22
Oktober 2020 | Sonderdruck für Harley-Davidson
MOTORRAD

MOTORRAD

Dauertest-Abschlussbilanz

Harley-Davidson HERITAGE CLASSIC 114

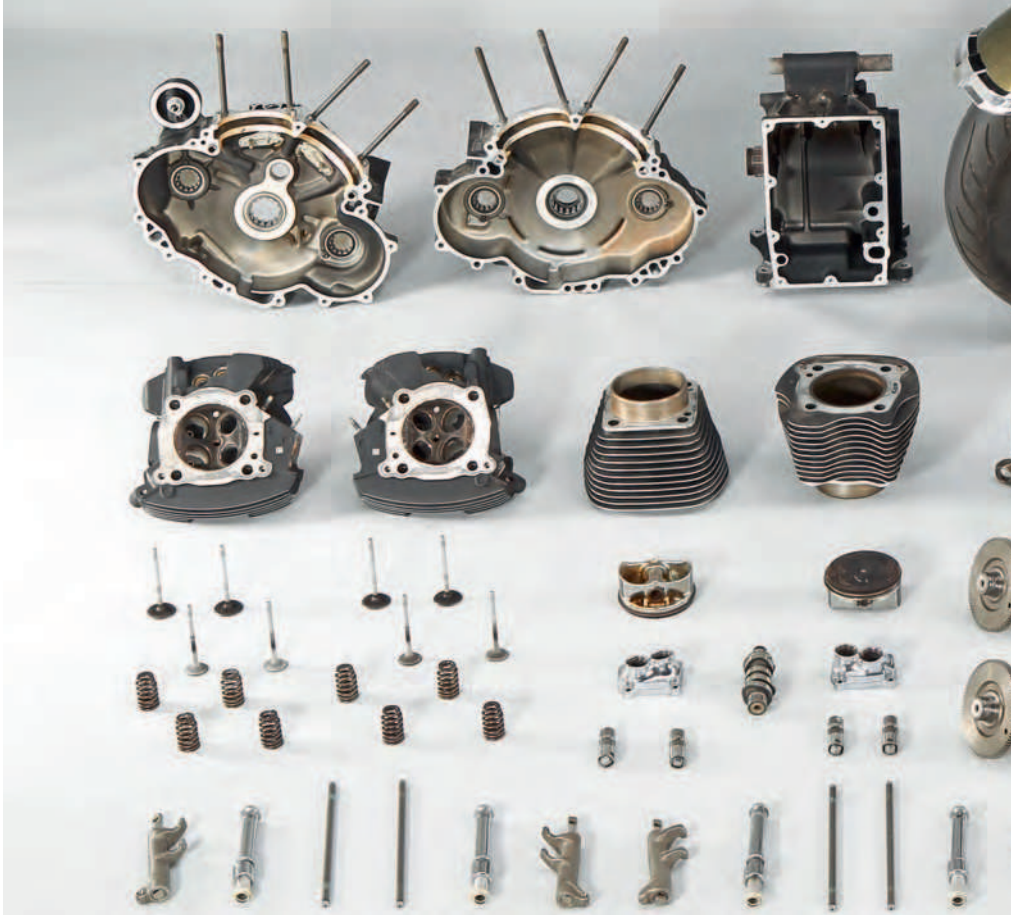
Dauertest-Abschlussbilanz Harley-Davidson Heritage Classic 114

... UND LÄUFT UND LÄUFT ...

Früher stand der VW Käfer Pate für bedingungslose Zuverlässigkeit. Ins Hier und Jetzt übertragen, übernimmt die Dauertest-Harley-Davidson Heritage Classic 114 das Käfer-Erbe. Unkaputtbar, zuverlässig, ein Dauerläufer.

km 50 000 – 49 000 – 48 000 – 47 000 – 46 000 – 45 000 – 44 000 – 43 000 – 42 000 – 41 000 – 40 000 – 39 000 – 38 300 – 37 000 – 36 000 – 35 000 – 34 000 – 33 000 – 32 275 – 31 000 – 30 853 – 29 000 – 28 126 – 27 000 – 26 000 – 25 000 – 24 000 – 23 196 – 22 000 – 21 000 – 20 000 – 19 000 – 18 349 – 17 000 – 16 967 – 16 618 – 16 000 – 15 638 – 14 000 – 13 000 – 12 000 – 11 000 – 10 000 – 9000 – 8000 – 7000 – 6000 – 5000 – 4000 – 3000 – 2060 – 2000 – 1813 – 1756 – 1000

- **38 300** – Bremslichtlampe erneut defekt und ausgetauscht
- **32 275** – Bremsbeläge beim 32 000-km-Service vorne getauscht
- **30 853** – Bremslichtlampe defekt und ausgetauscht, Batterie schon nach kurzer Standzeit entladen, Tacho daher neu kalibriert (neue Software aufgespielt) zur Korrektur der Batterieentladung
- **28 126** – Warnlampe Sicherheitssystem leuchtet auf
- **23 196** – Kupplungsspiel eingestellt
- **18 349** – Kupplungsspiel nachgestellt
- **16 967** – Nach zwei Tagen Standzeit nicht mehr angesprungen
- **16 618** – Bremsbeläge vorne getauscht
- **15 638** – Kupplung rupft erstmals leicht
- **2060** – Rostansatz am Auspuff
- **1813** – Ziertankdeckel fehlt
- **1756** – Blinker vorne links defekt



Der MOTORRAD-Dauertest, die härteste Distanzprüfung für Bikes. Hier müssen sich ausgewählte Zweiräder beweisen, sich als treuer Begleiter tagaus, tagein bewähren. Und bitte nicht vor jahreszeitlichen Kapriolen wie Eis, Schnee oder Streusalz kapitulieren. Mit den richtigen Reifen gelingt das auch der Harley. Weil sich Pirellis Night Dragon bei Kälte und Nässe eher als rutschender denn als sicherer Kraftüberträger der fetten 152 Nm Drehmoment erwies, musste er nach gut 2000 Kilometern schon wieder runter – siehe Tabelle Kosten und Wartung auf Seite 55. Sonst hätte die Harley einfach zu lange gestanden, wären deutlich mehr als die üblichen zwei Jahre vergangen, die die meisten Motorräder benötigen, um die geforderten 50 000 Kilometer zu meistern. Und die kommen in fast allen Fällen nicht ohne geplante Zwischenstopps auf den Tacho. Genau die soll der Dauertest ans Licht bringen. Wo ist ein Produkt eventuell noch nicht ganz zu Ende entwickelt worden? Welche Updates lässt ein Hersteller

