

SCHWUNGEIMER

Wir sagen „ja“ zu mehr motorrädiger Präsenz im öffentlichen Verkehrsraum. Optischer wie akustischer Natur. Dieses Krad braucht keine „Loud Pipes“ sondern Wagners **GÖTTERDÄMMERUNG im Audio-System. Voll offen**

TEXT: ULF PENNER FOTOS: WEINZ MEDIA

Sande liegt in der Nähe von Wilhelmshaven. Das muss man nicht wissen – es sei denn, man fährt eine Moto Morini. Denn in Sande hat Jürgen Leu (www.leutuning.de) sein Geschäft. Er war einer der ersten Morini-Vertragshändler und kümmert sich seitdem aufopferungsvoll um die kräftigen Italienerinnen. Nicht nur nebenbei werden hier aber auch hemmungslos Motoren aller Art getunt. Auf jeden Fall hat Jürgen mir eine Karte mit einer Einladung zur Präsentation der Victorys geschickt. Mit dieser Marke hat er sich ein weiteres Standbein zugelegt. Der amerikanische Hersteller verkauft seit gut zehn Jahren erfolgreich Motorräder in den USA und hat jetzt den Sprung über den großen Teich gewagt.

Eine Besonderheit bei den Victorys für Europa ist, dass sämtliche Modelle mit dem gleichen Motor ausgestattet sind. Es ist ein luftgekühlter V2, er hat 1731 Kubikzentimeter, und die vier Ventile pro Zylinder werden von einer obenliegenden Nockenwelle über Kipphebel betätigt. Die Auslegung ist langhubig (Bohrung/Hub 101/108 mm) und kurz hinter 5000 ist Schluss mit Drehen. Eine solide Mischung aus einfacher

Auf diesen Verkleidungsschwingen schwebt es sich vorzüglich durch die Nacht

Technik und allem, was notwendig ist, um ein gutes Ergebnis zu erzielen. Der Motor hört auf den vielversprechenden Namen Freedom V-Twin, und er hat mir tatsächlich Freude gemacht. Dazu später mehr.

Victory-Tag bei Leu. Wir kamen an einem angenehmen warmen Tag in Sande an. Der größte Besucheransturm war schon vorbei. Die Vorführer standen aufgereiht vor dem Laden, blitzten in der Sonne, und es sah ein bisschen aus wie auf einer Custom-Show. Der Stil orientiert sich stark an dem, der in dieser Szene angesagt ist. Eine Mischung aus Chopper und Dragster, lang und flach, viel poliertes Metall, aufwendige Lackierungen, fette Hinterradreifen, breite Lenker und eine tiefe Sitzposition. Passend dazu gab es Modellbezeichnungen wie Vegas, Kingpin, Eightball, Hammer, sowie einige Kombinationen daraus. Insgesamt machte das Ganze einen handwerklich sauberen und hochwertigen Eindruck. (Kollege Riedel hat sich in der November-MO ausführlich damit beschäftigt.)

Dann stand ich vor der Vision, dem etwas anderen Motorrad. Einem Monstrum, das sich nach den ganzen Flacheisen unvermittelt vor dir auftürmt. Fast noch mehr erschlägt dich aber dieses durchgeknallte Design. Faszinierend, abartig, barock und ein bißchen Elisabeth Taylor. Wer möchte, darf auch eine gewisse Ironie in den voluptuösen Formen entdecken. Eine Ironie, die sich allerdings nicht jedem erschließt, wie ich den strengen Kommentaren zweier Nachwuchsfahrer Ende 30 entnehmen durfte.

Abgesehen von den furchteinflößenden Dimensionen macht ein derart extrovertiertes Motorrad es dir auch sonst nicht leicht. Wo immer du

damit auftauchst, hast du eigent-

lich nur zwei Chancen. Du

wirst entweder zur Witzfigur

– oder zur coolsten Sau von

allen. Ein gutgemeinter Rat

an alle Männer und Frauen mit

ehrenvoll ergrautem Zopf: Ich

weiß, dass ihr im Herzen Rebellen ge-

blieben seid. Aber eine Fransenjacke auf einer

Victory Vision sollte nur jemand tragen, der

ernsthaft vorhat, alle gesellschaftlichen Brücken

hinter sich abubrechen. Oder Bruce Willis.

