

Des Königs neue Kleider



Mit dem «Projekt Rushmore» hat Harley-Davidson seine Touring-Modelle 2014 überarbeitet, darunter auch die legendäre Road King. Doch der neu eingekleidete König der Landstrasse strotzt nicht nur vor Kraft, er hat uns auch ein paar Mal echt überrascht.



Im Rushmore-Outfit mit Sturzbügel und Satteltaschen wirkt die Road King trotz nicht unerheblichen Gewichts durchaus elegant. ABS und Brembo-Bremsen sowie der druckvolle 103 Cubic Inch-Motor machen auch längere Reisen mit dieser klassisch anmutenden Harley-Davidson zum Vergnügen.



In der Sonne blitzender Chrom gehört zu einer Road King. Wenn die Sonne dann untergegangen ist, machen die neuen Halogenscheinwerfer im klassischen Hiawatha-Gehäuse und die Nebelscheinwerfer die Nacht zum Tag.

Text: *Andreas Fischer*
Photos: *Mathias Hofstetter*

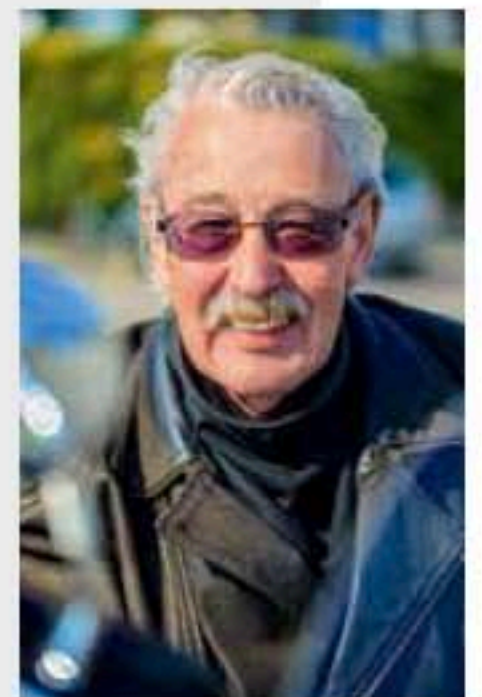
Die Road King Classic blitzt in der Märzsonne. Mit der Windschutzscheibe erinnert sie an die grossen Polizeimaschinen der Fünfziger- und Sechziger-Jahre. Der 1690-cm³-Motor ist für das Rushmoreprojekt nochmals erstarkt. Die Steuerzeiten wurden optimiert, und ein neuer Luftfilter lässt ihn freier atmen. Im Gegensatz zu den anderen, seit diesem Jahr flüssigkeitsgekühlten Touren-Modellen verlässt sich die Road King in klassischer V-Twin-Tradition weiterhin auf den Fahrtwind. Genug geredet. Wir wollen wissen, wie sich das anfühlt. Die gut sieben Zentner Gewicht der Road King lassen sich dank tiefer Sitzposition und dem guten Lenkereinschlag manövrieren, verlangen aber doch etwas Kraft, insbesondere wenn der Parkplatz nicht topfeben ist.

