

HAMMER UND AMBOSS

TEXT DIJK MANGARTZ
FOTOS VOLKER ROST



Nach knapp vier Jahren auf dem deutschen Markt haben Freunde fetter Cruiser die Victory Hammer fest in ihr Herz geschlossen. CUSTOMBIKE hat das serienmäßige Einstiegsmodell Hammer 8-Ball mit einer gepimpten MPM-Hammer verglichen



Gestählter Blick: Bodyparts von H&B sowie jede Menge Feinarbeit bei MCM machen die Custom-Victory Hammer (im Bild vorne) zu einem völlig neuen Motorrad

Wer in Deutschland Victory sagt, der meint in aller Regel das Modell »Hammer«. Für den europäischen Geschmack passt das maskuline Auftreten des Power Cruisers ideal zur beeindruckenden Kraftentfaltung des 1730 ccm-V2-Motors. Biker in den USA scheinen da völlig anders zu ticken, wurde die Hammer doch dort aus den Angebotslisten gestrichen. Hier steht man auf die eleganteren Modelle Kingpin oder Vegas. Was solls, bei uns prophezeit man dem Muskelkreuzer noch ein langes Leben. Grund genug für uns, das Einstiegsmodell Hammer 8-Ball einem ausgiebigen Fahrtest zu unterziehen. Und weil wir ja schließlich die CUSTOMBIKE sind, vergleichen wir diese mit einem fein umgebauten Hammer-Unikat.

Im Original: Hammer 8-Ball

Für 14.490,- Euro steht sie in den Preislisten. Kein schlechtes Angebot, kommt doch schon die Basis-Hammer mit fetter Upside down-Gabel, bulligem 250er-Hinterreifen und robust gestalteten Anbauteilen daher. Tiefschwarz duckt sie sich in den Asphalt und macht dem Betrachter schon im Stand unmissverständlich klar, warum sie nicht Screw Driver, sondern eben Hammer heißt. Ihr luftgekühlter 50-Grad-V-Motor fällt mit seinen obenliegenden Nockenwellen und vier Ventilen pro Zylinder im Gegensatz zu den Harley-Motoren deutlich moderner aus. 90 PS und – viel wichtiger – 140 Newtonmeter maximales Drehmoment schiebt der 106"-Freedom V-Twin an den Zahnriemen

weiter. Viel Holz für einen Cruiser, trotz 310 Kilo Leergewicht. Beim Reiten durch die Stadt verhält sich der Motor erfreulich neutral, nichts ruckelt beim gemütlichen Stop-and-Go, dank Ausgleichswelle gelangen keine störenden Vibrationen zum Fahrer durch und das neu entwickelte Getriebe schaltet sich erfreulich präzise. Wird hinter dem Ortsschild der Gashahn auf Durchzug gestellt, stampft die dicke Amerikanerin mit aller Macht voran. Das Herzstück der Hammer 8-Ball schüttelt sein volles Drehmoment bereits bei niedrigsten Drehzahlen aus seinen 1,7 Litern und klingt dabei unaufdringlich bassig. Bei sehr direkter Gasannahme, die beinahe an ein Sportmotorrad erinnert, stürmt der Cruiser leichtfüßig in höhere Drehzahlen. Über Leistungsmangel dürfte sich also niemand beklagen. Und Charakter? Den hat der gewaltige Big Twin ebenfalls reichlich. Wow.

Hinter dem klassischen Auftritt der 8-Ball verbirgt sich moderne Technik. Das Fahrwerk bügelt auch holprigen Fahrbahnbelag souverän beiseite, das Handling überzeugt trotz des langen Radstandes von 1669 mm. Und das Beste: Zwar muss die Fuhre wegen des 250er Gummis in schnellen Kurven stets weit abgewinkelt werden, doch setzt sie erst spät mit den Fußrasten auf und ermöglicht so einen erstaunlich flotten Strich. Errungenschaften neuerer Datums wie ABS und Traktionskontrolle bringt die Hammer nicht mit. Doch wer sich einmal mit der speziellen Technik des Sport-Cruisens angefreundet hat, kommt gut mit der Victory zurecht.