Großes Bike vor großer Kulisse: die Dauertest-Harley in Pullman City

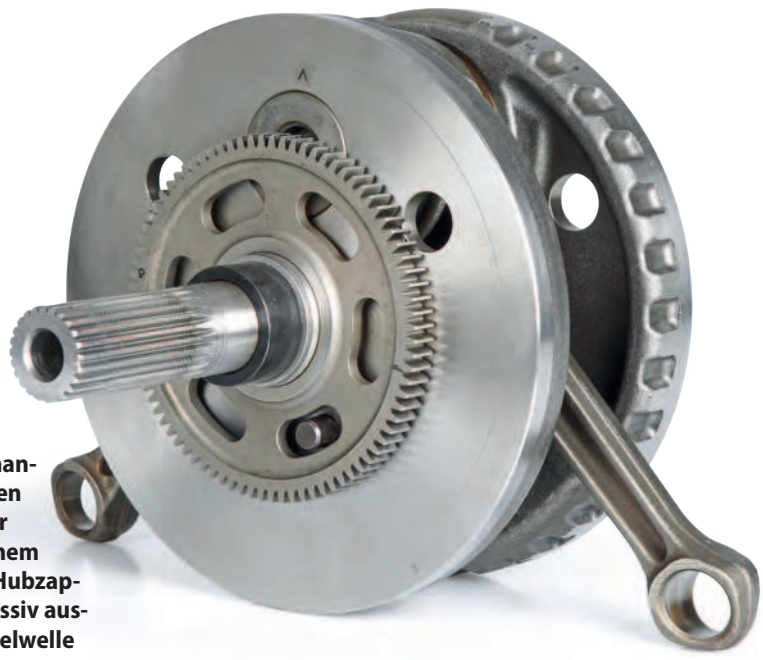
Mit Markus Biebricher ging es für die Harley Richtung Gardasee und Monte Bondone

Auch ams-Autor Lingner konnte der Harley nicht widerstehen, griff sie für Touren ab

während der Distanz einfließen? Und schlimmstenfalls: Weshalb bleibt ein Bike stehen – nur kurzfristig oder gar auf Dauer?

Auch wenn Fertigungsprozesse immer ausgeklügelter werden, wenn Toleranzen ab- und die Qualitäten der Motorräder durch die Bank spürbar zunehmen, Ausfälle gibt es trotzdem. So traf es in jüngster Vergangenheit Triumph mit der Street Triple RS gleich zweimal. Motorschaden. Aus und vorbei. Und auch bei der KTM 790 Duke lief nicht immer alles ganz glatt, obwohl der Austria-Hobel nie stehen blieb. So geht es vielen Bikes, die sich im harten Redaktionsalltag wiederfinden. Ständig andere Fahrer, ständig andere Routen – ein Dasein als Kilometerknecht.

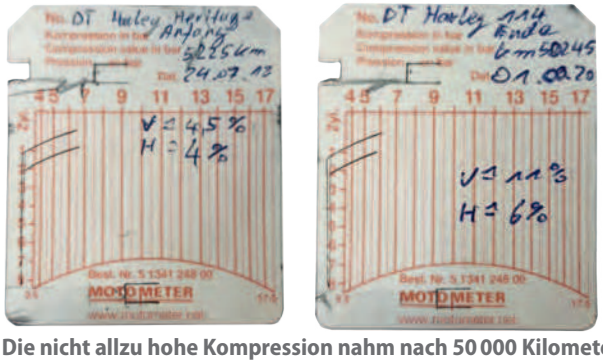
Nach der langen Vorrede jetzt zur Harley. Die Heritage Classic 114 betrat am 6. Juni 2018 die Dauertest-Bühne. Und sagen wir es ehrlich: Pure Sympathie schwang ihr nicht entgegen. Die Zahl derer, die sich dem eher gemütlichen Fahrstil mit einer



Da die Zylinder direkt hintereinander liegen, laufen beide Pleuel der Heritage auf einem gemeinsamen Hubzapfen der sehr massiv ausgeführten Kurbelwelle

Bilanz nach 50 000 Kilometern

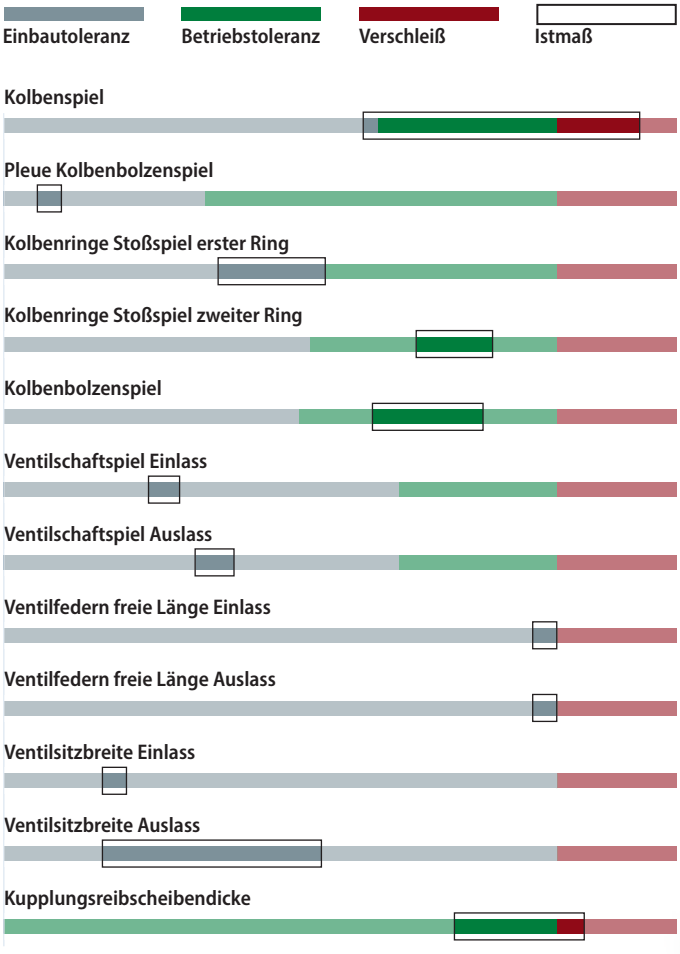
Kompression



Die nicht allzu hohe Kompression nahm nach 50 000 Kilometern (rechts) leicht, aber völlig unbedenklich ab

