



Auszüge aus dem Buch Harley-Davidson Softail, Huber Verlag, 2010

Wunderplatte

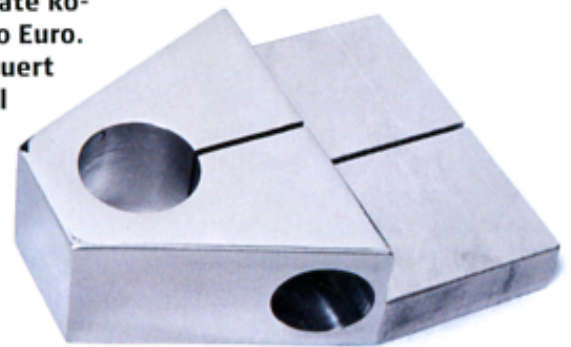
Schluss mit dem Gewackel und Gependel bei höheren Geschwindigkeiten. Eine massive Alu-Platte bringt Stabilität in wachswenige Softail-Rahmen.

Fahrer von Softail-Evos kennen das: Bei Tempi ab 130 auf der Autobahn wird die Fuhre unruhig. Pendeln um die Hochachse und ein unangenehm gautschiges Gefühl verleiden nachhaltig den Fahrspaß. Der technische Grund hierfür: Der Antriebsstrang einer Evolution Softail ist an der wichtigsten Stelle nicht mit dem Rahmen verbunden! Schon bei leichtem Drücken mit dem Fuß auf die Kette oder den Sekundärriemen kann man beobachten, dass sich die Rahmensichel auf der Antriebsseite um ein paar Millimeter zum Getriebe bewegt. Und was da erst ein dicker V2 oder gar ein fettes 2-Liter-Aggregat mit dem recht nachgiebigen Rahmen anstellt, liegt auf der Hand.

Bei den Aftermarket-Fahrwerken mit einer versetzten Rahmensichel auf der Antriebsseite ist das „Schaukelsyndrom“ oftmals noch größer. Wenn man Glück hat, bleibt es beim Pendeln und Schaukeln. Aber auch Rahmenbrüche sind bekannt, sowie massive Schläge des Rahmens gegen den Primärkasten – da ist einiges an Unwägbarkeiten drin. Bei dem auf der linken Seite abgebildeten Motorrad (kleines Bild) sind gleich mehrere dieser Probleme zusammen aufgetreten. Die Folge: Bruch des Rahmens und ein durch die ständigen Schläge gegen den Rahmen gerissener Primärkasten.

Um all dies nach dem Neuaufbau des Bikes zu vermeiden, entwickelte der Stuttgarter Spezialist Dr. Mechanik die sogenannte „Torqueplate“ – eine sehr massive Platte aus Aluminium, die auf der Schwingenachse sitzt und zwischen dem Primärkasten und dem Getriebe verschraubt wird. Der Primärkasten muss bei Serien-Evos um die Stärke der Power Plate (15 mm) abgefräst werden. Bei Motorrädern mit einem Breitreifenumbau in Kombination mit Versatz der Ausgangswelle kann die Alu-Platte anstatt der Abstandshülsen eingebaut werden, und es werden keine Fräsarbeiten an dem Kasten notwendig. Da sich die Softail-Fahrwerke oft in der

Die Tourqueplate kostet knapp 100 Euro. Der Einbau dauert je nach Modell ein bis zwei Stunden.



Länge voneinander unterscheiden, werden letzte Anpassungsarbeiten am Motorrad erledigt. Das ist der einzige Weg für die Motorradbesitzer, ein perfekt sitzendes Bauteil zu bekommen, das auch die vorgesehene Funktion erfüllt.

Das Resultat kann sich sehen – oder besser – fahren lassen. DREAM-MACHINES gab einer solchermaßen umgebauten Evo-Softail die Sporen. Doch weder bei hohem Speed auf der Autobahn noch in schnell gefahrenen Kurven schaukelte sich

das Fahrwerk auf. Spurstabil wie auf Schienen fährt sich die Evo jetzt, fast schon ein wenig unheimlich, wenn man das serienmäßige Gummi-Fahrwerk gewohnt ist. Ein kostengünstiger Einbau eignet sich besonders bei Motorrädern, denen ein Zahnriemen-

wechsel bevorsteht, da dann für den Einbau der Platte nur mit einem Mehraufwand von ein bis zwei Stunden zu rechnen ist. Bei Neuaufbauten sollte man also die knapp 100 Euro für die massive Wunderplatte einkalkulieren, da das Plus an Fahrspaß und Fahrsicherheit unbezahlbar ist.

Die Platte passt an alle Evo-Modelle ab Baujahr 88 bis zu Ende der Bauzeit der Evos 1999. Ebenso an breite Softail-Style-Rahmen in Verbindung mit breiten Schwingen.

***Auch bei Highspeed
begehrt das Fahrwerk
nicht mehr auf***



Dieser verchromte Traum war einmal eine Night Train. Von der blieb aber nur der Rahmen unangetastet. Den mitschwingenden Heckfender und die meisten anderen Parts dieses luftigen Beach Cruisers fertigte man bei Dr. Mechanik selbst.

SPECIALS: 2004er Softail Night Train, Paugho-Springer-Gabel, American Wire-Räder, Dr. M-Schwinge, PM-Bremsscheiben; 1750er Twin Cam mit G&R Tuning, Mikuni-Vergaser, Paugho-Auspuff; Dr. Mechanik-Tank, -Fender, -Öltank, -Lenker, Sitz, -Fußrasten

Harley-Davidson Softail

History
Modelle
Technik
Umbauten



Harley-Davidson Softail

Ende der 70er Jahre steckt Harley-Davidson in einer tiefen Krise. Veraltete Technik, miese Qualität und eine öhlende Motoren-Generation, die schon seit Mitte der 60er Jahre im Dienst steht, nagen am Image.

Die Company steht kurz vor dem Aus, als nach sieben Jahren Entwicklungsarbeit 1984 ein brandneues Modell den Beginn einer unglaublichen Erfolgsgeschichte markiert: die *Softail*. Die komplett neu konstruierte Baureihe täuscht dem Betrachter die Optik eines ungefederten Rahmens vor und kombiniert authentischen Klassik-Look mit zeitgemäßem Fahrverhalten. Dazu feiert mit dem neuen „Evolution“-Motor ein leichteres, kräftigeres und thermisch stabileres V2-Aggregat seine Premiere. In den folgenden 25 Jahren wird die Softail zum meist umgebauten Motorrad aller Zeiten und die Company verdankt epochalen Modellen wie Heritage, Springer Softail und Fat Boy ein Rekordjahr nach dem anderen.

Dieses Buch zeigt die Entwicklung der Softail-Modelle – von der ersten Softail Standard des Jahres 1984 bis zu den jüngsten Ablegern Cross Bones und Rocker. Dazu gibt es Kapitel mit spektakulären Umbauten, Custom-Tipps, Evo-Tuning und vielem mehr. Ein Muss für Motorrad-Ästheten und Freunde gefühlsechter V-Twins.



Huber Verlag

HARLEY-DAVIDSON
**DREAM
MACHINES**

ISBN 13: 978-3-927896-29-1

ISBN 392789629-2



9 783927 896291