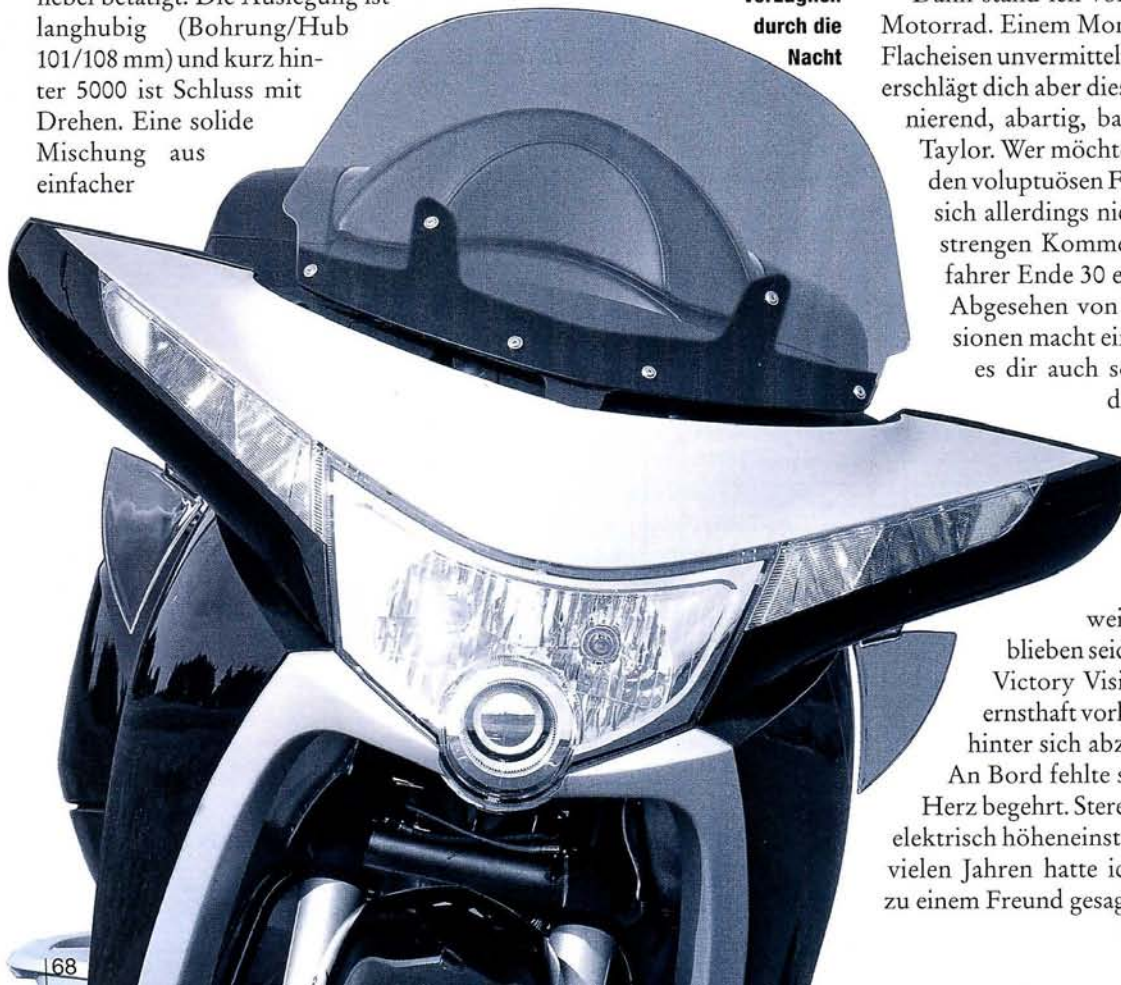
An Bord fehlte selbstverständlich nichts, was das

