

DREI STUFEN

TEXT: MAX LINK, FOTOS: BENJAMIN GRNA

ZUM LEISTUNGSGLÜCK

Komplexe Elektronik macht das Tuning moderner Motorradmotoren zur Wissenschaft. Schön, wenn Dynapoint-Mastermind Felix Kertzsch am Beispiel einer Victory Hammer S Licht ins Dunkel bringt



1731 KUBIK HUBRAUM, 89 PS Leistung, 140 Nm Drehmoment und ein 250 mm breites Hinterrad: Die Hammer S ist der Powercruiser aus dem Victory-Stall. Entsprechend fährt sie einen brachial großen Zweizylinder spazieren, der für viele Fahrer das Ende der eigenen Risikobereitschaft darstellt. Für viele Fahrer, aber nicht für alle. Den armen Seelen, denen der Punch der Hammer S noch nicht reicht, wird in Lichtenau geholfen.

Hier, nahe Chemnitz, arbeitet bei Dynapoint einer der jüngsten und gleichzeitig produktivsten deutschen Motor-Tuner: Felix Kertzsch. Im Motorsport verwurzelt und bei Kawasaki ausgebildet, liest der Sachse Leistungsdiagramme wie andere Zeitungen. Entsprechend ist er nur zu gerne bereit, am Beispiel einer Hammer S klassische Tuningstufen aufzuzeigen.

Das Demonstrationsobjekt stammt von Wild East Motorcycles aus Chemnitz

und wurde dort optisch aufgewertet. Zwar ist die Hammer S schon ab Werk beeindruckend gut verarbeitet, lechzt aber wie jede Serienmaschine nach Individualisierung. Der dabei nötige Aufwand ist überschaubar: Die Wild-East-Victory zeigt, dass schon wenige Bauteile aus dem Zubehör und eine neue Lackierung dem Zweizylinder-Hammer neuen Charme schenken. Beim Motor werden die Dinge komplizierter.



STUFE I: AUSPUFF

Weniger Gewicht und oft mehr Power: Der Tausch der originalen Auspuffanlage ist eine klassische Möglichkeit, die Leistung eines Motorrads zu erhöhen, ohne dabei am Motor selbst arbeiten zu müssen. Allerdings haben technische Weiterentwicklungen wie Klappenkonstruktionen zum Soundmanagement und die meist nahe des Schalldämpfers positionierte Lambda-Sonde Auspuffsysteme komplexer werden lassen. Letztendlich ist die Umrüstung auf ein E-geprüftes Zubehörteil bei modernen Motorrädern aber dennoch wenig aufwändig.

Felix ersetzt die Serienanlage durch zwei Exemplare aus dem Zubehör, was jeweils einen deutlichen Leistungszuwachs zur Folge hat: Sowohl die »California« von Miller als auch die »Hammer S« von Hammer bringen der Hammer S auf dem Prüfstand neun zusätzliche Pferdestärken ein. Kein schlechter Wert.

Da beide Anlagen das entsprechende E-Prüfzeichen tragen, ist der Einbau legal. Zumindest bei der Miller-Anlage beträgt der Arbeitsaufwand weniger als eine Stunde und ist mit entsprechendem Werkzeug auch Laien zuzutrauen.

Das Soundmanagement sorgt das Soundmanagement für etwas mehr Aufwand.



Nicht abschrecken lassen: Die massive Optik der Hammer S-Serienanlage ist Blendwerk. Dahinter sitzen Schellen, eine Demontage ist entsprechend einfach