»Wer sich einmal mit der speziellen Technik des Sportcruisens angefreundet hat, der kommt bestens mit der Hammer zurecht.«





ZWEITE MEINUNG

»Gut, an der Optik müssen sie noch fellen, da drüben überm Teich. Das Design haben sie bei Victory noch nicht im Griff, da kann man schon mal Augenkrebs bekommen. Egal ob Heck, Scheinwerfer oder Lenker, da ist noch viel Luft nach oben. Widerwillig habe ich mich auch das erste Mal auf eine Victory gewagt. Zwei Jahre ist das inzwischen her. Vollgepumpt mit Klischees über Schneemobile und die Unfahrbarkeit fetter Walzen habe ich mich dann trotzdem draufgesetzt und letztlich mehr als ein paar Runden gedreht. Warum? Weil es mir nach ein paar Kilometern egal war, wie der Eisenhaufen unter mir aussieht. Der bullige V2 hat mir die Gesichtszüge glattgebügelt und der 250er Schlapfen schnell klar gemacht, dass man mit so viel Gummi unterm Hintern tatsächlich den Asphalt brennen lassen kann. Von wegen unfahrbar. Ich oute mich: Victory – Leider geil.«

Wie sämtliche Bodyparts stammt auch der Frontspoiler von H&B (rechts)



CHRISTIAN HEIM
Jetzt ist der Bart ab

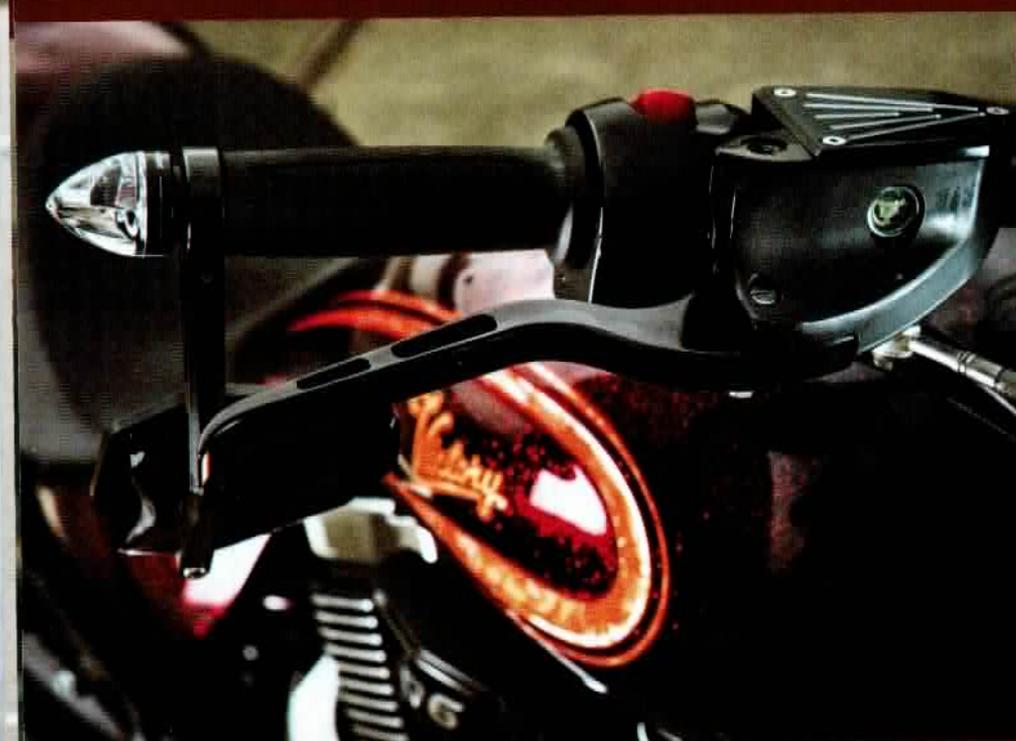


Die Silhouette des Scheinwerfers und das Heck im New Edge-Design muss man allerdings mögen. Womit wir zum zweiten Bike dieses Vergleichstest kommen.

Mit der Faust auf den Tisch

Manfred Mauch von MPM hat sich vollkommen der Marke aus Minneapolis verschrieben. Daher hat der engagierte Vertragshändler aus Aulendorf fast immer, wenn irgendwo eine Victory umgebaut wird, die Finger im Spiel. Aktuell hat er sich eine 2011er Hammer vorgenommen und diese nach allen Regeln der Kunst modifiziert. Dazu bediente er sich der Gabel der 8-Ball und Felgen einer

2006er Hammer S. H&B lieferte die GTK-Teile für das Custombike – etwa Heckteil, Frontspoiler und vorderen Fender. »Wir haben den Heckfender samt Subframe so konstruiert, dass er mit erstaunlich geringem Aufwand an den serienmäßigen Befestigungen montiert werden kann«, zeigt sich Ludwig Hafner von H&B stolz. »Der Heckumbau verändert die Optik der Hammer massiv und kostet dabei kaum 1000 Euro.« Auch die Malteserkreuz-Motordeckel kommen von den Zubehörspezialisten aus dem bayerischen Thannhausen, die damit ein stattliches Sortiment an Victory-Custom-Parts im Programm haben.



