km
50 000
49 000
48 000
47 400 Inspektion; rechter Schalldämpfer erneuert
46 000
45 000
44 000
43 000
42 000
41 000 Inspektion
40 000
39 000
38 000
37 000
36 000
35 000
34 000
33 000
32 800 Inspektion; gerissener Auspuffkrümmer
31 000
30 000
29 000
28 000
27 000
26 000
25 000
24 700 Inspektion
23 000
22 000
21 000
20 000
19 000
18 000
17 000
16 000
15 300 Inspektion
14 000
13 000
12 000
11 000
10 000
9000
8700 Inspektion
7000
6000
5000
4000
3000
2000
1000

HEUTE EIN KÖNIG!

Von Stefan Kaschel; Fotos: Bilski, Jahn, Sdun

Zisch! Frisch prickelt das kühle Blonde im Stielglas, hell leuchten die Augen. Nach 50 000 Kilometern, nach Demontage und akribischer Begutachtung wird bei Harley-Davidson gefeiert. Der neue Dauertest-König heißt Road King. MOTORRAD gratuliert.



K2023038D.indd 38-39 15.10.2008 09:48:02

Abschlussbilanz Road King



Dank ihrer unbedingten Zuverlässigkeit war die Road King ein gern gewählter Begleiter

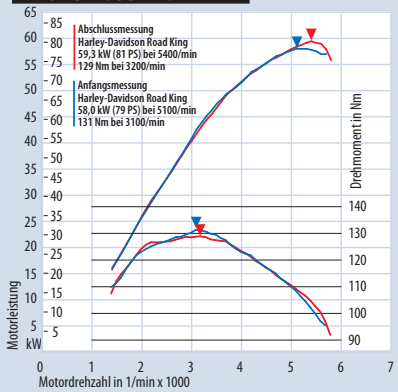
Die unvermeidlichen Besserwisser – dieses Mal gab es sie nicht. Selbst die üblichen Verdächtigen hielten sich wohltuend zurück. Jene, die nachher schon immer alles vorher gewusst haben wollen. Selbstverständlich wurden Erklärungsversuche unternommen. Etwa, dass so ein 96-Kubic-Inch-Big-Block (das entspricht 1585 Kubikzentimetern) die stattlichen 78 PS ganz locker abliefere. Die einzelnen Bauteile sich dementsprechend zwar von den kernigen Vibrationen ordentlich geschüttelt, aber von den auftretenden Belastungen in hohem Maße ungerührt zeigten. So in der Art. Trotzdem: Dass sich eine Harley in Sachen Verschleiß, Zuverlässigkeit und – ja auch und ganz besonders – Fahrfreude derart überzeugend präsentiert, damit hatte niemand gerechnet.

Vielleicht lag es an den magischen Beschwörungsformeln, die Fuhrparkchef Gerry Wagner gleichsam als „Owners manual" auf der Schutzhülle der Fahrzeugpapiere vermerkt hatte. Nein, nichts mit „good vibrations" oder anderer wohlbekannter Harley-Lyrik. „Öl-warm-Seitenständer-eingeschraubt" lautet die kryptische Beschwörungsformel an die Fahrer, worauf sich die schwarze Road King vermutlich umgehend entschloss, etwaigen Fehlbedienungen zusätzlich mit einem nicht messbaren Ölverbrauch zuvorzukommen. Jedenfalls war so gut wie nie Verlust zu verzeichnen, wenn man den Ölstand im separaten Öltank vorschriftsmäßig mit ganz eingeschraubtem Peilstab überprüfte und die Road King dabei auf dem Seitenständer stand. Alles andere – also das Ausbalancieren des Kolosses in der Vertikalen mit einer Hand, während die andere sich am Peilstab zu schaffen macht – hätte angesichts der Masse von versammelten 349 Kilogramm vollgetankt zumindest im Alleingang ohnehin ins Unglück geführt. Im Gegenzug bemühte sich die Road King nach Kräften, ihre Fahrer glücklich zu machen.

