

Harley Davidson Road King Classic 2017

Zum Modelljahr wurde unter anderen die Road King von Harley Davidson mit dem neuen Motor der Milwaukee-Eight Baureihe ausgerüstet. Zusammen mit den neuen Bauteilen des Fahrwerks ein Grund dem legendären Touring Modell einen ausgiebigen Road Test abzuverlangen.



Karosserie

Die Road King verkörpert das klassische Landstreckendesign der Harley Familie. Die Road King Classic unterstreicht dies durch das Pin-Stripe Design der lackierten Fläche und die belebten Hardschalenkoffern, die jedoch leider nur mit simplen Rucksackschlössern verclipst werden können und nicht abschließbar sind.



Der Road King Classic eigen sind die Reifen im Weißwanddesign und die klassischen Speichenfelgen.

Der Fahrer sitzt opulent, die Scheibe bietet für den Oberkörper auch für groß gebaute Fahrer ausreichenden Wind und Wetterschutz. Die Füße sind auf Trittbrettern platziert, die Dank Entkoppelung wirksam jede Form von Vibration im Keim ersticken.

Der Sozius verfügt zwar über eine ausreichend verlängerte Sitzbank. Die Sitzbank knickt jedoch zwischen Fahrer und Sozius ab. Damit steht die dem Sozius zur Verfügung stehende Sitzfläche nicht waagrecht sondern nach hinten geneigt, was auf Dauer anstrengt.



Ausstattung

Die größte Ausstattungsänderung zur Vorgängergeneration betrifft das Fahrwerk. Die Luftunterstützung der Hinterradfederung ist konventionellen Federbeinen gewichen. Die Telegabel ist modifiziert.



Ohne unkomfortabler zu wirken ist das Fahrwerk leicht härter, so dass Fahrbahnberührungen mit den Trittbrettern seltener werden.

Ich kann mich nur unschwer an das Informationsdisplay auf dem Tankrücken gewöhnen, weil die Anzeigen zu klein und zu weit aus dem Sichtbereich des Fahrer gerückt sind.

Andersdenkende werden entgegenhalten, dass bei einer Harley der Blick auf den Drehzahlmesser unnötig ist, weil der V2 eh nur nach Gehör gefahren wird und eine Reichweite von 400KM zwingt nicht

Harley Davidson Road King Classic 2017

regelmäßig die Restreichweite im Auge zu haben. OK



Motor

Das was mich auf den allerersten Meter dieser neuen Milwaukee-Eight Motorengeneration begeistert hat, ist deren nutzbarer Drehzahlbereich. Der nunmehr 4-ventilige Langhuber nimmt nunmehr ab Standarddrehzahl unabhängig von der Gangwahl willig die Arbeit auf und ist auch bedeutend williger im oberen Drehzahlniveau. Wirklich ein Unterschied wie Tag und Nacht gegenüber dem 2V Vorgänger.



Das Leistungsniveau hat sich nur geringfügig verändert. 66kW/90PS bietet der mit einem Ölkühler versehene luftgekühlte 45° V2. Die 55Kubik mehr an Hubraum gegenüber der Vorgängermaschine werden allein durch einen größeren Kolbendurchmesser erzielt. Damit pumpt die Maschine aus 1.745 Kubik Gesamtvolumen ein Drehmoment von deutlich gesteigerten 153Nm bereits bei reduzierte Drehzahl in Höhe von 3.250min⁻¹ in Richtung des manuellen 6 Gang Getriebes. Insbesondere der 1. Gang sagt dem Fahrer deutlich, sobald er eingelegt ist. Die weiteren Gänge sowohl rauf als auch runter flutschen geradezu und bedeuten keinen Kraftaufwand.

Das Getriebe ist insgesamt sehr lang und drehzahlschonend übersetzt. Diese Abstimmung passt hervorragend zu der Großkolbenmaschine und bietet hervorragende Langstreckentauglichkeit. Bei Richtgeschwindigkeit (130km/h) liegen weniger als 3.000min⁻¹ (6. Gang) an. Mir ist kein Motorrad bekannt, welches da mithalten kann.



Anmerkung

In meinen Augen hat Harley mit dem Milwaukee-Eight Motor einen Quantensprung vollzogen.

Fahrbarkeit und Vibrationsaufkommen haben sich nochmals deutlich verbessert. Zugegebenermaßen gehört die Road King zu meinen persönlichen Favoriten in Harley Portfolio und ich mag es mit der Road King zu cruisen fahre die Road King mitunter aber auch gerne im Grenzbereich der Schräglagenfreiheit und erziele damit ungläubige Zuschauerblicke mit welcher Vehemenz mehr als 300KG durchs bergische Land gekurvt werden können.

