

# H.-D. FLHR ROAD KING

ab € 19.545

Mit der Standard-Road King nähert sich Harley-Davidson klar den Ursprüngen seiner Touring-Motorräder an.

Mit einem Kaufpreis ab 19.545 Euro (je nach Farbvariante) bleibt die Basis-Road King knapp unter der 20.000er-Schallmauer. Gegenüber der Classic bedeutet dies den Verzicht auf lederbezogene Koffer und einteilige Sitzbank.

Beim Motor spart Harley-Davidson die elektronische Einspritzanlage ein. Hier kommt noch ein klassischer Gleichdruckvergaser zum Einsatz. Ansonsten besitzt die Basisversion aber ebenfalls den im Vergleich zur alten Evolution-Engine deutlich kräftigeren Twin Cam 88-Motor, der die Fahrleistungen deutlich verbessert hat. Ein unregelmäßiger Katalysator kümmert sich um die Reduzierung der Schadstoffemissionen. Selbst in dieser Variante läuft das Aggregat angenehm weich und nimmt schon ab niedrigeren Drehzahlen sauber Gas an. Vor allem das Drehmoment von 110 Nm bei gemäßigtem 3100/min kann sich sehen lassen und bereitet auf der Landstraße enormen Fahrspaß. Schaltfaules und untertouriges Dahinbummeln ist die Domäne des immerhin 1449 Kubikzentimeter messenden V2. Die Schaltvorgänge mit der mächtigen Schaltwippe gehen zwar mit einem deutlichen



Solange das Tempo 140 km/h nicht überschreitet, ist mit der Road King genüssliches Touren angesagt.

chen Klacken vonstatten, doch hält sich der Kraftaufwand in Grenzen. Als gute Alternative zum Kardan entpuppt sich der Harley-typische Zahnriemenantrieb zum Hinterrad. Der Verschleiß fällt deutlich niedriger aus als bei einer Kette, und die unerwünschten Lastwechsel eines Kardanantriebs sind

*Mit der Road King hält Harley eine Tourer-Alternative parat, die im Solobetrieb viel Komfort bietet.*

hier ebenfalls kein Thema. Zudem gehören Wartungsarbeiten wie Spannen eher der Seltenheit an. Auch das aufwendige Schmieren entfällt.

Das auch in anderen E-Glide- und Road-King-Modellen verwendete Fahrwerk geht für den Cruisereinsatz absolut in Ordnung. Hohe Geschwin-

digkeiten auf der Autobahn, wie mit anderen Top-Tourern möglich, gehören aber nicht zum bevorzugten Einsatzbereich der FLHR. Da gerät der Harley-Express mit Stahl-Doppelschleifenrahmen schnell an seine Grenzen. Bis 140 km/h ist die Harley-Welt noch in Ordnung, darüber stellen sich mehr und mehr Pendelbewegungen ein. Erst recht, wenn die Road King schwer beladen ist. Das liegt zum einen an dem etwas labilen Rahmengerüst, zum anderen an der wenig stabilen und zudem nicht sensibel genug ansprechenden Telegabel vorn. Die Luftunterstützung der Federbeine kann den knappen Federweg von gerade mal 76 Millimetern gut kaschieren.

Bei den Bremsen haben die Amerikaner vor einigen Jahren ein paar Vierkolben-Festsattelzangen vorn nachgelegt, was

die Leistungsfähigkeit zwar verbesserte, dennoch aber den Top-Systemen wie etwa von Honda oder BMW stark hinterher hinkt. Schon im Solobetrieb kann daher die kräftig zupackende Hinterradbremse, ebenfalls mit Vierkolben-Festsattel, gute Unterstützung bieten – zumal bei der Road King viel Last auf dem Hinterrad liegt.

Trotz Sparmaßnahmen bietet die Road King guten Tourenkomfort. Das Windschild hält den Fahrtwind zumindest vom Oberkörper des Fahrers fern, der sich auf seinem Teil der Sitzbank wohl fühlt. Der Beifahrer hingegen kommt auf dem schmalen Sitzteil deutlich zu kurz. Soziussitz und Windschild können mit wenigen Handgriffen entfernt werden, um die Maschine für den Ritt über die Showmeile zu präparieren. □

Hubraum	1449 cm <sup>3</sup>	U-KAT
Leistung/Drehzahl	67 PS (49 kW)/5200/min	
Max. Drehm./Drehz. Motor	110 Nm/3100/min	
Kraftübertragung	2-Zylinder, V-Motor, luftgekühlt, ohv,	
Abgasreinigung	2 Ventile pro Zylinder, Vergaser	
Höchstgeschw.	5 Gänge, Zahnriemen	
Tankinhalt	U-Kat	
Gewicht/Zuladung	165 km/h	
Rahmen	19 l	
Federweg v/h	345/225 kg	
Sitzhöhe	Stahl-Rundrohr-Doppelschleifenrahmen	
Leistungsvariante	117/76 mm	
Farben	693 mm	
	34 PS (25 kW)	
	Black, Gunmetal Pearl, Blue Pearl, Red Pearl, White Pearl	

Motor	Fahrwerk	Handling	Bremsen	Sozius	Langstrecke
●●●○	●●●○	●●●○	●●●○	●●●○	●●●○



*Mit Seitenkoffern, Windschild und komfortablem Fahrersitz ist die Road King gerüstet für die große Tour. Der Soziussitz ist zu schmal.*