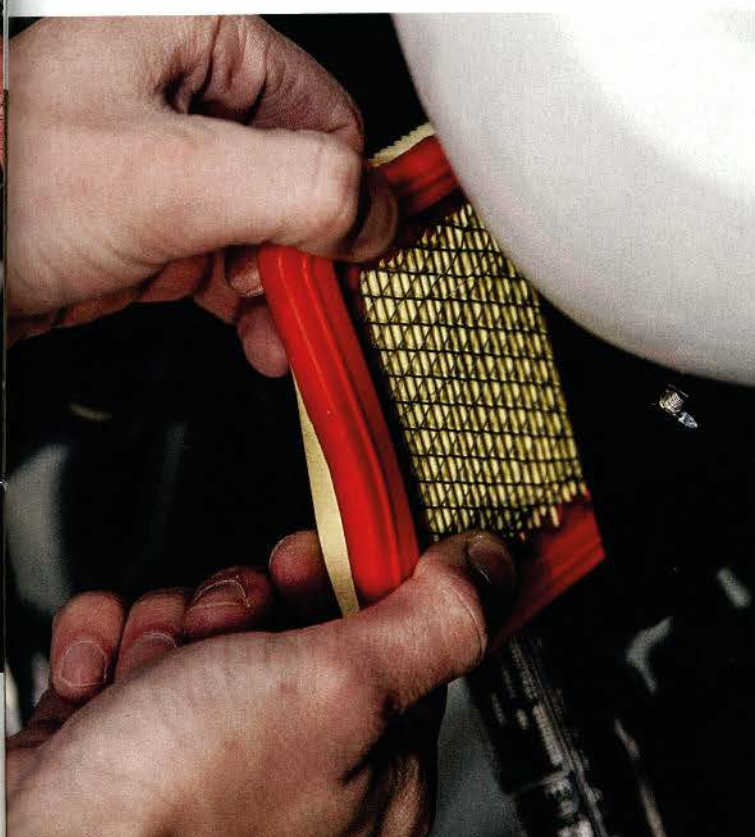
STUFE II: AUSPUFF UND LUFTFILTER

Der nächste Schritt auf dem Weg zu mehr Pferdestärken führt über den Luftfilter. Felix tauscht dazu Serienfilter gegen K&N-Filter und setzt eine modifizierte Luftfilterabdeckung ein. In Kombination lässt das die Hammer S deutlich freier atmen, was sich tatsächlich auf dem Prüfstand bemerkbar macht: Die zweite Tuningstufe bringt die Victory auf 98 PS und 154 Newtonmeter.

Den TÜV-Segen erhalten solche Tuning-Maßnahmen aber nicht. So viel Spaß sie auch machen, leistungsrelevante Änderungen der Luftzufuhr des Motors sind für die Rennstrecke konzipiert.



Ist die Abdeckung des Luftfilters entfernt (oben), kann auch der originale Luftfilter herausgezogen werden. Der Filter von K&N und die modifizierte Abdeckung passen nahtlos in die entstehenden Lücken. Den Motor freut das spürbar





STUFE III: AUSPUFF, AIRBOX UND POWERCOMMANDER V

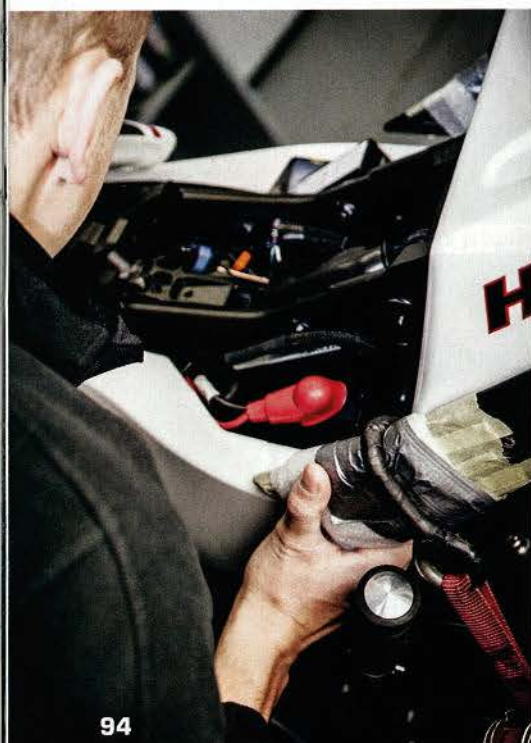
Die Lösung, um den Twin dann komplett von der Leine zu lassen, ist der Powercommander von Dynojet – inzwischen in der fünften Generation erhältlich. Er ergänzt das Seriensteuergerät und erlaubt das direkte Ansteuern aller wichtigen Kennfelder des Motors per PC. In Kombination mit einem Prüfstand ermöglicht das einem Fachmann wie Felix die extrem detaillierte Optimierung der individuellen Leistungskurven. Mit beeindruckenden Folgen.