Zylinderkopf: Die Auslassventile schließen stellenweise nicht mehr ganz dicht, was den Kompressionsverlust erklärt. Säubern, wieder einbauen, weiterfahren. Nockenwellen in Bestzustand.
Zylinder/Kolben: Das erwähnte Laufspiel zwischen Kolben und Zylinder fällt zumindest einmal aus dem Sollbereich, die Verschleißgrenze wurde überschritten. Ansonsten sehen beide Bauteile noch gut aus, an den Zylinderwänden sind sogar noch die Hohnspuren zu sehen.
Kurbeltrieb: Massiv gebaut, hat die Kurbelwelle mitsamt dem Gabelpleuel die 50 000-Kilometer-Testdistanz locker weggesteckt. Ein Verschleiß ist nicht zu erkennen.
Kraftübertragung: Auch das Getriebe sieht noch richtig gut aus. Für den Riemenantrieb gilt das aber nicht mehr: Die hintere Riemenscheibe weist Rattermarken auf, der komplette Sekundärantrieb sollte zeitnah getauscht werden, nachdem er die komplette Testdistanz montiert war. Kosten etwa 650 Euro inklusive Arbeitszeit.
Rahmen/Fahrwerk: Bis auf die Auspuff-Enden sieht man den Fahrwerks- und Lackteilen die vielen Kilometer nicht an. Selbst das winterliche Streusalz hat keine hässlichen Spuren hinterlassen, der allgemeine Zustand von Rahmen und Fahrwerk ist mehr als gut.

Verschleiß



Im Detail gut zu sehen: Eine Schaltgabel hat eine tiefe Macke abbekommen. Ein rein optischer Makel ohne Auswirkung auf die Funktion

Harley bewusst verschreiben wollen, ist gering. Die MOTORRAD-Crew frönt eben am liebsten der Fahrdynamik. Das blieb auch bei der Harley nicht anders. Entgegen sonstiger Erfahrungswerte seitens der Harley-Techniker verbrauchte die Dauertest-Heritage über die Testdistanz drei Satz originale Bremsbeläge sowie einen Test-Zubehörbelag vorne – während ein einziger Satz hinten die kompletten 50 000 Kilometer überstand. Laut einschlägiger Service-Erfahrung von Harley sieht es unter Heritage-Besitzern oft andersherum aus. Was nur unterstreicht: Der dicke 114er-Motor sowie das komplette Bike wurden nicht geschont.

Und damit jetzt wirklich zurück zum eigentlichen Dauertest und zu handfesten Ergebnissen: Eifrige Leser erinnern sich bestimmt noch an die Zwischenbilanz zum Harley-Dauertest in Heft 23/2019. Schon damals sprach die Liste an Defekten eine ganz eindeutige Sprache: leichter Rostansatz am Auspuff, die Kupplung rupft schon mal, einmal nicht angesprungen, neue Software für den Tacho aufgespielt, und eine Rücklichtbirne musste getauscht werden. Ein Skandal. Und zwar ein untragbarer. Und zwar für den Schreiber. Um das alles richtig einzuordnen: Das ist nichts. Nichts. Vor allem weil diese wirklich allerkleinsten Unpässlichkeiten schon in der genannten Zwischenbilanz erwähnt wurden. Danach vibrierte der Twin abermals eine Rücklichtbirne durch – seine wahre Achillesferse. Sonst passierte nichts. Die Empfehlung für alle Treiber des gleichen Bikes lautet daher unumwunden: Lehnt euch zurück, freut euch über euer Motorrad und nehmt für den Fall der Fälle eine Rücklichtbirne mit (Bestellnummer 68167-04, 3,95 Euro).

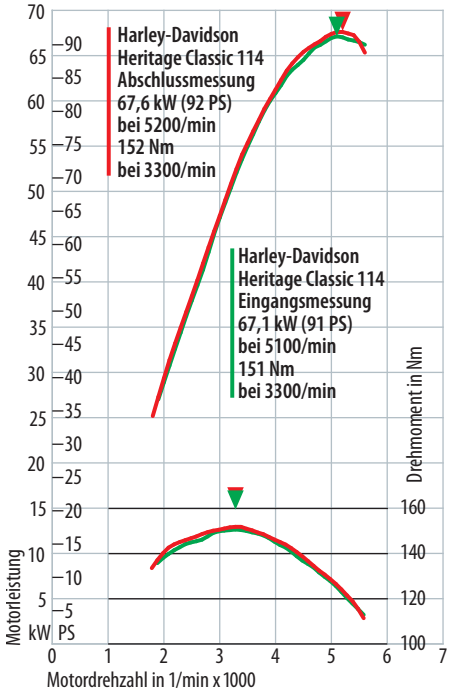
Insofern ist quasi alles gesagt. Was für den Autor ein Suchen nach Worten ist, bedeutet in der Konsequenz ein dickes Lob für Harley. Besser kann man die 50 000 Kilometer unter dem Gesichtspunkt Zuverlässigkeit nicht meistern. Ganz großes Kino. Wenn also schon beim Treiben über die Landstraße oder die Autobahn nichts passiert ist, wie sieht es dann nach dem Zerlegen aus?