Herz begehrt. Stereoanlage, Tempomat, Sitzheizung,

elektrisch höheninstellbare Scheibe und so weiter. Vor

vielen Jahren hatte ich in jugendlicher Endgültigkeit

zu einem Freund gesagt: „Falls ich mich jemals freiwillig





Mit der Victory Vision durch kurvigem Gelände. Da bekommt der Begriff „schwungvolle Kurven“ plötzlich einen sympathischen Doppelsinn

auf solch einen Schweineimer setzen sollte, erschieß' mich. Bitte.“

Das fällt dir wieder ein, wenn plötzlich Jürgen neben dir auftaucht, mit dem Zündschlüssel wedelt und fragt: „Na, wie isse?“ Nun ist es ja ein Vorrecht der Jugend, unbedachtes Zeug zu reden, selbst Konrad Adenauer kümmerte sich wenig um sein Geschwätz von gestern, Joschka Fischer hat sich früher mit den Bullen gekloppt und lässt sich heute von Polizisten beschützen, ich fand Mädchen immer doof und hab' mir fest vorgenommen, wenn ich mal groß bin, mein erstes Gehalt komplett in Schokolade zu investieren, die Päpste sind auch noch nicht lange unfehlbar und... Egal, ich war fern der Heimat, keiner guckte, und irgendwie – du hast es schon geahnt – hatte sie mich angemacht, die Vision. Jetzt nicht mehr lange überlegen, Helm auf und den Schlüssel umgedreht. Der Motor sprang unspektakulär an, klang aber auch so. Ein bisschen mehr Soundengineering hätte ich mir gewünscht. Der Zubehörmarkt wird's richten. Als wir vom Hof tuckerten, spürte ich jedes ihrer 380 Kilo-

gramm. Aber schon kurz über Schrittgeschwindigkeit begann Luxuscrusing vom Feinsten. Der Sitz war fast schon unanständig bequem, die Landstraße rollte sanft vor der riesigen Panoramascheibe ab, und der Dampfer fuhr ohne die geringsten Zicken dorthin, wo ich ihn haben wollte. Ab 60 konnte der fünfte Gang rein, der Vauzwei lief entspannt und mit sattem Schub.

Dann tauchte dieser Kreisverkehr auf. Ein ziemlich enges Ding mit einem Radius von vielleicht 15 Metern. Rein in die Hinterradbremse. Die Vision hat ein Integralbremssystem, bei dem der Fußhebel auch die Vorderradbremse betätigt, und es verzögerte schon besser, als ich es erwartet hatte. Wenn es mal pressieren sollte, nimmst du den Handbremshebel dazu, und die Fuhre steht. Dass die Bremse nicht schon bei geringen Handkräften so heftig zubeißt wie die eines Supersportlers, muss so sein. Das sind nämlich Bremsen für japanische Schulmädchen. Die Vision erwartet etwas mehr von dir. Damit wir uns nicht falsch verstehen: Du brauchst keine Schlosserpranke für eine Vollbremsung, aber ein bisschen



Solide Hardware.
Die Motorhalterung ist, wie vieles an der Victory, vertrauenswürdig gebaut

Hinter den Kulissen.
Lambdasonde für korrektes Gemisch, Ölkühler für gesunden Thermohaushalt



ziehen musst du schon. Konzeptbedingt gibt es dabei allerdings nur eine stark gedämpfte Rückmeldung der Reifen. Da ist es schön zu wissen, dass sie für alle Fälle ein ABS hat.

Im Kreisverkehr die nächste Überraschung. Die Vision ging behäbig, aber willig in Schräglage, und die Trittbretter setzten nicht auf. Kein anständiger Motorradfahrer, der auch nur ein bißchen auf sich hält, darf mit einem solchen Motorrad um eine Kurve fahren, ohne mit irgendetwas aufzusetzen. Also noch tiefer runter. Immer noch nichts. Sie ließ mich geduldig gewähren, und in der dritten Runde kratzte es dann endlich einmal kurz. Liebe Victory-Leute, so geht das nicht. Auch ein lebensbejahender Norddeutscher hat ein Recht darauf, einem Cruiser in Kurven Teile abzuschmiegeln. Ich nahm mir schon mal vor, Jürgen zu fragen, ob die Trittbretter eventuell tiefenverstellbar wären. Die Karre hatte ja schließlich sonst auch alles.