Und zwar alle. Die Buchhaltertypen ebenso wie die Genießer, die Tourer gleichermaßen wie die Abenteurer. „Nie habe ich ein Zweirad zärtlicher bewegt", schreibt ein Road-King-Treiber, der normalerweise eher groben Stollen oder schönen Frauen zugeneigt ist, von großen Gefühlen im Fahrtenbuch. „So kann man gleiten, so vergisst man Zeit und Raum. Und altert in Würde."

MESS WERTE

LEISTUNGSDIAGRAMM[1]





ANFANGS-/ABSCHLUSSMESSUNG		5531 km	49 931 km
Beschleunigung			
0–100 km/h	sek	5,5	5,8
0–140 km/h	sek	11,5	11,6
Durchzug			
60–100 km/h	sek	7,5	7,7
100–140 km/h	sek	10,2	9,9
Durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch über 50 000 km			
Kraftstoff (Super)	l/100 km		6,5
Motoröl	l/1000 km		–

Leistungsdiagramm und Fahrleistungen bestätigen den tadellosen Zustand des Motors. Kein Ölverbrauch, an Spitzenleistung zugelegt, und das nach 50 000 Kilometern

[1]Leistung an der Kurbelwelle. Messungen auf Dynojet-Rollenprüfstand 150, korrigiert nach 95/1/EG, maximal mögliche Abweichung ± 5 %

BILANZ NACH 50 000 KILOMETERN

KOMPRESSION





Beide Zylinder stehen noch voll im Saft und liegen dazu bei der Kompression auf gleichem Niveau. Das halbe Bar Kompressionsverlust ist vernachlässigbar

ZUSTAND

ZYLINDERKOPF: Alle Ventile schließen dicht, die Auslassventile haben leichte Brandspuren, die Ventilsitze sind kaum verbreitert, Ventilschäfte und Führungen sind ebenfalls in Ordnung. Die Nockenlaufflächen haben ein gutes Laufbild, die Gleitlager der Nockenwellen haben ausgeprägte Laufspuren.

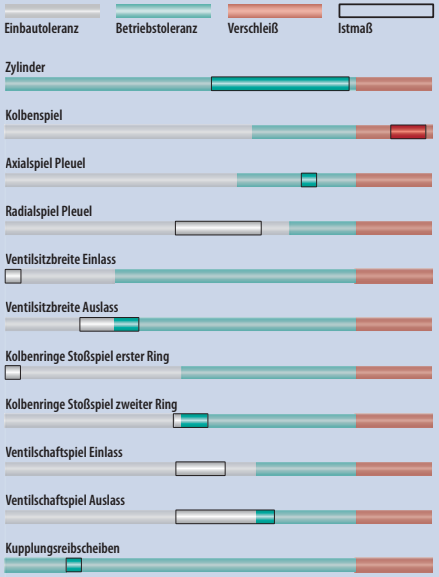
ZYLINDER/KOLBEN: Beide Zylinder liegen kurz vor der Verschleißgrenze und sind etwas unrund, der hintere hat einige Riefen. Die Kolben haben ein gleichmäßiges Verschleißbild und nur mäßige Laufspuren am Hemd, das Kolbenlaufspiel ist überschritten.

KURBELTRIEB: Der komplett wälzgelagerte Kurbeltrieb ist in gutem Zustand, Axialspiel und Radialspiel der Pleuel liegen im Toleranzbereich.

KRAFTÜBERTRAGUNG: Die Getrieberäder zeigen bis auf leichte Spuren an einigen Mitnehmerklauen kaum Verschleiß. Auch die Kupplung befindet sich in sehr gutem Zustand, ebenso Schaltwalze und -gabeln.

