

### INDIAN FTR CARBON R UND HARLEY-DAVIDSON SPORTSTER S

Mit den Elefanten in den Porzellanladen. Wir waren mit den US-Dauertestern bei Twins Only auf der RENNSTRECKE, denn die Amis legen Sport etwas anders aus



Clemens steht mit der FTR für das Foto brav hinter der Sportster an. Andersherum hätte es das Foto nicht gegeben, weil die Harley im Graben gelegen wäre, beim Versuch der Indian zu folgen



Zwar blieb das Fahrwerk serienmäßig, Fahrwerks-Guru Daniel Stiefel stellte es für mehr Schräglagenfreiheit ein: Federbasis hinten hoch, und Gabeldämpfung leicht verändert



Happy Rastenschleifung in Oschersleben. Vor allem die Harley ließ Material. Nach der Raste kommt der Seitenänder, bei der Indian der Auspuff

Sport ist auch nur ein Wort, erkannte Clemens und lag damit nicht ganz falsch. Sport als Begriff ist dehnbar, dazu blickt man am besten über den großen Teich nach Amiland. Dort wird bis an die Reißgrenze gedehnt. Wrestling soll Sport sein, drei Stunden mit Autos im Kreis fahren soll Sport sein, Harley-Davidsons Sportster S soll Sport sein, und hinter der Indian FTR versteckt sich Flat Track Racing. Von den erfolgreichen Flat Trackern ist die FTR aber so weit entfernt, wie, nun ja, die Sportster S von einem Sportmotorrad. Also weit weg. Bei der Sportster galt das einmal, in den späten fünf-



„Es gibt bescheuerte und gut bescheuerte Ideen. Mit der Sportster auf die Rennstrecke ist definitiv eine gute.“  
Nico Röder,  
Sportster-Pate

ziger Jahren, als die Sportster noch ein bisschen Konkurrenz zu den europäischen Krädern war, aber seit der zweiten Generation in den Siebzigern schon nicht mehr. Und die Indian ist ja eh mehr Zitat der Flat Track-Erfolge, die mit kompakten 750-ccm-Rennen eingefahren wurden. Deshalb gab es die erste FTR-Baureihe ja mit den ungewöhnlich schmalen und großen Rädern (vorn 19, hinten 18 Zoll), die man Ende 2021 zugunsten des Handlings gegen übliche 17-Zoll-Breitreifen getauscht hat.

Ansonsten: speckige 230 Kilogramm und 43 Grad Schräglagenfähigkeit.

Racing klingt anders, aber auch das ist amimäßig dehnbar. Rennsport geht dort gern nur geradeaus. Auf den Drag Strip würden die 34 Grad Schräglagenfreiheit und der eher flache Lenkkopfwinkel von 60 Grad der Sportster S gut passen, aber das wäre langweilig. Clemens ist nämlich zudem aufgefallen, dass die FTR und Sportster S nicht nur von US-Herstellern kommen, sondern sich auch sonst ähnlich sind: beide haben einen modernen V2, die Indian mit 1203, die Harley mit 1252 ccm. 123 PS und 120 Nm hat die FTR, 122 PS und 125 Nm die Sportster. Nur zwei Kilo ist die Harley leichter als die Indian.

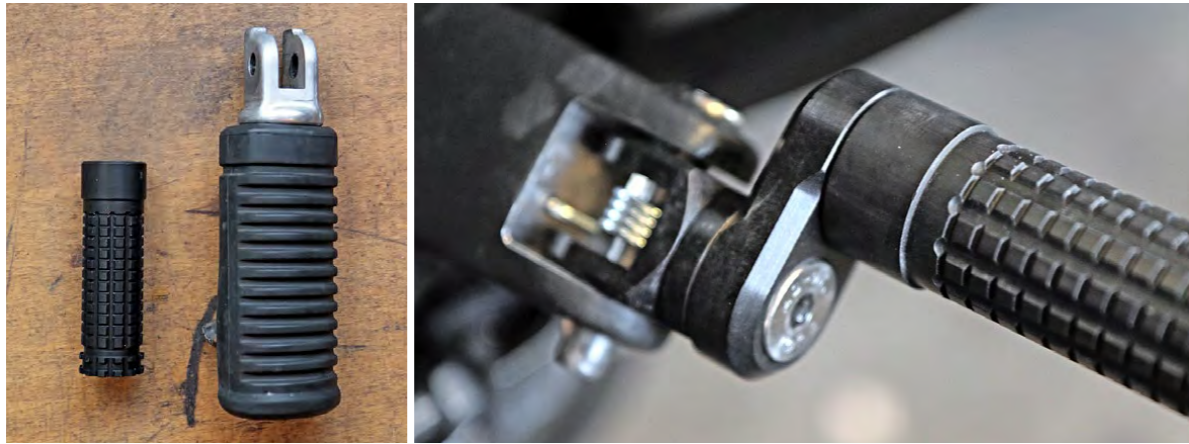
Eigentlich hätte Clemens die beiden gar nicht klassischen „Sportmotorräder“ gern auf der Nordschleife miteinander verglichen, wovon ich ihm als Dauertestpate der Sportster S im Wissen um ihre lächerliche 55-Millimeter Federweg hinten abriet. Stattdessen trafen wir uns beim legendären MO Twins Only in Oschersleben, um dem ungewöhnlichen Ami-Sportsgeist auf den Zahn zu fühlen. Was ich nach 500 Kilometern Anfahrt auf Achse um fünf Uhr morgens mit der Harley ziemlich schnell als ziemlich bescheuert bewertete. Aber auf eine gute Weise bescheuert, so wie das Bagger Party Race von BMW, Harley-