Auf der anschließenden Geraden hab' ich den Dritten dringelassen und das Gas bis zum Anschlag gedreht. Nach exakt geschätzten 3,7 Sekunden bratzte sie erhobenen Hauptes in den Begrenzer. Das gibt eine Menge Punkte in der nach oben offenen Beschleunigungsskala. Mit eingerechnetem Cruiserfaktor sogar noch ein paar mehr. Die Werksangaben (89 PS und 140 Nm) schienen auf jeden Fall zu stimmen. Übrigens bin ich erst, nachdem ich mehrere gemächlich fahrende Autos überholt hatte, dahinter gekommen, dass der Tacho auf Meilen gestellt war. Jürgen hatte mir beim Losfahren noch irgendetwas hinterhergerufen. Dafür wissen wir beiden jetzt aber, dass sie auch bei 180 km/h noch einen prima Windschutz bietet und vor allem sauber geradeaus läuft.

Den Rest der Fahrt haben wir uns dann gehen lassen. Es war wenig Verkehr auf der Straße, und sie hat mir eine schöne neue Welt unterhalb der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gezeigt. Kennst du nicht? Dort ist es ungefähr so, als hättest du endlich Feierabend, hast dich zuhause in den Sessel gesetzt und machst dein erstes Bier auf, während aus den High-End-Boxen lässiger Blues

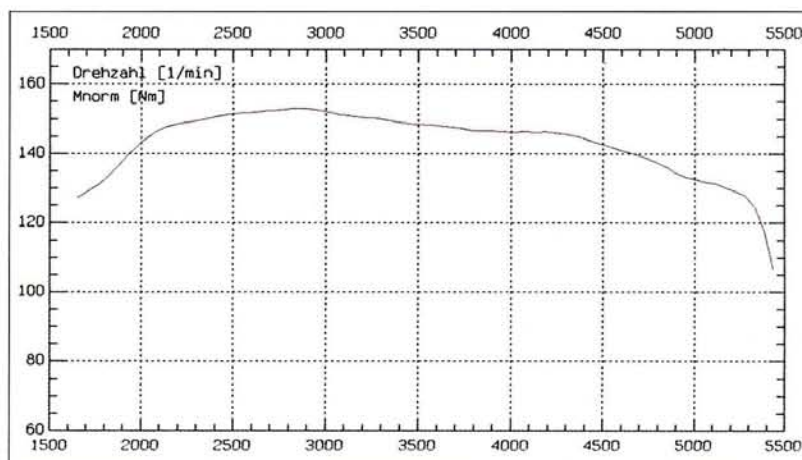


Die bequemen Trittbretter bieten überraschend viel Schräglage

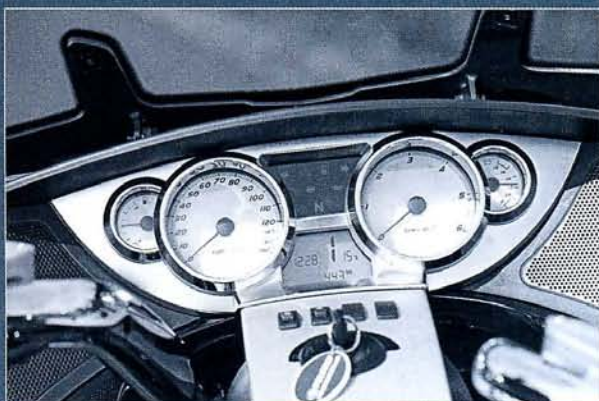
perlt. Der große Philosoph und Visionär Karl Marx (1818-1883) wusste es: Das Sein bestimmt das Bewusstsein. Ich würde sagen: Wo er recht hat, hat er recht. Die Vision macht etwas mit dir, dem du dich nur schwer entziehen kannst. Und weil die MO ja nun eigentlich ein Männermagazin ist, häng' ich mich mal ganz weit aus dem Fenster: Wenn du keine Folge von Germany's Next Topmodel versäumt hast, wird es bei dir wahrscheinlich nicht funktionieren. Wenn du aber auch schonmal gepflegten vierzigjährigen Frauen hinterherschaut, bist du mit 22 000 Euro dabei. Damit ist sie im Vergleich zu ähnlich ausgestatteten Mitbewerberinnen durchaus preiswert.