RAHMEN/FAHRWERK: Lackierung und Verchromung sind in gutem Zustand, an den Aluminiumfelgen sowie am hinteren Bremssattel zeigt sich leichte Korrosion (Winterbetrieb). Die Hartchromschicht am Riemenrad ist teilweise abgeplatzt, der Zahnriemen ist in Ordnung.

VERSCHLEISS



Damals (bei Kilometerstand 11 000) konnte der Poet noch nicht wissen, dass die Road King es ihm gleichtun würde. Die Dicke aus Milwaukee lief und lief und lief – und sah (abgesehen von den angelaufenen Felgen, die aber angesichts der Putzliebe „normaler" Besitzer nur in den seltensten Fällen zum Alterungsprozess zählen dürften) am Ende der Testdistanz aus wie aus dem Ei gepellt. Besser noch: Sie fühlte sich auch so an. Im Gegensatz zu manch anderem Dauertestmotorrad nahmen mit den zurückgelegten Kilometern nämlich weder die Vibrationen zu, noch ließen die federnden und dämpfenden Qualitäten des Fahrwerks nach.



Trotz tadellosen Tragbilds verlangt das knappe Verschleißmaß einen Tausch der Kolben

Okay, die ausgeprägte Pendelneigung jenseits der Autobahnrichtgeschwindigkeit war ein Thema – aber bereits von Anfang an (siehe dazu Stellungnahme Harley-Davidson Seite 43). Ebenso wie das Beschlagen der Tankanzeige, das Quietschen der Bremsanlage oder die mangelhafte Haftung der Dunlop-Pneus bei Nässe. In dieser Beziehung funktionierte der bei 45 377 Kilometern aufgezogene Avon Venom deutlich besser. Defekte traten während der 50 000 Kilometer nur zwei auf, nämlich ein Riss im Auspuffkrümmer, welcher bei 32 800 Kilometern auf Garantie getauscht wurde, und die Auflösungserscheinungen am rechten Schalldämpfer, ebenfalls auf Garantie ersetzt bei Kilometerstand 47 377.

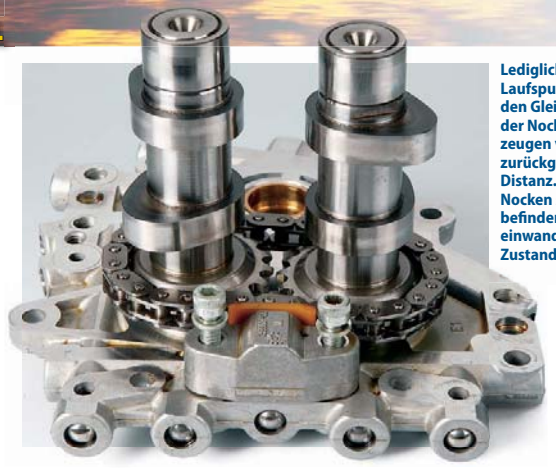
Allein mit dieser Bilanz hätte die Road King in der MOTORRAD-Dauerteststatistik ganz weit vorne gestanden. Doch neben der Zuverlässigkeit punktet die Harley außerdem mit erstaunlich geringen Unterhaltskosten und des Weiteren mit einem nahezu tadellosen Zustand aller Bauteile, wie die abschließende Demontage zeigt. Aber der Reihe nach: Die Road King konsu-

K2023040Dn.indd 40-41 15.10.2008 12:22:20

Abschlussbilanz Road King

mierte über die Distanz Benzin, Öl (bei den Ölwechseln), Luftfilter, Bremsbeläge, Reifen und andere Kleinteile für 6640,46 Euro. Dazu addierten sich Inspektionskosten (alle 8000 Kilometer) von 1370,32 Euro. Macht unterm Strich 8010, 78 Euro. Ein sehr guter Wert, was weniger am überdurchschnittlich geringen Benzinkonsum – der bewegte sich mit durchschnittlich 6,5 Litern auf angemessenem Niveau –, sondern vielmehr am geringen Reifenverschleiß liegt. Zusammen mit dem sensationell niedrigen Wertverlust von 5110 Euro – was 25,3 Prozent des Kaufpreises von 20 210 Euro entspricht und nach intensiver MOTORRAD-Recherche ein absolut realistischer Wert ist – ergeben sich unerwartet geringe Kosten pro Kilometer. Ohne Wertverlust sind es 16 Cent pro Kilometer, mit Wertverlust 26 Cent.

