



Bagger sind voll im Trend, und Harleys Touringmodelle finden immer mehr Liebhaber. Aber so entspannt das Reisen mit einem 400-Kilo-Schlachtschiff auch ist, so schwierig ist das Rangieren. Ein zusätzlicher Rückwärtsgang ist da eine hilfreiche Sache. CUSTOMBIKE zeigt, wie die Umrüstung des Getriebes funktioniert

TEXT UND FOTOS:
GERRIT STEPHAN

RÜCKWÄRTSGANG

GERRY IST EXPERTE in Sachen Antrieb. In seiner Firma »Gerry's Bakery« führt er alle Produkte des amerikanischen Getriebe-Spezialisten Baker. Und er will uns zeigen, wie man einen Rückwärtsgang in eine Harley baut. Zugegeben, wir sind

skeptisch: »Ist das nicht eigentlich ziemlich uncool und irgendwie was für alte Männer?«, fragen wir uns. Gerry lacht. »Ach was, erinnert euch an euer uncool, wenn ihr das nächste Mal versucht, so eine Karre zu rangieren. Gerade die schweren Bagger

und Tourer machen oft Probleme, wenn ihr sie rückwärts aus einer Parklücke oder einer Einfahrt wuchten müsst. Oder parkt mal rückwärts auf einer leicht ansteigenden Event-Wiese ein, Schwerstarbeit.« Okay, okay, wir haben verstanden und wollen



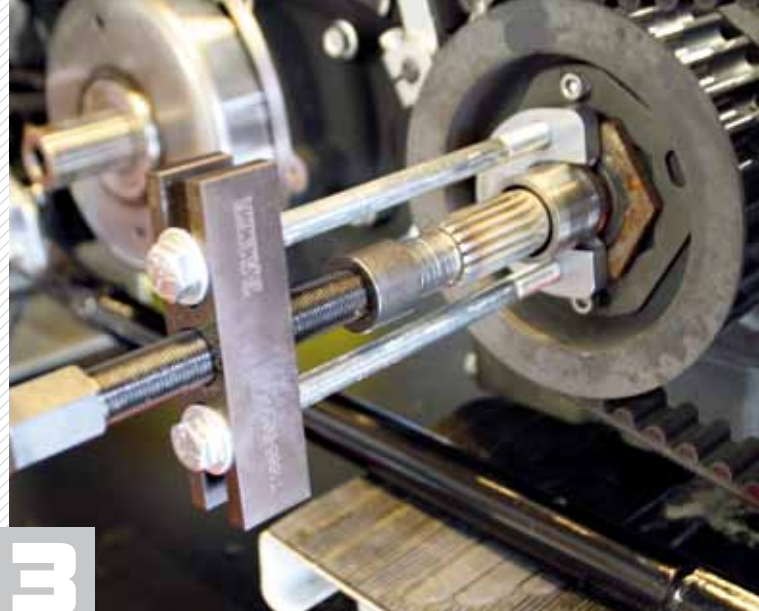
1

Das Kit kommt mit allen notwendigen Kleinteilen, die für den Umbau des Getriebes benötigt werden. Es ist sowohl für Bowdenzug- als auch für Hydraulikkupplungen verfügbar. Der »Patient«, eine 2012er Electra Glide Ultra Classic. Das F6R-Kit kommt hier mit einem nach hinten zeigenden Magnetschalter zum Einsatz. Für Modelle vor 2009 ist auch eine Ausführung mit nach vorne zeigendem Magnetschalter lieferbar



2

Los geht's! Das Getriebe wird freigelegt. Hierzu werden Seitenkoffer, Abdeckungen, Trittbretter und die Auspuffanlage demontiert. Öl muss raus, der Anlasser wird ausgebaut. Dann steht die Demontage des Primäranstriebs an. Dazu erfolgt der Ausbau des automatischen Primärkettenspanners. Es folgen Kupplungskorb und Motorritzel mit Primärkette als komplette Einheit. Der Primärtrieb liegt auf dem Tisch, nun muss der innere Primärkasten weichen. Besonders wichtig an diesem Schritt ist, die Verzahnung der Hauptwelle gegen versehentliche Beschädigung zu schützen