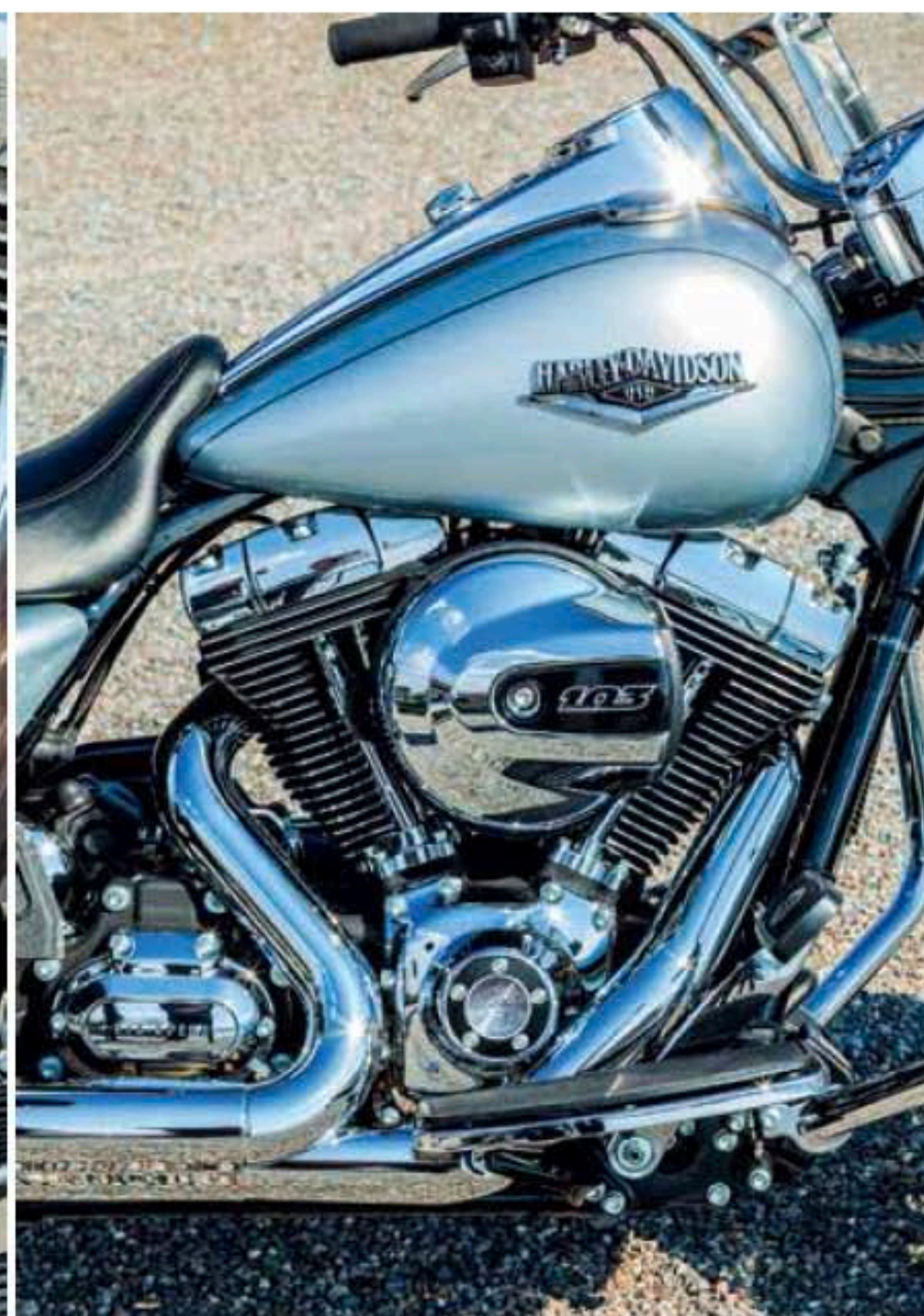
Die Windschutzscheibe wird ohne Werkzeug entfernt und verwandelt die Tourenmaschine im Handumdrehen in einen Cruiser. Doch nach drei Testtagen nur so viel: Spätestens auf

Das meint der Testfahrer:

« Klassische Anmutung, gepaart mit moderner Technik und vollständiger Tour-Ausstattung – die Road King Classic punktet auf Reisen nicht weniger als auf der Show-Meile. Hat man sich erst einmal darauf eingestellt, macht es einfach nur noch Spass, auf dieser Drehmomentwoge zu reiten. »

Andreas Fischer





Der Motor der Road King ist ganz im Harley-Davidson-Stil gestaltet - bis zu den klaren Konturen von Gehäuse und Deckel. Der überarbeitete Twin Cam 103 arbeitet sehr kultiviert und erzeugt ein mächtiges Drehmoment.

der Autobahn sollten auch Puristen die Scheibe wieder montieren, denn ohne Windschutz verweist «Rushmore» weniger auf die in Stein gehauenen Köpfe von US-Präsidenten am Mount Rushmore als auf «to rush», das Brausen des Sturms.

