen von 132 Liter – das reicht für zwei bis vier Wochen. Und die 23 Liter Tankfüllung für etwa 350 Kilometer am Stück. Die Beine stehen auf Trittbrettern, geschaltet wird über eine Wippe. Die Geschwindigkeit kann elektronisch geregelt werden.

In der Ultra-Limited-Version hat der Motor einen Hubraum von 1745 Kubikzentimetern, er leistet 91 PS. Der Motor hat die Kraft eines Diesels. Mit dem schweren Gewicht der Maschine kommt der Motor leicht klar. Das Triebwerk passt perfekt zu diesem Reisemotorrad. Der hohe Kaufpreis relativiert sich rasch, wenn man den Wiederverkaufswert mit berücksichtigt: Denn der ist bei einer Harley mitunter höher als der Neupreis. Mit dem Motorrad hat Harley-Davidson alles richtig gemacht. Es erfüllt seine Aufgabe perfekt: nämlich ein komfortables Reisemotorrad sein.

INFO

Reisemotorrad

Harley Davidson Electra Glide Ultra Limited

Motorbauart Luft- und flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-V-Motor, 1745 Kubikzentimeter Hubraum
Leistung 67 kW/91 PS bei 5450 Umdrehungen pro Minute
Testverbrauch 6,5 Liter je 100 Kilometer
Gewicht 413 kg
Preis ab 29.795 Euro

Bußgeld aus dem Ausland zügig zahlen

(tmn) Wer mit dem Auto im Ausland zu schnell gefahren ist oder eine rote Ampel übersehen hat, muss mit unangenehmer Post rechnen. Denn aus nahezu allen EU-Staaten können Bußgelder auch in Deutschland vollstreckt werden, erklärt der ADAC. Dazu gibt es eine Bagatellgrenze von 70 Euro. In Österreich liegt diese bei 25 Euro. Doch Vorsicht: In der Summe sind auch die Verwaltungskosten unbegrenzt, so dass auch bei niedriger veranschlagten Vergehen Forderungen möglich sind.

Im Ausland ist dabei vieles teurer: Wer etwa in Italien 20 km/h zu schnell fährt, muss mindestens 170 Euro zahlen, in Norwegen mindestens 420 Euro. In Deutschland werden dafür nur bis zu 35 Euro fällig. Der ADAC rät, die Bescheide auf Plausibilität zu prüfen und dann möglichst schnell zu bezahlen. Denn einerseits folgen ansonsten unter Umständen hohe Mahngebühren. Andererseits geben einige Länder wie Frankreich, Italien und Spanien teilweise hohe Rabatte, wenn Autofahrer binnen vorgegebener Fristen zahlen.

ONLINE-SERVICE

Pebble Beach Autoneuheiten beim Oldtimergipfel

Fahrbericht BMW R nineT Pure – Purismus vom Feinsten

IAA 2017 Die PS-Branche setzt vor allem auf Faszination

www.rp-online.de
www.ngz-online.de

Auto&Mobil

Verlag Rheinische Post Verlagsgesellschaft mbH, Zülpicher Straße 10, 40196 Düsseldorf, Geschäftsführer: Dr. Karl Hans Arnold, Patrick Ludwig, Hans Peter Bork, Johannes Werle, Tom Bender (verantwortl. Anzeigen), Stephan Marzen, Druck: Rheinisch-Bergische Druckerei GmbH, Zülpicher Straße 10, 40196 Düsseldorf, Anzeigen-Verkaufsliterin: Yvonne Schimmer, RP Media Service, Tel. 0211 505-24310, E-Mail: yvonne.schimmer@rheinhessen-post.de, Redaktion: Rheinland Presse Service GmbH, Zülpicher Straße 10, 40196 Düsseldorf, José Macias (verantwortl.), Dirk Weber, Markus Wasch, Tel. 0211 528018-13, auto@rheinland-pressede

FAHRBERICHT

Ganz schön groß geworden

VON PETER ECK

Das fällt auf Der Name „Mini“ führt bei diesem Fahrzeug eigentlich komplett in die Irre. Denn der neue Countryman streckt sich mit seinen 4,30 Meter – satte 20 Zentimeter mehr als sein Vorgänger – sogar noch eine Handbreit länger als ein Golf. Das wirkt sich auf die Platzverhältnisse im Innenraum aus. Man sitzt vorne wie hinten bequem, zumal man die Rückbank verstellen und sich somit noch mehr Fußraum verschaffen kann. Aber das Kompakt-SUV kann auch Ladung: 450 Liter Volumen im Kofferraum sind schon gut, bei umgeklappten Rücksitzen sind es sogar 1390 Liter.

Hier präsentiert sich der Countryman also als ernsthaftes Auto mit Alltagstugenden. Im Cockpit zeigt sich aber wieder die markentypische Verspieltheit. Zwar hat man sich schon länger vom mittigen und schlecht ablesbaren Display verabschiedet, dort findet sich jetzt die Navi-Karte, aber auch die Instrumente hinter dem Lenkrad sind nicht einfach abzulesen und gewissen Funktionen erschließen sich doch erst nach Eingewöhnung.