Perforierte Hebeleien und motogadget-Lenkerblinker verschönern den Arbeitsplatz (oben). Kein Handlungsbedarf: Das klassische, zentrale Rundinstrument der Serien-Hammer konnte auch für den Umbau beibehalten werden (rechts)



Ein schöner Rücken ...: Hier ist deutlich zu erkennen, wie sehr alleine der Heckumbau (rechts im Bild) die Linien der Victory strafft

»Alles ganz easy. Heckfender und Hilfsrahmen passen ohne Probleme an die vorhandenen Befestigungspunkte.«



Als eine Kombination aus Victory Performance- und Penzl-Teilen spart die verbaute Auspuffanlage alleine rund acht Kilo Gewicht ein. »Außerdem klingt die verstellbare Anlage bassiger als das Original und ist dennoch legal«, so Manfred. Trotz Tieferlegung bleibt ausreichende Schräglagenfreiheit erhalten. »Wir haben die Federelemente sportlich hart gedreht«, erklärt Manfred das pepige Fahrverhalten. Über den flachen Dragbarlenker zeigt sich das Fahrverhalten zwar nicht wieselflink, aber die Maschine fällt dank der 8,5 Zoll-Felge und dem daraus entstehenden runden Querschnitt des 250er Pneus wie von selbst in Schräglage. Was nach ein wenig Gewöhnung viel Freude bereitet. Reifenbreiten, -fabrikat (Dunlop) und selbst die Einscheibenbremsanlage sind identisch mit der Serien-8-Ball. Daher bleibt auch deren neutraler Charakter erhalten. Den-

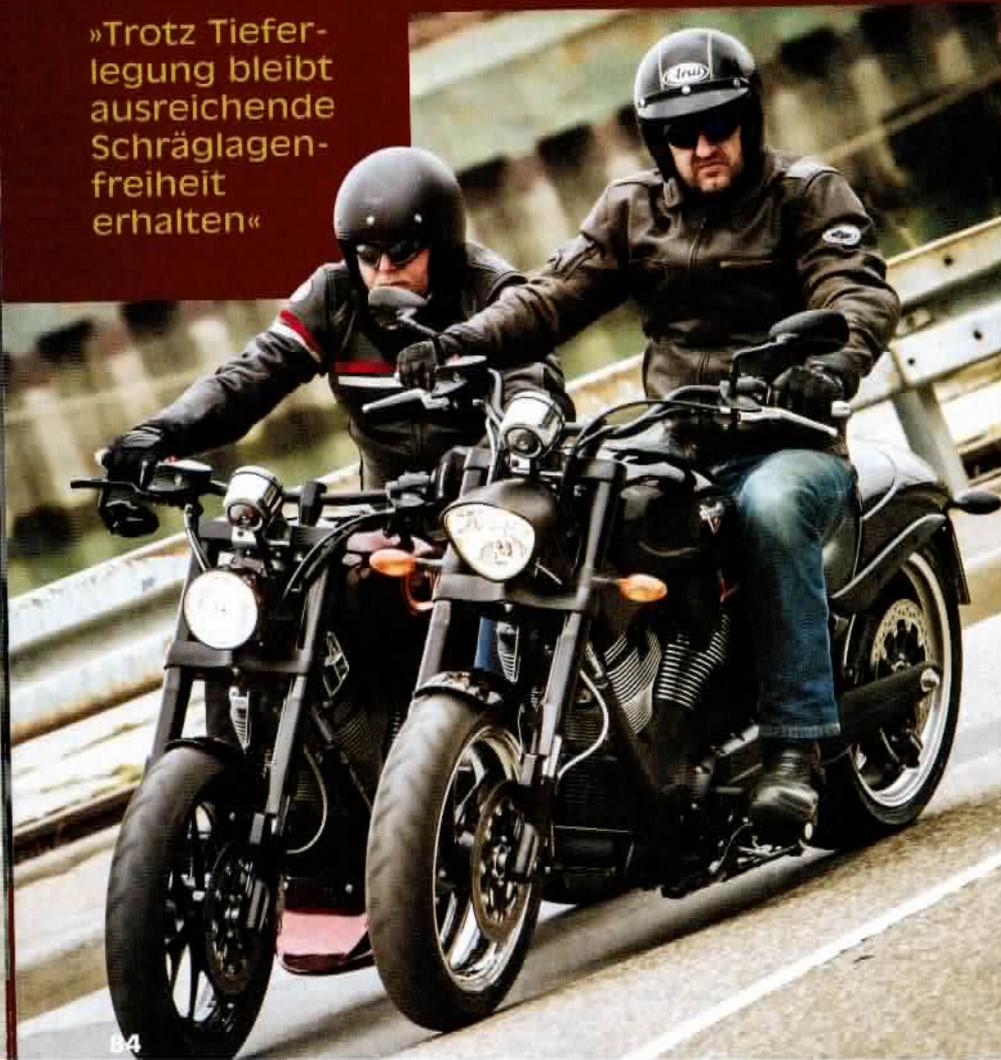
noch würde die Doppelscheibenbremse der Hammer S die Performance sicher steigern. Unterm Strich wiegt die MPM-Hammer nur noch 280 Kilo, was sich in gesteigerter Agilität bemerkbar macht. Zumal ein Stage I-Mapping (»empfehlenswert für alle Victories«) samt K&N-Luftfilter rund fünf zusätzliche Pferdestärken und zehn Newtonmeter mehr als die Serie mobilisiert. Voller Flan drückt der optimierte V2 bei jeder Drehzahl fette Leistung ab und gibt sich mit rund sechs Litern Verbrauch erstaunlich sparsam.