3

Das Lager im Primärkasten besteht aus zwei Teilen. Der innere Laufring ist auf die Getriebewauptwelle aufgespresst und muss abgezogen werden, um die Getriebekassette aus dem Gehäuse nehmen zu können. Gerry setzt hier einen speziellen Abzieher von BAKER ein. Nun geht es an den Ausbau der Getriebekassette. Seitendeckel und Top Cover werden demontiert. Der Seitendeckel kann als Souvenir an die Wand gehängt werden, er wird durch die BAKER-Teile ersetzt

nun doch wissen, wie es geht. Bevor es an den Einbau geht, aber noch ein bisschen Theorie. Gerry erklärt: »Wir benutzen hier das Baker Drivetrain F6R, damit lässt sich jedes Harley-Davidson Cruise Drive 6-Gang Getriebe ab Modelljahr 2006 in Touring-,

Softail-, und Dyna-Modellen mit einem zusätzlichen Rückwärtsgang ausstatten. Das Produkt ist aber als F5R auch für frühere 5-Gang-Getriebe verfügbar. Beide sind so konzipiert, dass der Rückwärtsgang per Fußschaltung über die normale Gangschaltung



4

Nach dem Lösen der Sicherungsmuttern von Haupt- und Nebenwelle – die kriegt man nur in eingebautem Zustand mit eingelegtem Gang gelöst – kann die Getriebekassette ausgebaut werden. Die Schaltklaue und das 6. Gangrad der Hauptwelle verbleiben im Gehäuse



5

Und schon liegt das originale Cruise-Drive-Getriebe auf dem Tisch und ist bereit für die Umrüstung. Das BAKER F6R kommt mit einer neuen Nebenwelle, einer neuen Lagerplatte und einer neuen Schaltwalze. Lagerplatte und Schaltwalze bringen den mehr als netten Nebeneffekt, dass sich der Leerlauf wesentlich besser finden lässt als mit den Originalteilen



6

Das Getriebe muss komplett zerlegt werden. Schaltgabelwellen, Schaltgabeln und der 5. Gang der Hauptwelle müssen entfernt sein, bevor die Hauptwelle aus der Lagerplatte gepresst werden kann. Danach wird die Nebenwelle gestrippt. Alle Teile, bis auf die Welle selbst, werden auch für das F6R verwendet. Das Zahnrad 5.-Gang-Nebenwelle ist aufgepresst und muss mittels speziellem Presswerkzeug gelöst werden. Nachdem der 5. Gang auf die neue Nebenwelle aufgepresst ist und somit wieder da ist, wo er hingehört, können die restlichen Komponenten der Haupt- und Nebenwelle wieder montiert werden. Weiter geht's mit der Montage der Schaltungskomponenten, damit die Getriebekassette wieder ins originale Getriebegehäuse eingesetzt werden kann



7

Die restlichen Komponenten, die wir für die Rückwärtsfunktion brauchen, werkeln unter dem Seitendeckel. Eine zusätzliche Schaltgabel mit Welle, die oben in der verlängerten Schaltwalze sitzt, sowie die notwendigen Zahnräder. Der Rückwärtsgang liegt unterhalb des 1. Gangs (R-1-N-2-3-4-5-6). Der Kupplungsausrückmechanismus wird in den Seitendeckel eingesetzt und der Bowdenzug montiert. Danach kann der Seitendeckel montiert werden



»Mit dem Baker-Kit
gelingen auch Rückwärts-
Burnouts. Klingt doch
spannend ...«

8

Über einen Schalter am Lenker oder in der Verkleidung wird mittels des Magnetschalters eine Sperrklinke freigegeben, die verhindert, dass versehentlich in den Rückwärtsgang geschaltet werden kann. Bei komplettem Stillstand im 1. Gang gibt er durch kurze Betätigung den Schaltweg in den Rückwärtsgang frei



9

Nachdem alle Komponenten des BAKER-Kits eingebaut sind, wird der Rest des Bikes wieder komplettiert. Primärtrieb, Auspuff, Montage aller Klein- und Anbauteile, Auffüllen der Öle und abschließend eine erste Probefahrt – rückwärts natürlich

geschaltet werden kann. Keine Fummelei in Auspuffnähe und kein Gejodel mit dem Anlasser, um den Brocken rückwärts zu bewegen. Der Baker-Rückwärtsgang ist mit einer Übersetzung von 4.98:1 als »Kriechgang« ausgelegt und taugt auch für Rückwärts-Burnouts.« Nun sind wir on fire, mit den Rückwärts-Burnouts hat Gerry uns im Sack. Am Beispiel einer 2012er Electra Ultra Glide erklärt er uns, wie's funktioniert. Wer sich für den Umbau interessiert, kann ihn auch durch eine qualifizierte Werkstatt durchführen lassen. Gerry's Bakery ist dabei gerne behilflich.

Info: Gerry's BAKERY
Gerrit Stephan
Jeinser Weg 7a, 31157 Sarstedt
gerry@bakergetriebe.de
www.bakergetriebe.de