Kommen wir zur finalen Bestandsaufnahme: Da offenbarte sich schnell, dass die Road King den 50 000-Kilometer-Marathon nahezu unbeschadet überstanden hat. Bei der Leistungsmessung läuft sie zu nicht gekannter Höchstform auf und drückt 81 statt der anfangs gemessenen 79 PS ab. Bei der Kompressionsprüfung verliert sie auf jedem Zylinder vernachlässigbare 0,5 Bar, die Fahrleistungen variieren im Zehntelsekunden-Bereich. Am wichtigsten jedoch:



Lediglich leichte Laufspuren an den Gleitlagern der Nockenwellen zeugen von der zurückgelegten Distanz. Die Nocken selbst befinden sich in einwandfreiem Zustand

Fahrwerk und Motorinnereien präsentieren sich in nahezu einwandfreiem Zustand. Natürlich gibt es Zeugnisse der zurückgelegten Distanz wie Laufspuren auf den Gleitlagern der Nockenwellen oder Brandspuren auf den Auslassventilen. Doch Harley- wie auch MOTORRAD-Techniker bezeugen unisono die bedenkenlose Weiterverwendung. Etwas anders liegt der Fall beim Kolbenlaufspiel. Harley-Davidson gibt hier eine recht knappe Toleranz von 0,076 Millimetern an, so dass trotz des guten Laufbilds mit einem Laufspiel von 0,10 und 0,11 Millimetern diese Grenze eindeutig überschritten ist und die Kolben getauscht werden sollten. Die Zylinder wiederum sind noch innerhalb der Betriebstoleranz und können, obgleich leicht unrund, weiterver-

HARLEY NIMMT STELLUNG . . .

. . . zum Kolbenspiel außerhalb der Betriebstoleranz.
Angesichts der Tatsache, dass der Motor weder einen erhöhten Ölverbrauch aufwies, noch die Zylinder an Kompression verloren haben und zudem das Laufbild keinerlei Auffälligkeiten zeigt, könnte man die Kolben sicher bedenkenlos wieder einbauen. Da auf Rückfrage im Werk das Verschleißmaß jedoch bestätigt wurde, raten wir dennoch dazu, die Kolben zu tauschen.

. . . zur Pendelneigung bei hoher Geschwindigkeit.
Zunächst einmal sollte man den Druck der hinteren Dämpfer regelmäßig kontrollieren und gegebenenfalls korrigieren, da sich ein falscher Luftdruck negativ auf die Geradeauslaufeigenschaften auswirkt. Darüber hinaus haben wir natürlich gesehen, dass Handlungsbedarf besteht, und bereits für das Modelljahr 2008 die Motoraufnahmen geändert und dadurch mehr Stabilität erreicht. Da im Modelljahr 2009 der Motor nochmals stärker wurde, kommt ein ganz neuer Rahmen zum Einsatz, der mit dem alten nichts mehr zu tun hat. Damit dürfte dieses Problem der Vergangenheit angehören.

. . . zum kernigen Schlag beim Anlassen.
Der ist bauartbedingt, das ist bei dem aktuellen Modell nicht anders. Aus technischer Sicht ist das aber absolut unbedenklich. Darauf sollte auch jeder Händler seine Kunden ausdrücklich hinweisen.

. . . zur undichten Tankanzeige.
Das Problem ist bekannt, wir arbeiten daran.