Im Grund behält die Harley ihren zuverlässigen Charakter bei. So weist zwar die Ölpumpe leichte Riefen auf. Die Funktion schränken die aber nicht ein. Und allein die Nockenwelle: als ob sie gerade erst aus

Nur ganz unten an der Zylinderwand der Heritage finden sich leichte Längsriefen, die von den Kolben stammen, weiter oben dominieren dagegen klar die Hohnspuren

Messwerte

Leistungsdiagramm*



Als wäre nichts gewesen. Zwischen den beiden Kurven von Beginn und Ende des Dauertests liegt eine Distanz von 50 000 Kilometern, dennoch unterscheiden sie sich nur marginal. Und wenn, dann liegen die Werte für Leistung und Drehmoment am Ende sogar zart über denen vom Beginn des Dauertests. Was nur dafür spricht, dass der Motor rundum gesund läuft. Zu einem ähnlichen Resultat gelangt man beim Blick auf die Fahrleistungen. Die gleichen auch nach der Testdistanz immer dem Niveau der Neumaschine, der Durchzug fällt nach 50 000 Kilometern sogar klar besser aus. Mit einem Durchschnittsverbrauch von 5,6 Litern gehört die Harley nicht zu den Spritsparmeistern unter den Dauertestern, was angesichts ihres Gewichts von 327 Kilogramm vollgetankt aber auch nicht verwundert. Quasi nicht messbar fiel dagegen der Öldurst der Harley aus, der insgesamt gegen null tendiert.

Fahrleistungen

Messung nach		2867 km	49 512 km
Beschleunigung			
0–100 km/h		4,5	4,5
0–140 km/h	sek	8,8	8,8
Durchzug			
60–100 km/h	sek	6,0	5,6
100–140 km/h	sek	7,0	6,7
Durchschnittlicher Verbrauch über 50 000 km			
Kraftstoff	l/100 km	–	5,6
Motoröl	l/1000 km	–	0,02

*Leistung an der Kurbelwelle; Messungen auf dem Dynojet-Rollenprüfstand 250, korrigiert nach 95/1/EG, maximal mögliche Abweichung ±5 %

Die Reibscheiben der Kupplung haben stellenweise die Verschleißgrenze überschritten, ein Austausch vorm erneuten Zusammenbau des Motors ist daher notwendig

dem Regal in Milwaukee gefallen wäre. Von Abnutzung keine Spur. Diese Aussage ließe sich noch für viele weitere Teile treffen. Das Getriebe? Einwandfreier Zustand. Die Kurbelwelle? Tipptopp. Die Ausgleichswellen? Quasi Neuzustand. Oft wird vor Beginn eines Dauertests darüber spekuliert, ob man nach dem Zerlegen den Motor einfach wieder so zusammenbauen könne. Bei der Harley-Davidson passt das fast zu 100 Prozent. Neue Dichtungen besorgen, und los geht's in umgekehrter Reihenfolge.

Jedenfalls fast. Die Kupplungsreibscheiben, die in zwei unterschiedlichen Dicken verbaut sind, sind nicht mehr die neuesten. Die Dicke der dünneren Scheiben im Kupplungskorb hat das Verschleißmaß erreicht, ein Austausch vorm Zusammenbau ist notwendig. Aber der Harley daraus einen Vorwurf machen? Mitnichten, schließlich hat die Kupplung den satten Drehmomentberg des Ami-V2 bis zum Dauertest-Ende klaglos übertragen. Allerdings: Einträge zur Kupplung und zum Getriebe finden sich über die 50 000 Kilometer nicht nur im Fahrtenbuch, sondern auch in zahlreichen Leserzuschriften wieder. Die Dosierbarkeit ist nicht die beste, das Getriebe verlangt besonders bei kaltem Motor viel Kraft, der Leerlauf bleibt oft unauffindbar. Nicht schön, aber eben auch kein Makel für die abschließende Dauertest-Beurteilung.

Punktabzüge muss die Harley an anderer Stelle hinnehmen. Da die Company kein Verschleißmaß für die Zylinder und die Kol-

Lesererfahrungen

Foto: Rudolf Lehner

Erstzulassung meiner Harley war im März 2018. Bis jetzt wurden gut 15 000 km gefahren. Bei der ersten Tour hat die Ganganzeige schon nach 200 km nicht mehr richtig angezeigt. Dadurch war auch der Tempomat nicht mehr zu aktivieren. Wurde bei Harley in München auf Garantie gewechselt. Für das Gewicht von 330 kg lässt sich die Harley recht leicht in die Kurven legen. Mit einer Größe von 190 cm kann ich die Vibrationen hinter der Scheibe ab 130 km mit einem Integralhelm bestätigen. Beim Tragen eines Jethelmes sind die Vibrationen aber viel geringer. Mit einer Tankfüllung sind bei mir ohne Probleme 400 km möglich. Was nervt, ist das Finden des Leerlaufes. Da rührt man schon manchmal sehr lange im Stand, bis er gefunden wird. Über den Verschluss der Satteltaschen steht man drüber. Ist halt so. Eine zweite Bremsscheibe vorne würde der Heritage trotzdem gut stehen. Ich bin aber bis jetzt trotzdem sehr zufrieden mit der Harley. *Rudolf Lehner*

Ich fahre meine Heritage Classic 114, Baujahr 2018, jetzt seit zwei Jahren und bin mehr als zufrieden. Gefahrene Kilometer bis jetzt: 13 800. Den Lenker habe ich umbauen lassen, da ich die Schultern lieber ein wenig entspannt hängen lasse. Ich fahre fast ausschließlich zu zweit, und jede Tour ist erneut einzigartig. *Frank Quade*