Die technisch moderne und optisch klassisch-muskulöse Victory Hammer positioniert sich genau zwischen Harley-Davidson Dyna und V-Rod. Dort findet die 1,7 Liter-Maschine ihre eigene Nische. Und wer seine Hammer an die eigenen Wünsche anpassen will, für den gibt es mittlerweile auch Custom-Parts und Bike Builder mit Know How. Passt!



Noch ist der verbaute Penzl-Dämpfer ein Prototyp. Klang und Verarbeitung gefallen schon jetzt (oben)

»Trotz Tieferlegung bleibt ausreichende Schräglagenfreiheit erhalten«



TECHNO

VICTORY HAMMER | BJ. 2011

MOTOR

V-Zweizylinder-Viertakt, ohc-Vierventiler, 1731 ccm (Bohrung/Hub 101 x 108 mm)

Gemischaufbereitung	Stage I-Mapping
Luftfilter	K&N
Auspuff	2-in-1 Victory Performance mit Penzl-Dämpfer
Getriebe	Sechsgang
Sekundärtreibl.	Riemen
Leistung	95 PS bei 4900 /min
Drehmoment	150 Nm bei 2950 /min
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h

FAHRWERK

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen	
Gabel	Hammer 8-Ball-Upside down, 43 mm
Federbeine	tiefergelegt
Räder	Hammer S mit vorne 150/70-18, hinten 250/40-18
Bremsen	vorne Hammer 8-Ball-Scheibe, hinten Schelbe

ZUBEHÖR

Lenker	MPM-Drag Bar
Scheinwerfer	P&W
Hecktell	H&B CFK
Fender	H&B CFK
Frontspoller	H&B CFK
Gehäusedeckel	H&B
Sitzbank	MPM
Blinker	motogadget/ All in One

METRIE

Leergewicht	280 kg
Radstand	1669 mm

PREISE

Hammer 8-Ball ab	14.490 Euro
Komplettfahrzeug m. Umbau ab	23.000 Euro
H&B-Heck m. Sitzbank	ca. 1.000 Euro

INFO

MPM GmbH
Auf der Steige 38 / 1, 88326 Aulendorf
☎ (07525) 9228443, www.mpmotorcycles.de

H&B Motorcycle
Am Gigelesberg 14, 86470 Thannhausen
☎ (08281) 4774, www.h-b-motorcycle.de

»»» CUSTOMBIKE KURZWERTUNG

- + durchzugsstarker und drehfreudiger V2-Motor mit feinen Manieren und sehr viel Kraft
- + überraschend große Schräglagenfreiheit, relativ agiles Fahrverhalten
- + geringes Spiel im Antriebsstrang, daher ist ruckfreies, souveränes Gleiten problemlos möglich
- + präzise schaltbares Getriebe, vor allem im Vergleich zu den frühen Modellen
- + faire Listenpreise, auch mit Umbaukosten bezahlbares Custombike
- geringer Sitzkomfort für den Beifahrer, beim Custombike jedoch auch Sozusbetrieb möglich
- Breitreifen-Fahren verlangt Gewöhnung. Dann aber macht's Laune
- Mit der Doppelscheibenbremse der Hammer S wäre die Bremsperformance deutlich besser