. . . zu den rostenden Schalldämpferenden.
Das ist wirklich nicht schön. Der Händler sollte schon bei der Aufbauinspektion darauf achten und bei Bedarf nachlackieren. Das Problem dabei ist: Die Form des Schalldämpfers ist in den USA anders. Das Endstück ist gerade, nicht schräg, so dass sich die Feuchtigkeit nicht festsetzen kann.

. . . zu den quietschenden Bremsen.
Zu diesem Thema gab es ein eigenes Händlerrundschreiben. Tritt das Problem auf, sollten die Bremsscheiben von der einen auf die andere Seite gewechselt werden. In der Regel ist dann Ruhe. Wenn nicht, regeln wir das sehr kulant. Seit der Einführung des ABS für das Modelljahr 2008 und dem damit einhergehenden



Entspannt begutachten Arnd Dickel und Daniel Steinmetz (v. li.) von Harley mit MOTORRAD-Fuhrparkleiter Rainer Froberg die Harley-Mechanik

Wechsel auf eine Brembo-Anlage ist das Problem ohnehin beseitigt. Seither haben wir keine Road King mehr ohne ABS verkauft, so dass wir für das Modelljahr 2009 für Deutschland, Österreich und die Schweiz nur noch ABS-Fahrzeuge anbieten.

KOSTEN UND WARTUNG

KOSTEN

BETRIEBSKOSTEN AUF 50 000 KILOMETER	
26,6 Liter Öl à 7,94 Euro	211,20 Euro
7 Ölfilter à 23,25 Euro	162,75 Euro
6 Luftfilter à 29,04 Euro	174,24 Euro
10 Zündkerzen à 5,10 Euro	51,00 Euro
2 Satz Bremsbeläge vorne à 69,93 Euro	139,86 Euro
1 Satz Bremsbeläge hinten	69,93 Euro
Gabelöl	9,87 Euro
Getriebeöl	53,91 Euro
Bremsflüssigkeit	59,52 Euro
Kleinteile, Schmierstoffe	97,45 Euro
Dichtungen	27,93 Euro
Inspektionen und Reparaturen	1370,32 Euro
Reifen (inkl. Montage, Wuchten und Entsorgen)	1084,00 Euro
Kraftstoff	4498,79 Euro
Gesamtkosten	**8010,78 Euro**
Anschaffungskosten	20 210,00 Euro
Wertverlust	5110,00 Euro
Schätzpreis (Händlerverkaufspreis)	15 100,00 Euro
Kosten pro Kilometer (ohne Wertverlust)	**16,0 Cent**
Kosten pro Kilometer (mit Wertverlust)	**26,2 Cent**

WARTUNG + REPARATUREN

	km-Stand
Reifen hinten erneuert, Dunlop D 402	12 514
Reifen vorne erneuert, Dunlop D 402 F	22 800
Lenkerumbau und **Topcase** montiert	24 783
Heizgriffe montiert	27 481
Reifen hinten erneuert, Dunlop D 402	29 771
Auspuffkrümmer nach Riss erneuert (Garantie)	32 800
Windschutzscheibentüllen und **Bremsbeläge** hinten erneuert	33 312
Bremsbeläge vorne erneuert	41 051
Reifen vorne und hinten erneuert, Avon Venom	45 388
Rechter Endtopf erneuert (Garantie), **Anschlaggummi Seitenständer** erneuert	47 377





K2023042D.indd 42-43 15.10.2008 11:15:33

Abschlussbilanz Road King

wendet werden. Dasselbe gilt für den Kurbeltrieb, die Getrieberäder, Schaltwalze und Schaltgabeln sowie die Kupplung und das gesamte Fahrwerk. Selbst der Zahnriemen, der beim Dauertest der Buell XB12S für einigen Verdruss sorgte, hielt problemlos durch und zeigt keinen Verschleiß.