Später am Abend saßen wir in netter Runde draußen. Eine günstige Gelegenheit, Jürgen zu bequatschen, die Vision für eine Leistungsmessung vorbeizubringen.

Eine offene Tür einzurennen, wäre schwerer gewesen. Montagmorgen stand er vor dem Hallentor, und es ging auf den Prüfstand. Die Messung bestätigte den subjektiven Eindruck. Der Freedom V-Twin hat sich wacker geschlagen und sogar die Werksangaben übertroffen.



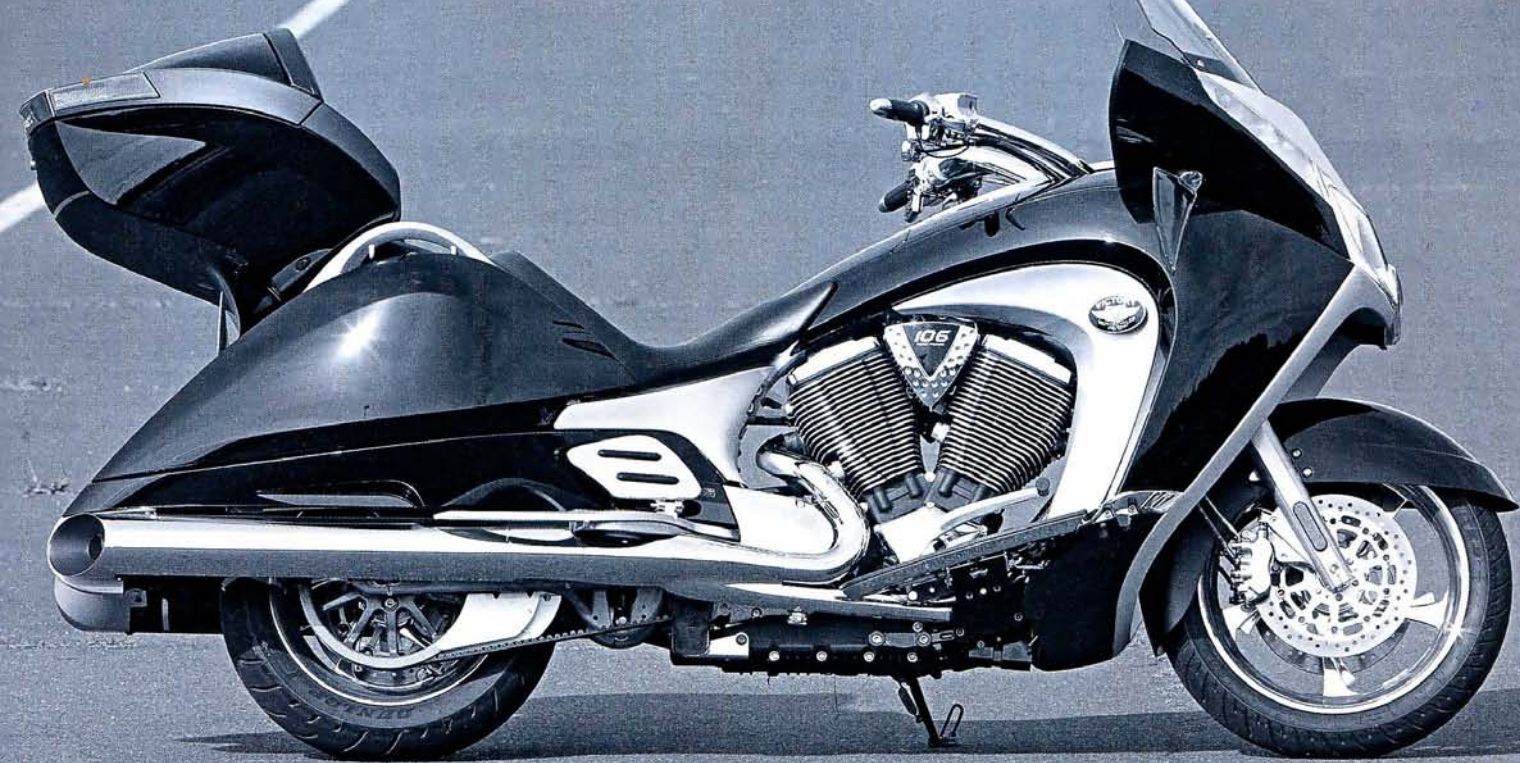
Geglückte Abstimmung. Der Twin steigt bereits bei 2000/min mit über 140 Newtonmetern Drehmoment ins touristische Geschehen ein. Ein druckvoller Geselle