Foto: Thomas Braun

Meine FLHCS ist ein 2019er-Neufahrzeug gewesen. Aktuell zeigt ihr Tacho 11 800 km an. Wir, meine Frau und ich, fahren meistens zu zweit. Da ich eine recht kurze Beinlänge habe, nahm ich einige Änderungen an der Harley vor: Tieferlegung vorne und hinten, Mustang-Fahrersitz Wide Tripper mit Backrest, dazu passendes Sozia-Pad, HD-4''-Riser, nach hinten gekrümmt. Zusätzlich montierte ich neben weiteren Parts noch Ricks verstellbare Handhebel. Die Harley fährt ausgezeichnet und ziemlich präzise, rennt gut geradeaus, allerdings ist die Serienbereifung bei Nässe rutschig. Der Windschild ist selbst mir noch zu kurz. Eine richtige Wonne ist dagegen der Motor: Egal, ob höhertourig oder niedertourig bewegt, immer zieht er ordentlich durch, und das bei einem Benzinverbrauch von durchschnittlich 5,35 Litern. Was mir nicht so gut gefällt: Kupplung und Schaltung arbeiten alles andere als geschmeidig. Technische Probleme gab's bisher nur mit den Zusatzscheinwerfern und dem Tacho. Beide Bauteile haben Feuchtigkeit gezogen, weshalb die Zusatzscheinwerfer schon auf Garantie getauscht wurden. Alles in allem ist die Heritage aber eine schöne Maschine, auf der wir uns zu zweit richtig wohlfühlen. *Thomas Braun*

Foto: Rosi Böhm

Ich fahre meine Heritage Classic seit 2018 und habe bisher 22 511 km abgespult. Die Heritage hängt toll am Gas und beschleunigt sehr gut. Zudem gefällt mir die angenehme Sitzposition, welche lange Touren möglich macht. Meist fahre ich ohne Windshield, weil es ansonsten richtig turbulent hinter der Scheibe zugeht. Garantiefälle bisher: Erst wurde der klappernde Tankdeckel getauscht, nach 16 000 km dann der Dämpfer, weil er leicht undicht war. Aktuell stellt sich die Beleuchtung hinten als leicht problematisch dar. Der Kabelbaum, der unter dem Fender von der Mitte des Motorrads zur hinteren Beleuchtung geht, ist nur unter den Fender geklebt. Das Klebeband hatte sich unbemerkt gelöst, weshalb das Kabel durch den Reifen beschädigt wurde, was zum Ausfall der kompletten Heckbeleuchtung führte. Da das Kabel momentan nur schwer zu bekommen ist, folgt wohl eine schnelle DIY-Reparatur. Als Reifen fahre ich seit Kurzem den Cruisetec von Metzeler und bin mit ihm sehr zufrieden. *Rosi Böhm*

Ich habe mir dieses Motorrad vor zwei Jahren gekauft, als Ersatz für meine Fat Bob. Das kam so: Ich war auf einem Harley-Händlertag und habe zum Spaß eine Probefahrt mit diesem Motorrad gemacht. Ich wollte gar kein Motorrad kaufen, sondern nur mal wieder dabei sein. Dieser Zug von unten heraus und die neuartige Kurvenstabilität haben mich so begeistert, dass ich das Fahrzeug direkt erworben habe. Die Heritage lässt sich lässig in Kurven einlenken, findet und hält auch die Linie. 32 Grad Schräglagenfreiheit sind genug, um in jeder Kurve die Geschwindigkeitsregeln zu überschreiten. Und zwar so, dass der Führerschein nach einer Ausfahrt auf Urlaub ginge. Was ich nicht mag, ist, dass der Windschild den Luftzug genau in Höhe meiner Augen bricht. Ich habe daher einen Erhöhungsschild im Zubehör für 60 Euro gekauft, der das Problem löst. Zudem habe ich den Soziussitz demontiert und einen Gepäckträger von der Sportster angebaut (40 Euro). Der passt nicht genau, sieht

ben definiert, zählt allein das Laufspiel zwischen diesen beiden Bauteilen. Im Idealfall liegt das zwischen 0,06 und 0,09 Millimetern. Für einen Zylinder des Dauertesters passt das, das Spiel liegt genau an der oberen Grenze dieser Werte, wobei bis zum vorgeschriebenen Verschleißmaß für das Laufspiel von 0,104 Millimetern noch Luft ist. Beim zweiten Zylinder liegt dieses Spiel allerdings bei 0,110 Millimetern. Es befindet sich demnach nicht nur außerhalb der Idealwerte, sondern auch leicht oberhalb der von Harley festgelegten Verschleißgrenze. Selbst wenn es sich dabei nur um hauchdünne sechs tausendstel Millimeter handelt – drüber ist drüber.

Zur Einordnung muss aber festgehalten werden: Bis zum Dauertest-Ende lief

Leichte, fühlbare Riefen zeigen, dass hier mal ein Span oder Fremdkörper durch die Ölpumpe gewandert ist. Nicht schön, allerdings ohne Auswirkungen auf die Funktion, die dadurch nicht eingeschränkt wurde

aber super aus und ist gut unter der Fahrersitzhalterung einklemmbar. Das spart immens gegenüber dem Original, das mit 220 Euronen eingepreist ist. Bei Regen ist sie mit etwas Vorsicht zu fahren. Der Reifen klebt dann nicht auf der Straße, sondern hält eher zärtlichen Kontakt, den er sofort aufgibt, sobald nur etwas Motor-Drehmoment Richtung Hinterreifen fließt. Dafür sehen die Reifen, jetzt nach 9000 km, noch wie neu aus. Mängel hatte die Harley bislang nicht, ich würde sie jederzeit wieder kaufen. *Roger Aumüller*

Foto: Martin Holder

Im Oktober 2019 kaufte ich eine 2020er-Heritage bei Harley-Davidson Stuttgart Süd. Mit der legte ich bisher gut 8500 problemlose Kilometer zurück, meis-tens auf Touren von mehr als 400 km am Tag. Der durchschnittliche Verbrauch bewegt sich zwischen 4,86 und 5,25 Litern Benzin. Die Heritage ist ein superhandliches Motorrad, und mit dem 114er-Motor ein Träumchen, um schaltfaul zu fahren. Mit der Erstbereifung hatte ich bisher keine Probleme, hatte aber noch keine extreme Regenfahrt. Der Abbau der Koffer könnte in dieser Preisklasse einfacher gelöst sein. Clevere Lösungen im Detail sind nicht immer die Stärke von Harley-Davidson. Ansonsten alles bestens, die Heritage bietet eine wertige Verarbeitung sowie einen hohen Wiederverkaufswert. *Martin Holder*