Alles gut also? Im Grund schon, denn mit den kleinen Unpässlichkeiten der Road King lässt sich zweifellos gut leben. Mit der Tatsache, dass die Reifen in ihrer ungewöhnlichen Dimension im freien Handel kaum verfügbar sind und in der Regel beim



Beim Bedarf an Verschleißteilen gab sich die Road King ausgesprochen bescheiden. Die Kupplung ertrug die Testdistanz unbeeindruckt, ebenso der Primärantrieb

LESER ERFAHRUNGEN



Meine Road King Classic, Baujahr 2003, wird überwiegend für längere Touren genutzt. Dazu wurden unter anderem das Tour-Pack der E-Glide, ein Sundowner-Sitz, der noch bequemer als der Seriensitz ist, und ein Tourenlenker installiert. Die AMC-Auspuffanlage bringt einen besseren Sound, ohne extrem laut zu sein, und zeichnet sich durch eine exzellente Verarbeitungsqualität aus. Die Road King ist für mich das ideale Tourenbike, man kommt auch nach 500 Kilometern entspannt am Ziel an, hat mehr als ausreichend Platz für das Gepäck, und die Sozia fühlt sich ebenfalls sehr wohl. Der Durchschnittverbrauch liegt bei 5,5 Liter/100 Kilometer, und ich fahre die Dunlop-Serienbereifung zirka 14 000 bis 16 000 Kilometer hinten und rund 18 000 bis 20 000 Kilometer vorn. Eine unabhängige Werkstatt führt die Wartungen durch. Die Road King hat jetzt 40 000 mehr oder weniger problemlose Kilometer auf dem Tacho. Bei Tachostand 31 000 trat allerdings ein Schaden an den Nockenwellenlagern auf, der die Kasse mit zirka 1700 Euro belastete.

Werner Staab, Nackenheim

Ich habe meinen Straßenkönig im März 1996 zugelassen. Auspuff (Kerker), Lenker, Sitzbank und Luftfilter(K&N) waren schnell umgebaut. Außerdem gab es den großen Dyno-Jet-Kit. In der Regel wurden nur alle 15 000 Kilometer die Hinterreifen und alle 24 000 Kilometer die Vorderreifen gewechselt (nach der Erstbereifung immer Metzler, denn die sind bei Nässe



wesentlich besser). Kerzen: NGK, alle 20 000 Kilometer Tausch der hinteren Bremsbeläge , die vorderen bisher einmal bei 75 000 Kilometern. Das spiegelt auch meine Fahrweise wider. Verbrauch fünf bis 7,5 Liter. Die vierte Batterie macht ihren Dienst, beide Riemenräder, Zahnriemen und Radlager waren bei 75 000 Kilometern dran. Nach rund 50 000 Kilometern, als der nach links führende Auspuffkrümmer durchvibriert war (konnte geschweißt werden), gab's ein kleines Blech von Harley, das ihn abstützt. Wirkliche Panne war ein bei 75 000 Kilometern ausgelaufenes hinteres Nockenwellenlager. Es wurde mir aber sehr kulant vom örtlichen Harley-Händler geholfen, obwohl das Bike bereits sechs Jahre alt war – noch mal vielen Dank an dieser Stelle. Bei 85 000 Kilometern löste sich eine werkseitig geschweißte Welle im Getriebe – Materialfehler! Zu den Opfern der bösen Harley-Vibrationen kann ich nur eine H4-Glühlampe bei 43 000 Kliometern zählen. Ansonsten keine Schraube verloren. Nach vielen Reisen durch Schweden, Griechenland, Portugal und allem, was dazwischen liegt, hat die Harley zurzeit 103 000 Kilometer auf dem Tacho. Würde jederzeit das gleich Bike noch mal kaufen, bin begeistert wie am ersten Tag und das trotz fehlendem ABS, Kat und Einspritzanlage.