Für die Hammer S hat Dynapoint zwei Powercommander-Konfigurationen im Programm. Ergänzt um einen neuen Auspuff, frische Filter und eine optimierte Airbox schenkt die Dynapoint-Power-Map der Victory satte 102 PS und 161 Newtonme-

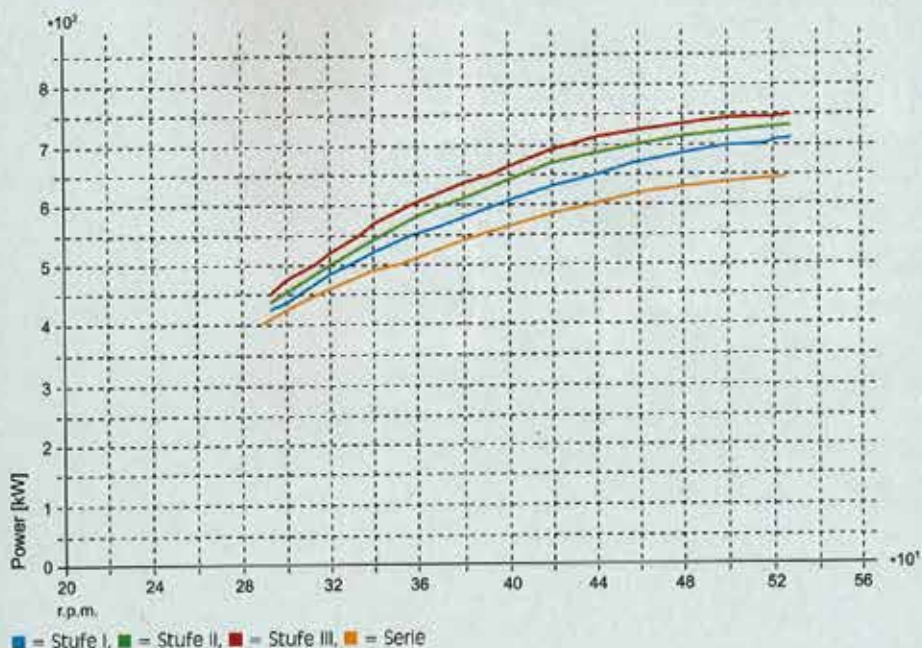
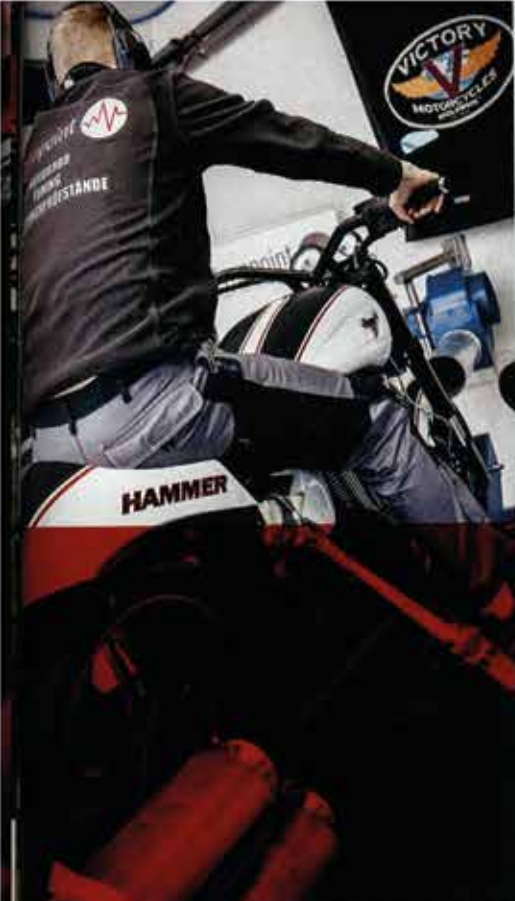
ter. Das ergibt im Vergleich zur Serie eine Steigerung um 13 PS und 21 Nm und lässt den V2 auch spritziger, ruckelfreier und sparsamer laufen.

Nicht schlecht, aber noch nicht das Optimum: Kommen ein von Dynapoint und Wild East Motorcycles konstruiertes Airbox-Kit und die Race-Map zum Einsatz, steigt die Leistung der Hammer S sogar auf 108 PS und 165 Newtonmeter. Womit der Powercruiser gleichauf mit manchem Supersportler liegt.

Schade, dass ein derartiges Aggregat nicht legal im Straßenverkehr bewegt werden darf. Schon auf der Bühne des Prüfstandes hat der Zug am Gasgriff nämlich mächtig Freude gemacht.