Foto: Rüdiger Schellenberger

Ich fahre die Heritage seit zwei Jahren mit mittlerweile 16 000 zurückgelegten Kilometern und bin nach wie vor begeistert über den erhabenen Durchzug aus tiefsten Drehzahlen sowie die für das Gewicht erstaunlich wendige Maschine. Lediglich der vibrierende Tankdeckel nervt. Bei mittleren Drehzahlen schwingt dieser mit einem schnarrenden, klappernden Ton. Die Sitzposition ist für mich (175 cm) optimal. Besonders gefällt mir, dass, bedingt durch die perfekt passende Scheibe, kein unangenehmer Luftzug entsteht. So kann ich mit meiner Standardbrille und mit einem Jethelm die Fahrt vollkommen entspannt genießen. Ich bin erst Anfang September von einer Reise mit über 2000 Kilometern mit einem Grinsen im Gesicht zurückgekehrt. Der Verbrauch liegt bei 4,8 Litern auf 100 Kilometer und ist vollkommen in Ordnung. *Rüdiger Schellenberger*

Kosten und Wartung

Kosten

Betriebskosten auf 50 000 Kilometern	
32,9 Liter Öl à 19,20 Euro	631,68 Euro
6 Ölfilter à 21,16 Euro	126,96 Euro
1 Luftfilter	65,99 Euro
4 Zündkerzen à 6,00 Euro	24,00 Euro
2 Satz Bremsbeläge vorne à 82,00 Euro	164,00 Euro
Bremsflüssigkeit	15,00 Euro
6 Liter Getriebeöl à 15,33 Euro	91,98 Euro
2 Glühbirnen à 3,95 Euro	7,90 Euro
Kleinteile, Schmierstoffe	7,90 Euro
Dichtungen	36,98 Euro
Inspektionen und Reparaturen (Arbeitszeit)	1528,79 Euro
Reifen (inkl. Montage, Wuchten und Entsorgen)	1260,93 Euro
Kraftstoff	4118,13 Euro
Gesamtkosten	**8080,24 Euro**
Anschaffungskosten	23 995,00 Euro
Wertverlust	8398,00 Euro
Schätzpreis (Händlerverkaufspreis)	15 597,00 Euro
Kosten pro Kilometer (ohne Wertverlust)	16,2 Cent
Kosten pro Kilometer (mit Wertverlust)	32,9 Cent

Wartung und Reparaturen	km-Stand
Reifenwechsel (Pirelli Night Dragon)	14 349
Reifenwechsel (Metzeler Cruisetec)	16 618
Bremsbeläge vorne getauscht	16 618
Fahrzeug nicht angesprungen, Batterie geladen	16 997
Software-Update aufgespielt, Glühbirne gewechselt	30 853
Bremsbeläge vorne getauscht	32 275
Reifenwechsel (Metzeler Cruisetec)	36 047
Glühbirne Bremslicht getauscht	38 300

der dicke V2 ohne Zicken und Auffälligkeiten, pulsierte so ruhig und gelassen durchs Drehzahlband wie zu Beginn der 50 000 Kilometer. Weil auch kein wirklicher Ölverbrauch messbar war, die abschließende Leistungsmessung ebenfalls Bestwerte offenbarte, wird diese kleine Mess-Schwäche dem Motor nicht über Gebühr angerechnet. Läge er jetzt nicht ausgebaut auf der Werkbank, hätte es keinen Grund gegeben, das Spiel zu untersuchen, da der Motor ohne Tadel Zündung nach Zündung über sich ergehen ließ. So rennt die Harley am Ende aller Untersuchungen nicht nur souverän über die 50 000-Kilometer-Marke, sondern voller Selbstverständlichkeit auf Platz eins der Dauertest-Abschlusstabelle – gleichauf mit Yamahas MT-07. Die zeigt ihr zwar bei den Kosten pro Kilometer eine lange Nase – ganz günstig ist die Harley unter diesem Aspekt nicht unterwegs –, ihr wirklich geringer Wertverlust, ihr Dauerlauf ohne Ausfälle sowie der gute Gesamtzustand ihrer Motorteile sorgen aber dafür, dass sie sich unaufhaltsam nach vorne schiebt.

Am Ende der Zwischenbilanz hatte es der Autor noch angekündigt: Wenn die 114er-Heritage auf Platz eins landen würde, wäre eine Liebeserklärung fällig. Nun, liebe Harley, mein Herz gehört zwar nicht dir, aber dein völlig kapriolenfreies Auftreten, dein robuster Charakter hat mir sehr imponiert. Du bist völlig zu Recht neuer Zuverlässigkeits-Champ! ■

Autor: Jens Möller-Töllner
moetoe@motorradonline.de

Fotos: Flash Art, Klaus Herder (1), Tyson Jopson (1), Jörg Künstle (1), Heinrich Lingner (1), Jens Möller-Töllner (3), mps-Fotostudio (1), Claudia Werel (1)

Defekte im Test

Normalerweise füllt diese Kategorie rund eine Seite im Dauertest-Layout. Bei der Harley genügen drei Bilder. Und auch dahinter – so viel sei schon verraten – verbergen sich keine wirklichen Defekte, allenfalls kleine Auffälligkeiten. Die schränkten den Dauertest-Betrieb nie ein, die Heritage Classic 114 rannte einfach immer weiter.

Software
Immer wieder rang die kleine rote Warnleuchte im Cockpit der Harley um Aufmerksamkeit. Die weist auf einen Elektronikfehler hin. Kollege Herder hängte die Harley, die nach kurzen Standzeiten schon mal ein unwilliges Startverhalten zeigte, kurzerhand ans Ladegerät. Das brachte aber keine dauerhafte Linderung, weshalb die Heritage nach 30 853 Kilometern einen Kurzbesuch bei H-D Hannover einlegte. Dort wurde der Tacho zur Korrektur der Batterie-Entladung neu kalibriert. Danach hatte das rote Lämpchen im Cockpit ausgeleuchtet.