Franz Hah, Hannover



Ich fahre die Road King seit April und bin absolut begeistert. Der charaktervolle Motor hat ein bärenstarkes Drehmoment. Man sitzt sehr bequem, auch wenn man meine Größe hat (1,93 Meter), und die Scheibe ist viel hilfreicher, als man denkt. Ich habe sie mal probeweise abgebaut, aber nur für einen Tag. Die Road King verführt zum entspannten Gleiten durch die Landschaft. Sie liegt satt auf der Straße, ist in Kurven gleichwohl erstaunlich handlich. Sicher keine Maschine zum Rasen, aber ideal für entspannende Ausflüge oder längere Touren. Und das mit Charakter. Die ausgereifte Technik hat, wie Ihr Dauertest bestätigt, einen sehr guten Ruf. Ich hatte noch kein wie auch immer geartetes Problem. Auch das ist bei längeren Touren wichtig.

Kai-Eberhard Lue

Nachdem ich einige Zeit brauchte, um mich an die Wucht der Maschine (Erstzulassung Juli 2008) zu gewöhnen, fahre ich diese nun mit derselben Leichtigkeit wie mit der Vorgängermaschine (Sportster 1200 C). Lediglich das Rangieren erfordert noch große Kraftanstrengung, und die Geradeauslaufeigenschaften – insbesondere bei Spurrillen – fand ich bei der Sportster besser. Technische Probleme gab es keine (wäre auch eine Katastrophe bei 2500 Kilometern), und ich fühle mich in meiner Kaufentscheidung bestärkt. Ob der Preis allerdings im Verhältnis zum Produkt steht, muss jeder für sich entscheiden. Aber ich kaufte ja eine Philosophie und bekam ein Motorrad dazugeschenkt.

Michael Rößler



Ich fahre seit Juli 2007 eine FLHR Road King, meine zweite Harley nach einer V-Rod. Inzwischen sind 13 000 Kilometer auf dem Tacho, der einzige Defekt war eine nicht genau funktionierende Tankanzeige. Nach rund 10 000 Kilometern war ein Satz neuer Reifen fällig. Zwar waren noch rund 1,8 Millimeter drauf, ich fahre aber nicht gerne mit eckigen Reifen. Der Sitzkomfort ist unschlagbar, der Sound und das Feeling – halt 'ne Harley! Geändert habe ich nur das Übliche: Chrom-Parts hier und da, andere Griffe, einen Badlander-Seat für Solotouren und ein Tourcase für die beste Sozia von allen. 500 Kilometer und mehr am Stück sind kein Problem, der Windschild verursacht zwar leichte Verwirbelungen (bin 193 Zentimeter groß), hält jedoch die ganzen Fliegen und Steinschlag ab. Bei Bodenwellen in schnellen Kurven schaukelndes, allerdings nicht gefährliches Fahrverhalten. Fazit: Moped wird behalten und nie mehr verkauft.