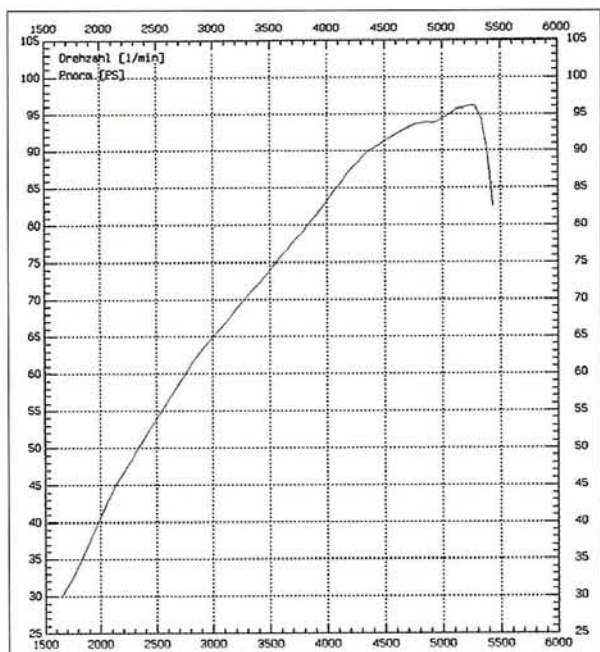
Klassisch analoge Uhren in weiß passen zum gesamten Auftritt der Vision und zeigen ruhig an

Schönes Praxisdetail. Spezielle Ablagemöglichkeit für den Tankdeckel neben dem Stutzen





Amerikanischer Formenbombast plus typische Motorarchitektur. V-Twin wie Victory. Das Ergebnis überzeugt auch Harleyianer mit Eigenständigkeit



95 PS an der Kupplung sind für einen amerikanischen Big Twin eine Ansage. Die Jungs von Harley werden's registrieren

Bis zu 154 Nm, das Maximum bei 2800/min und ein glatter Kurvenverlauf. Keine einfache Übung, das mit einem luftgekühlten Vauzwei unter der Knute von Euro 3 hinzukriegen. Im Klassenvergleich liegt dieses Motorrad schon bei seinem Debut ziemlich weit vorne. Wenn ich fälschlicherweise unter einer Baseballmütze stehen würde und zu große Hosen an hätte, müsste ich jetzt wohl so etwas wie „Respekt“ murmelnd. Stattdessen frage ich mich, was da mit etwas Feintuning noch alles rauszuholen wäre. Euro 3, OHC-Steuerung und 45er-Drosselklappen sind gute Voraussetzungen. Außerdem weiß ich ja, dass Jürgen mindestens so bekloppt ist wie ich...

Und nun mein objektives Fazit: Die Ehe würde ich ihr noch nicht versprechen. Aber wenn ich eine große Garage hätte und drei Motorräder reinstellen dürfte, wäre die Victory Vision dabei. Und zwar ganz in Weiß. An schönen Sonntagen würde ich sie rausholen, hinter Familienkutschen herblubbern und Fireblade-Fahrer grüßen. Dazu Tom Waits „Jockey Full Of Bourbon“ aus der Anlage. Die Sitzheizung könnte ich eigentlich auch mal ausprobieren.

Es gibt wahrscheinlich mehr doofe Vorurteile als schlechte Motorräder. □



Schöne Metallflächen, aber teilweise popelige Elektrik. Da muss Victory noch nachlegen

Ein markanter Heckabschluss ist gestalterisch die halbe Miete. Das hier ist keine halbe Sache