Der überarbeitete Motor, der nun «High Output Twin Cam 103» heisst, springt mit einem tiefen, wenn auch nicht allzu lauten Bollern an. Immerhin zeigen die deutlich spürbaren «good vibrations», dass er in Betrieb ist. Überraschung Nummer eins: Einmal in Bewegung, sind Vibrationen und Gewicht wie weggeblasen. Bequem sitze ich im Sattel, die Beine in angenehmem Winkel, der Lenker in optimaler Entfernung. Die Gänge lassen sich leicht und exakt einlegen. Wer nicht anhält, braucht kaum mehr zu schalten. Bereits ab 2000 Umdrehungen beeindruckt die Road King mit Drehmoment. Überholmanöver werden zum reinen Vergnügen.

Folgt Überraschung Nummer zwei: Das mit «Rushmore» erstmals von HD verbaute Integral-Bremssystem und das un-

auffällig einsetzende ABS bringen die schwere Fuhre schnell und sicher zum Stehen. Gewöhnungsbedürftig ist nur die Fussbremse. Sie erinnert an ein PW-Bremspedal. Zur Betätigung muss der Fuss angehoben und der Druck nach vorne gerichtet werden. Da das Integral-Bremssystem jedoch ab 40 km/h sowieso auf Vorder- wie Hinterrad wirkt, kann man genauso gut die Handbremse benutzen. Schnell gewöhne ich mich daran, auf dem gewaltigen Drehmoment zu surfen. Kurven werden zügig durchschwungen. Die Trittbretter sind hoch genug angebracht, um nicht allzu früh aufzusetzen. Für Hektiker und Funkenstieber ist die Road King sowieso nicht gebaut. Dem stehen Gewicht und Radstand entgegen. Am schönsten lässt sie sich auf freier Fahrbahn zwischen 100 und 140 km/h bewegen. Aber auch Passkehren sind kein Problem.

Überraschung Nummer drei ist die dezente Geräuschkulisse. Typischer Harley-Sound stellte sich erst ein, als ich mal, schweizerischen Geschwindigkeitsvorschriften trotzend,



Eine klassische Linienführung macht die Touring Road King Classic auf einen Blick unmissverständlich zur Harley-Davidson. Der typische Tachometer auf dem Tank ist dann noch die Bestätigung.

Harley-Davidson Touring Road King Classic

Motor: Luftgekühlter High Output 103 Twin Cam; 1690 cc; 87 PS; Cruise Drive 6-Gang-Getriebe.

Bremsen: Integralsystem; ABS.

Masse: Radstand: 1625 mm; Bereifung: 16 Zoll, Sitzhöhe: 715 mm.

Gewicht: 371 kg.

Preise: Vivid Black: Fr. 26'800.-,
Perl oder Denis: Fr. 27'100.-, Two-Tone: Fr. 27'800.-.

Harley-Davidson-Händler in der Nähe:

Müller & Jussel AG, Rällikerstrasse 16, Mönchaltorf,
Tel. 044 948 10 48, www.mueller-jussel.ch;
Bixe AG, Rothusstrasse 22, Hünenberg, Tel 041 785 41 00,
www.harley-bixe.ch

kurz kräftig am Gashahn drehte. Dabei machte sich auch erstmals ein leichtes, aber nicht wirklich beunruhigendes Pendeln bemerkbar.

Im Rahmen von «Rushmore» hat Harley-Davidson auch die Bedienelemente neu gestaltet. Per Daumendruck lässt sich jede Menge Gimmicks für Tourenfahrer abrufen, von zwei Tageskilometerzählern über Ganganzeige, Uhr und einer Anzeige der Reststrecke bis zum Tempomat.

Fazit: Ob allein oder zu zweit, mit der Road King Classic unterwegs zu sein, ist ein Erlebnis. Wer allerdings glaubt, seiner Sozia deutlich mehr Komfort schuldig zu sein, wird möglicherweise eher ein Auge auf die Ultra Classic Electra Glide werfen. Und natürlich ist das Vergnügen, diese sauber verarbeitete, modern und vollständig ausgestattete Road King zu fahren, nicht ganz billig. Doch das soll uns nicht kümmern. Wie sagte doch Willie G. Davidson: «Wir verkaufen eine Weltanschauung. Das Motorrad kriegen Sie gratis dazu.»