Der Countryman hat im Vergleich zum Vorgänger um 20 Zentimeter in der Länge zugelegt und ist jetzt größer als ein Golf. FOTO: HERSTELLER

So fährt er sich Für ein Fahrzeug dieser Länge und Höhe fährt sich der Countryman ausgesprochen agil, auch wenn er naturgemäß an das häufig beschworene „Go-Kart-Fahrgefühl“ des normalen Minis nicht heranreicht. Die Federung ist straff, aber nicht unkommod, die Lenkung direkt. In Verbindung mit dem starken Zwei-Liter-Benziner (141 kW/192 PS) im sogenannten Cooper S sorgt das für mächtig Fahrspaß. Der Motor hängt toll am Gas und gibt sein maxima-

les Drehmoment von 280 Newtonmetern fast kontinuierlich über das gesamte Drehzahlband ab.

Das kostet er Der Mini ist in all seinen Varianten, auch als Countryman, ein Lifestyle-Auto, Kosten scheinen für die Käufer nicht die große Rolle zu spielen. Das gilt nicht nur an der Tankstelle (der Testverbrauch lag bei über neun Litern), sondern auch schon für den Preis: Mit der sehr schönen Achtgang-Automatik

ZAHLEN UND FAKTEN

Mini Countryman
Hubraum 1998 ccm
Leistung 141 kW/192 PS
0-100 km/h 7,4 Sekunden
max. Geschwindigkeit 225 km/h
Länge 4,30 Meter
Breite 1,82 Meter
Höhe 1,56 Meter
Radstand 2,67 Meter
Kofferraum 450-1390 Liter
Testverbrauch 9,1 Liter Super
CO₂-Ausstoß 139 g/km
Testwagen-Preis 32.450 Euro

Subjektive Bewertung

Charme ● ● ● ● ●
Spaßfaktor ● ● ● ● ○
Wohlgefühl ● ● ● ○ ○

kommt man in dieser Motorversion schon auf knapp 32.500 Euro. Der Allradantrieb kostet 2000 Euro zusätzlich. Mit einigen weiteren, durchaus sinnvollen und notwendigen Extras sind 40.000 Euro schneller erreicht, als man denken möchte.

Für den ist er gemacht Wer den Mini-Lifestyle mag, aber etwas mehr Platz braucht als in den kleineren Varianten und dafür bereit ist zu zahlen, liegt mit dem Countryman richtig.

Trotz Diesel-Prämie sollten Kunden die Preise vergleichen

Autobranche reagiert mit erheblichen Preissenkungen auf Verunsicherung der Kunden. Prämie für alte Dieselfahrzeuge gilt auch für Leasingangebote.

VON MARKUS WASCH UND PETER LÖSCHINGER

Nach dem Dieseltipp bieten viele Hersteller bei einem Neukauf Prämien für alte Dieselaautos mit Abgasnorm Euro 4 oder schlechter an. Verbraucher sollten jedoch die Preise vor einem Kauf gut vergleichen und nicht übereilt handeln, rät Ferdinand Dudenhöffer, Professor für Automobilwirtschaft an der Universität Duisburg-Essen. Infrage kämen die Prämien für Fahrer, die einen alten Diesel besitzen und sich sowieso gerade überlegen, ein neues Auto zu kaufen. Dank der neuen Prämien lasse sich nun „vielleicht ein besseres Angebot bekommen als ohne diese Rabatte“, sagt Dudenhöffer.

Zugleich rät der Experte, auf zusätzlichen Nachlass bei den Händlern zu pochen, der über die Prämie hinausgeht. Denn

die Prämie zahle der Hersteller ja neben dem, was der Händler als Einkaufspreis bekommt.

Derzeit erreichten die Autobauer eine neue Dimension der Preissenkungen, da die Käufer aufgrund der Diskussionen um Fahrverbote verunsichert seien. „Im Juli hatten wir den höchsten Juli-Rabattindexwert, seit wir seit 2010 diese Aufzeichnungen machen“, erläutert Dudenhöffer.

Die Prämie der Hersteller gilt auch für Leasingangebote, teilt das Vergleichsportal LeasingMarkt.de mit. „Wir verzeichnen gerade eine sehr starke Nachfrage – von Händler-, aber auch von Verbraucherseite“, sagt Philipp Wittenbrink von

LeasingMarkt.de. Als Leasingangebot bekäme man aufgrund der Rabatte derzeit einen VW Polo für 22 Euro monatlich – 125 Euro günstiger als ohne die Herstellerprämie. Einen VW Golf gibt es nach Angaben von Wittenbrink ab rund 23 Euro monatlich – zuvor kostete das Leasingangebot 230 Euro. „Am häufigsten nachgefragt wird bei uns momentan der VW E-Golf“, sagt Wittenbrink. Das liegt auch daran, dass es neben der Herstellerprämie von bis zu 10.000 Euro noch den Umweltbonus für Elektrofahrzeuge vom Staat gibt. Somit belaufe sich die Subventionierung auf insgesamt 11.760 Euro.



Für den E-Golf gibt es neben der Herstellerprämie auch noch den Umweltbonus vom Staat. Somit lassen sich 11.760 Euro sparen. FOTO: VW