Unter der Sitzbank schlummert die Elektronikpracht der Victory und bittet um einen Powercommander. Dessen Konfiguration sollte aber ein Fachmann übernehmen



Schon ab Werk kann sich die Kurve der Victory sehen lassen. Aber reicht das? Abhängig von der eigenen Investitionsbereitschaft kann das bei Dynapoint jeder selbst herausfinden. Spürbar ist der Leistungsgewinn aber definitiv. Und sichtbar auch

Eine Victory Hammer S in Wild-East-Optik kann auch ungetunt gekauft werden. 16.990 € plus Liefernebenkosten kostet das Basismodell, 2.000 € das bei Felix* Hammer S verwendete Zubehöropaket. Es besteht aus Rizoma-Spiegeln, Victory-Lenker, motogadget- und P&W-Blinkern und Chops and Cruise-Armaturen-MFB-Hebeln. Die Montage ist im Paketpreis inbegriffen.

Wild East Motorcycles

Victory & Indian Vertragshändler
Paul-Gruener-Straße 68
09120 Chemnitz
☎ (0371) 262380
www.wild-east.org

Die von Dynapoint angebotenen Tuningmaßnahmen werden abhängig von Laufleistung und Serienstreuung auf das jeweilige Motorrad zugeschnitten, kleine Variationen sind dabei möglich, eine Straßenzulassung allerdings nicht. Nach Kauf und Montage erhält jeder Kunde ein Leistungsprotokoll der Leistungssteigerung.

Leistungskit 1 enthält die Auspuffanlage Miller »California«, K&N-Luftfilter, Powercommander V, Airbox-Optimierung und Dynapoint-Power-Map. Das Kit kostet 1.799 € und bringt eine Steigerung von ca. 13 PS und 21 Nm.

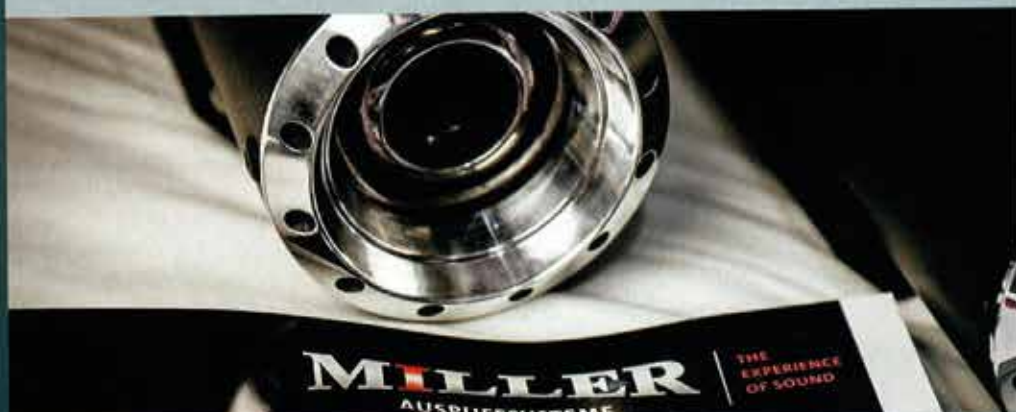
Leistungskit 2 besteht aus der Auspuffanlage K&N Luftfiltern, Powercommander V, Airbox-Optimierung und Dynapoint-Power-Map. Für 2.999 € bekommt die Hammer S ca. 14 PS und 22 Nm mehr.

Die Dynapoint-Airbox kostet zusammen mit der Race Map ca. 695 €. Sie kann nur zusätzlich zu einem der beiden Kits verbaut werden und bewirkt ca. 20 PS und 27 Nm zusätzlich.

Dynapoint
Hauptstraße 106a
09244 Lichtenau
☎ (037208) 880761
www.dynapoint.de



Der Auspuff trägt ebenfalls das E-Prüfzeichen und ist in Schwarz und Chrom mit verschiedenen Endkappen ab 1.879 € erhältlich.



»California« Schalldämpfer von Miller sind E-geprüft, top verarbeitet, schlank geformt und in verschiedenen Varianten ab 970 € erhältlich.

Miller Custombike GmbH
Königstr. 1a, 91086 Aurachtal/Münchaurach, ☎ (09132) 745380, www.miller-custombike.de