Günter Trapper

DAUERTEST WERTUNG

		Kosten/km[1] in Cent	Punkte	Benzinverbrauch[2] in Liter/100 km	Punkte	Wertverlust in %[3]	Punkte	Werkstattbesuche/Pannen[4]	Punkte	Punkte Verschleißbild/Zustand[5]	GESAMTPUNKTE	Dauertest in MOTORRAD[6]
	Maximale Punktzahl	25		5		10		30		30	100	
1	Harley-Davidson Road King	7,0	21	6,5	3	25	10	3/0	27	24	85	23/08
2	Honda CBF 1000	7,5	20	6,4	3	43	6	1/1	24	25	78	18/07
3	Triumph Sprint ST ABS	9,5	16	6,5	3	45	5	4/0	26	26	76	3/07
4	BMW K 1200 S	9,5	16	6,6	3	44	6	5/0	25	25	75	24/06
4	Kawasaki ER-6f	8,2	19	5,0	5	46	5	5/0	25	21	75	7/08
6	Honda VFR-ABS	10,5	14	7,0	2	44	6	1/0	29	23	74	17/03
7	Suzuki V-Strom 1000	8,4	19	6,5	3	56	2	4/0	26	21	71	2/04
8	Suzuki GSX-R 1000	11,4	13	5,9	4	47	5	5/0	25	23	70	23/07
9	BMW F 800 S	8,7	18	4,8	5	42	6	4/1	21	18	68	2/08
9	MZ 1000 S	8,8	18	7,3	1	54	3	4/1	21	25	68	1/06
11	Kawasaki ZX-10R	12,3	11	6,3	3	55	2	1/1	24	27	67	14/06
11	Triumph Daytona 675	11,1	13	5,7	5	42	6	8/1	17	26	67	17/08
11	Yamaha XT 660 X	10,5	14	4,8	5	53	3	3/0	27	18	67	6/06
14	BMW R 1200 GS	6,1	23	6,0	4	50	4	6/2	14	21	66	21/05
14	Kawasaki ZZR 1400	13,1	9	6,9	2	44	6	4/1	21	28	66	3/08
16	Harley-Davidson V-Rod	11,2	13	6,9	2	41	7	8/0	22	21	65	17/04
16	Kawasaki Z 1000	11,8	12	6,5	3	56	2	3/0	27	21	65	4/05
18	Buell XB12S	12,9	10	5,5	5	41	7	6/2	14	18	54	25/06
19	KTM 950 Adventure	8,7	18	6,7	2	38	8	9/2	11	10	49	16/05
20	Ducati 999	14,6	6	6,4	3	56	2	11/0	20	9	40	26/05

DIE MODELLE IM BILD



DIE WERTUNGSTABELLE GIBT EINEN ÜBERBLICK der MOTORRAD-Dauertestmaschinen der letzten Jahre. 100 Punkte können maximal eingefahren werden, eingeteilt in fünf Abschnitte. Zu den Kosten pro Kilometer zählen Ausgaben für Inspektionen, Ersatz- und Verschleißteile, Reifen und Kettensätze. Grundlage für die Bewertung des Benzinverbrauchs ist der Durchschnittsverbrauch über die gesamten Testkilometer. Der Wertverlust basiert auf einer DAT-Schätzung. Bewertet wird die Relation zum Listenpreis bei Beginn des Tests. Außerordentliche Werkstattbesuche führen zum Abzug von jeweils einem Punkt. Pannen, bei denen das Motorrad nicht weiterfahren konnte, werden mit fünf Punkten Abzug bestraft. Beim technischen Zustand fließen die Verschleißmaße sowie der optische Zustand der Einzelteile ein.

[1]Ohne Wertverlust und Benzinkosten; [2]Durchschnittsverbrauch über 50 000 km; [3]laut DAT-Bewertung; [4]außerplanmäßige Werkstattbesuche; [5]bewertet: Maßhaltigkeit, Verschleißbild, Ersatzteilbedarf; *Nachbestellungen unter Telefon 07 11/1 82-12 29



Problemlos bei Wind und Wetter, Pannen ein Fremdwort, da wird einem warm ums Herz

Harley-Händler des Vertrauens geordert werden müssen, arrangiert man sich angesichts des geringen Verschleißes. Dass die Ölkontrolle bei warmen Motor wie vorgeschrieben aufgrund des heißen Alu-Peilstabs nur mit Handschuhen möglich ist, darüber werden sich im Wissen um den praktisch nicht vorhandenen Verbrauch die Gemüter sicher nicht erhitzen. Stattdessen werden sie sich daran ergötzen, dass der Road King und somit auch ihrem Fahrer nahezu überall Sympathie entgegenschlägt. Kein Wunder also, dass sich nicht nur die Redaktionsmitglieder, sondern auch die meisten Leser (siehe Erfahrungen links) nach der Tour ein Bier aufmachen und sich königlich fühlen.

K2023044D.indd 44-45 15.10.2008 11:50:1