Davidson und Indian (siehe Bericht in MO 9/22), entstanden nach Vorbild der mittlerweile sehr kompetitiven und beliebten King of the Baggers-Rennserie aus den USA. Es ist noch so eine Eigenheit der Amerikaner, mit ungewöhnlichem Gefährt Rennsport zu betreiben, wie die Bagger-Rennen oder Stadium Trucks – Gelände-Pickups mit ewig langen Federwegen auf asphaltierten Straßenkursen mit Sprungrampen. Von dem her eine ganz hervorragende Idee, der Indian und der Harley ihre sportlichen Talente zu entlocken.

Während die FTR in ihrer edlen Carbon-R-Ausstattung serienmäßig

blieb, gab es für die Sportster ein kleines Tuning. Weil die mittig positionierte Rastenanlage immer noch nicht lieferbar war, gab es Mizu-Flex Race-Fußrasten, um ein paar Grad mehr Schräglagenfreiheit herauszuholen. Vor Ort brätzte die Häme trotz Racingfußrasten natürlich aus sämtlichen Mündern. Regelmäßig bildeten sich große Trauben um die Sportster – nimm das Carbon-FTR! – und auch sonst reckten sich die Köpfe über die Boxenmauer, wenn die Harley die Gerade entlangflog, mit einem im tosenden Fahrtwind hinterherflatternden Dompfeur, der verzweifelt versuchte, mit dem Fuß

Empfohlenes Sportster-Tuning: Mizu Raceflex-Fußrasten. Sie sehen nur nicht eleganter aus, sondern bieten extrem viel Halt und ein paar Grad mehr Schräglagenfreiheit. Obendrein lassen sich die Rasten um 360 Grad einstellen



Ende Gelände, die Harley raspelt sich die Raste ab. Ab da heißt es, Körpergewicht verlagern, um den Radius enger zu schnüren. Erstaunlich, wie flott das geht und was die Cruiser-Dunlops aushalten. Die FTR hat dagegen noch etwas Reserven und setzt eh nur sehr sanft mit den Rasten auf. Bis rechts herum irgendwann der Auspuff kratzt

am Schalthebel und dem Arsch auf dem Sattel zu bleiben. Rückhalt von der Sitzbank? Null. Abstützen auf der Rasten? Nicht dort vorne. Die FTR hat dagegen eine kuschlig tiefe Kuhle im Sattel, in der es sich bestens gegen den bulligen Antrieb abstützen lässt, und Rasten, die dort liegen, wo sie hingehören. Kaum unnachgiebiger drückt der Harley-Twin an. Etwas über 200 km/h sagte deren Tacho, die kurz übersetzte FTR rannte bei echten 209 km/h in die elektronische Abregelung.

Indian hat 2019 bewiesen, dass auch die US-Motorradindustrie in der Lage ist, moderne, starke und gut funktionierende Motoren zu bauen und nicht nur Schraubenschüttler. Harley hat mit dem neuen Revolution Max 1250 gekontert und zeigt, dass man das auch in Milwaukee kann. Für das Cruiser-Chassis der Sportster S ist er völlig drüber, aber total geil. Hoffen wir, dass Company-Boss Jochen Zeit die Roadster-Idee Bronx nicht komplett abgesägt hat. Es wäre schade um den Antrieb.