Rost am Auspuff
Schon nach ein paar Tausend Kilometern blühte es hinten am Auspuffrohr, rostrot zeigte sich das Ende des Schalldämpfers. Nicht schön, weshalb per Drahtbürste und Lack dem Übel schnell zu Leibe gerückt wurde. Allerdings ohne durchschlagenden Erfolg. Die Auspuff-Enden der Heritage sind zum Dauertest-Ende weder glatt noch glänzend. Auf die Funktion hatte das zwar keine Auswirkungen, es zeugt an dieser Stelle aber auch nicht von toller Verarbeitungsqualität. Da ginge mehr, Harley ist das Problem bekannt.

Rücklichtbirnchen
Plötzlich war es dunkel. Der Druck aufs Bremspedal oder der Zug am Handbremshebel brachte das Rücklicht nicht mehr zum Strahlen. Nach 30 853 Kilometern hatte die Birne das Zeitliche gesegnet. Mit einer Investition von knapp vier Euro war der Schaden wieder behoben. Allerdings nicht lange. Bei Kilometerstand 38 270 hatte das gerade eben noch neue Birnchen schon wieder seinen Glühfaden durchgeschmort. MOTORRAD witterte einen Skandal, doch die nächste Birne blieb auch die letzte, strahlte bis zum Schluss.

Hersteller nimmt Stellung

… zum schwergängigen Getriebe sowie zur diffizilen Leerlaufsuche.

Wichtig ist, dass die Kupplung richtig eingestellt ist, wobei das Spiel nicht zu groß ausfallen darf. Bei Getrieben, die etwas mehr Kraftaufwand erfordern, empfehlen wir als Getriebeöl SYN3. Dies wirkt sich positiv auf die Bedienkräfte aus. Versierte Fahrer sollten zudem versuchen, den Leerlauf bei rollendem Fahrzeug einzulegen.

… zum zu großen Laufspiel zwischen Zylinder und Kolben.

Unstrittig ist, dass das Laufspiel eines Zylinders/Kolbens 6/1000 Millimeter über der Verschleißgrenze liegen. Da der Motor in keiner Weise negativ aufgefallen ist, wäre er „im wahren Leben" nicht geöffnet worden. Hätte man dies dennoch getan, so hätte man Laufbahnen und Kolben vorgefunden, deren Zustand keinen Anlass für eine Messung gegeben hätte. Wäre es dennoch zu einer Messung gekommen, so hätte man den Motor mit hoher Wahrscheinlichkeit wieder zusammengebaut oder maximal neue Kolbenringe eingesetzt.

… zum Tacho, der mitunter Feuchtigkeit zieht.

Dieses Problem ist uns bekannt. Mit der Einführung der 2021er-Modelle erhalten die Instrumente eine neue Entlüftungsbohrung, die ein Beschlagen dauerhaft verhindern soll.

… zum Rost an den Auspuff-Enden.

Als ursächlich für die Verfärbungen im Auslassbereich der Endschalldämpfer haben wir ein unzureichend behandeltes Prallblech im Inneren der Schalldämpfer ausgemacht. Durch die starken Temperaturunterschiede, die in einer Auspuffanlage auftreten, kann es zur Kondensation von Flüssigkeit in den Schalldämpfern kommen, die zu Oberflächenrost am Auslass führt. Dieser ist jedoch harmlos und wird in keinem Fall zu einer Durchrostung der sehr dickwandig ausgeführten Schalldämpfer führen. Wir haben unsere Kollegen in den USA bereits informiert und um Abhilfe gebeten.

Foto: Andreas Bildl

Die Harley-Crew links: Frank Schimossek (Country Manager GER & AUT), Lisa Happ (Marketing Lead GER & AUT) sowie die MOTORRAD-Redaktion. Nicht im Bild: Ditmar Gruhn (Leiter Technik bei Harley)