Dass die FTR bei allem, was nicht stur geradeaus geht, viel besser abschneidet, überraschte dann auch niemanden mehr. Eine handliche Geometrie trifft auf eine aktive Ergonomie und normale Radgrößen. Wie fein ausbalanciert die FTR aber ihr Gewicht um die Strecke trägt, ist geradezu fantastisch. Um die recht geringe Schräglagenfreiheit kann man mit etwas Hang-Off locker herumfahren. Clemens hatte im Vorfeld die stumpfen Original-Bremsbeläge gegen andere von Brembo getauscht, was nicht nur auf der Piste gut funktioniert. 500 Rennstrecken-Kilometer kamen an zwei Tagen auf die FTR, was nur Bände spricht, wie gern sie um den Kurs gescheucht wurde.

An die Sportster hat sich dagegen kaum jemand getraut. IDM-Jungst-racer Max Schmidt stellte sie nach einer Runde zurück in die Box, ohne je die Rasten anzukratzen. Nix für den, der nur Renngerät gewöhnt ist. Komischerweise wollten ausgerechnet die beiden Ebys von Motolix mit der Sportster ausrücken, die sonst ultraleichte Krämer-Motorräder an die Rennstrecke bringen. Wollten mal wissen, wie sich echtes Gewicht anfühlt oder so. Die Sportster S macht nur solange Spaß, als man die Rennstreckenfahrerei mit ausreichend



Mit O-Beinen im Vorteil. Nein, die vorne liegenden Rasten helfen auf dem Rundkurs nicht, man muss sich etwas verrenken auf der Harley



Zum Unterschied die klassisch sportliche Roadsterhaltung der Indian. Die FTR ist tatsächlich eine echte Macht auf der Rennstrecke. Überraschung

Humor nimmt. Doch so scheiße, wie man sich das auf einem Cruiser vorstellt, ist die Realität gar nicht.

Der grandiose Motor wurde bereits erwähnt, dabei sollen andere Dinge nicht ungesagt bleiben. Von manchen kritisch beäugt beim ersten Test der Sportster (MO 9/21) war die einzelne Bremsscheibe. Völliger Quatsch, gute Komponenten von Brembo stauchen das Motorrad zuverlässig zusammen. Kein Fading, kein Wunsch nach mehr, muss man halt ein bisschen am Hebel ziehen. Stabil bleibt das Flacheisen sowieso. Der furchterregende 160er-Vorderreifen lenkt dank spitzer Kontur erstaunlich leicht ein, braucht dann aber Druck am Lenker, um nicht einzuklappen. Hang-Off hilft

„Im Herzen sind sich FTR und Sportster ähnlicher, als der Laie von außen sieht. Ich wusste das immer.“  
Clemens Gleich, FTR-Pate



hier auch, man fürcht aber auch dann noch zuverlässig in jeder Kurve.

Ob das noch Spaß macht? Und wie. Man muss sich nur dem Klischee des Outlaws bedienen, weil es sich genau so anfühlt auf der Sportster S. Keiner will von einer Harley überholt werden, weil das gegen alle Gesetze verstößt. Und es gelingt, es ist nur etwas Arbeit. Der Lohn dafür ist umso größer. In der Sportster schlummert jedenfalls riesiges Potenzial. Die FTR dagegen hat zwar wenig mit ihren namensgebenden Schwestern aus dem Flat Track-Sport zu tun, gehört aber unbedingt auf die asphaltierte Rennstrecke. Nicht für Rundenrekorde, aber zum Genießen. Wir schauen derweil, was man der Sportster noch entlocken kann. NR

Harley-Davidson Sportster S **Modelljahr:** 2022 **im Test seit:** Mai 2022 **Neupreis:** 16 795 Euro (in Standardfarbe Vivid Black) **Laufleistung:** 5700 Kilometer **Spritverbrauch:** 4,8 bis 6,8 (Rennstrecke) Liter pro 100 Kilometer **gemacht:** Mizu-Rasten montiert, Furchen in Oschersleben hinterlassen **geplant:** Heckumbau

Indian FTR R Carbon **Modelljahr:** 2020 **im Test seit:** August 2021 **Neupreis:** 18 590 Euro **Laufleistung:** 8085 Kilometer **Spritverbrauch:** 7,2 Liter pro 100 Kilometer **gemacht:** Fahrwerk eingestellt, 500 km Rundkurs gefahren **geplant:** 8000er-Inspektion und Umbereifung auf Dunlop Mutant