Dauertest-Wertung

		Kosten/km[1] in Cent	Punkte	Benzinverbrauch[2] in Liter/100 km	Punkte	Wertverlust in %[3]	Punkte	Werkstattbesuche/ Pannen[4]	Punkte	Punkte Verschleiß/ Zustand[5]	GESAMTPUNKTE	Dauertest in MOTORRAD*
	Maximalpunkte		25		5		10		30	30	100	
1	Harley-Davidson Heritage Cl. 114	7,9	20	5,6	5	35	9	1/0	29	24	87	22/20
1	Yamaha MT-07 ABS	6,6	22	4,4	5	44	6	1/0	29	25	87	2/17
3	BMW R 1200 R	7,8	20	5,6	5	42,2	6	0/0	30	25	86	25/16
3	Honda CBR 600 F	8,3	19	5,8	5	44,9	6	0/0	30	26	86	18/13
5	Harley-Davidson Road King	7,0	21	6,5	3	25	10	3/0	27	24	85	23/08
5	Harley-Davidson XL 1200 CA	5,7	24	4,9	5	37,2	8	4/0	26	22	85	8/18
5	Honda NC 700 S	6,5	22	4,0	5	49	4	2/0	28	26	85	21/14
8	Suzuki V-Strom 1000	7,0	21	6,4	3	45,5	5	2/0	28	27	84	8/16
8	Yamaha XJ6 Diversion	7,6	20	5,4	5	41	7	3/0	27	25	84	25/10
10	Honda CRF 1000 L Africa Twin	8,6	18	5,5	5	37,1	8	5/0	25	27	83	5/18
10	Triumph Tiger 800 XC	6,6	22	5,8	5	39	7	4/0	26	23	83	5/13
12	Yamaha MT-09	8,3	19	5,0	5	46,4	5	4/0	26	26	81	11/16
13	Honda Crosstourer	7,7	20	6,8	2	39,1	7	3/0	27	24	80	22/13
13	KTM 790 Duke	8,6	18	4,8	5	40,4	7	4/0	26	24	80	21/20
15	BMW G 310 R	6,7	22	4,1	5	43,6	6	4/1	21	25	79	20/19
15	Suzuki GSX-S 1000 F	9,1	17	5,4	5	45,3	5	3/0	27	25	79	20/17
17	Honda CBF 1000	7,5	20	6,4	3	43	6	1/1	24	25	78	18/07
17	Suzuki Bandit 1250 S	10,6	14	6,0	4	46	5	2/0	28	27	78	2/09
17	Suzuki Gladius	10,0	15	5,0	5	43	6	1/0	29	23	78	4/11
17	Yamaha XT 1200 Z Super Ténéré	7,9	20	6,3	3	42	6	4/0	26	23	78	3/12
21	Triumph Sprint ST	9,5	16	6,5	3	45	5	4/0	26	26	76	3/07
22	BMW K 1200 S	9,5	16	6,6	3	44	6	5/0	25	25	75	24/06
22	Ducati Multistrada 950	10,2	15	6,1	4	33,3	9	3/1	22	25	75	21/18
22	Kawasaki ER-6f	8,2	19	5,0	5	46	5	5/0	25	21	75	7/08
25	Triumph Trophy SE	6,5	22	6,1	4	48,8	4	5/1	20	23	73	3/15
25	Yamaha YZF-R1 (Modell 2007)	10,6	14	6,8	2	44	6	1/0	29	22	73	25/08
27	KTM 1290 Super Duke R	9,4	17	6,5	3	43,4	6	5/1	20	26	72	19/17
28	Ducati Multistrada 1200 S	11,8	12	7,4	1	41,9	7	5/0	25	26	71	1/13
28	Indian Chief Vintage	12,6	10	6,4	3	40,7	7	4/0	26	25	71	23/17
28	KTM 1190 Adventure	7,0	21	6,3	3	43,9	6	10/1	15	26	71	9/15
31	Honda CBR 1000 RR Fireblade	12,3	11	5,7	5	44,4	6	4/1	21	27	70	18/19
31	Suzuki GSX-R 1000	11,4	13	5,9	4	47	5	5/0	25	23	70	23/07
33	Triumph Thruxton R	6,8	22	4,9	5	38	8	7/2	13	21[6]	69	5/19
34	BMW F 800 S	8,7	18	4,8	5	42	6	4/1	21	18	68	2/08
34	BMW R 1200 GS (wassergekühlt)	6,5	22	5,7	5	42	6	5/1	20	15[6]	68	17/14
34	Victory Hammer S	10,2	15	6,1	4	48,5	4	3/1	22	23	68	7/13
37	Kawasaki ZX-10R	12,3	11	6,3	3	55	2	1/1	24	27	67	14/06
37	Triumph Daytona 675	11,1	13	5,7	5	42	6	8/1	17	26	67	17/08
37	Yamaha XT 660 X	10,5	14	4,8	5	53	3	3/0	27	18	67	6/06
40	BMW R 1200 GS (luftgekühlt)	6,1	23	6,0	4	50	4	6/2	14	21	66	21/05
40	BMW S 1000 RR	11,4	13	6,4	3	41	7	7/0	23	20[6]	66	4/12
40	Kawasaki ZZR 1400	13,1	9	6,9	2	44	6	4/1	21	28	66	3/08
43	Triumph Thunderbird	9,6	16	6,2	4	42	7	8/1	17	21[6]	65	6/12
44	MV Agusta Turismo Veloce 800	10,9	14	6,1	4	46,6	5	10/0	20	21	64	26/17
45	Aprilia RSV4 R	12,9	10	8,2	0	46	5	10/0	20	23	58	21/12
45	KTM 690 SM	12,3	11	4,6	5	44	6	7/2	13	23	58	22/09
47	Yamaha YZF-R1 (Modell 2015)	14,0	7	6,7	2	44,4	6	5/1	20	22	57	17/18
48	Kawasaki Z 1000 ABS	17,7	0	6,3	3	44,7	6	3/1	22	25	56	25/12
49	Buell Lightning XB12S	12,9	10	5,5	5	41	7	6/2	14	18	54	25/06
50	Suzuki Intruder M 1800 R	11,3	13	6,7	2	48	4	4/4	6	18[6]	43	16/09
51	BMW K 1300 GT	8,5	18	6,3	3	42	6	11/4	0	12[6]	39	21/10
52	Ducati 1199 Panigale	20,1	0	7,0	2	47	5	12/2	8	23	38	21/16
53	Ducati 1098	16,7	2	7,2	1	45,6	5	12/3	3	17[6]	28	3/10

Die Wertungstabelle gibt einen Überblick über die MOTORRAD-Dauertest-Maschinen der vergangenen Jahre. 100 Punkte können maximal eingefahren werden, eingeteilt in fünf Teilwertungen. Zu den Kosten pro Kilometer zählen Ausgaben für Inspektionen, Ersatz- und Verschleißteile, Reifen und Kettensätze. Beim Benzinverbrauch wird der Durchschnitt über die gesamten 50 000 Testkilometer gebildet. 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. Für die Heritage Classic war das kein Thema. Ein mickriges Pünktchen büßt sie ein, weil sie einmal nicht anspringen wollte. Ansonsten stand sie für Verlässlichkeit pur. Zusammen mit dem guten Werterhalt sichert ihr dieses Top-Abschneiden den ersten Platz in der Tabelle – zusammen mit der Yamaha MT-07.

[1] ohne Wertverlust und Benzinkosten; [2] Durchschnittsverbrauch über 50 000 km; [3] laut DAT-Bewertung; [4] außerplanmäßige Werkstattbesuche; [5] bewertet: Maßhaltigkeit, Verschleißbild, Ersatzteilbedarf; [6] Minuspunkte wegen Motorschadens;
* Nachbestellungen unter Telefon 07 11/182-12 29

Fotos: Hersteller

Je länger die Tour.
Desto besser.
SASSENBACH.DE
HARLEY-DAVIDSON® HERITAGE CLASSIC 114.
Sie macht nur eine Pause, wenn Du es willst. Denn die Harley-Davidson® Heritage Classic 114 ist ein Bike von bedingungsloser Zuverlässigkeit. Eine Maschine, die dafür gebaut wurde, Abenteuer zu erleben, die Freiheit zu spüren, Deine Geschichte zu schreiben – und erst dann anzuhalten, wenn Du Dich dafür entscheidest. Entdecke jetzt die Ewige. Entdecke die Heritage Classic 114 und weitere legendäre Modelle – bei Deinem H-D® Händler.
WWW.HARLEY-DAVIDSON.COM
HARLEY
DAVIDSON