

LANGARMTWIN

Kaum hat VICTORY auf dem deutschen Markt Fuß gefasst, schon droht dem Ami-V2 das gleiche Schicksal wie dem großen Bruder aus Milwaukee. Tuner greifen dem Big Twin gehörig ins Gebälk, um noch ein paar Newtonmeter mehr loszueisen

TEXT UND FOTOS: JO SOPPA

Der Ort, wo Deutschland gleich in die Nordsee fällt, betreibt Jürgen Leu seine Werkstatt. Starke, schnelle Motoren haben es dem Mann aus Sande bei Wilhems-haven seit jeher angetan. Und V-Twins. Er ist Vertragshändler für Moto Morini und Victory. Nicht nur, weil bei Morini derzeit ziemliche Funkstille herrscht, kann sich Leu voll und ganz den neuen Krädern aus Amerika hingeben.

Versuche, neue und vor allem alte amerikanische Motorradmarken an den Start zu bringen, hat es in den letzten Jahren immer wieder gegeben. Meistens sind diese Investmentjäger nach kurzer Zeit wieder in der Versenkung verschwunden. Bei Victory ist das fraglos anders. Hinter der Marke steckt Polaris, in Amerika ein Big Player im Schneemobilgeschäft. Und das seit 1954. Auch die Motorradmarke Victory ist gar nicht mehr so neu, wie sie manch einem Szenekenner erscheinen mag. In den USA ist Victory bereits seit 1997 unterwegs. Die Exportmärkte beginnt man erst seit geraumer Zeit sukzessive zu erschließen. Germanien steht als eines der wichtigsten Motorradländer in Europa ziemlich weit oben auf der Liste, und die Verkaufsentwicklung zeigt hierzulande stramm nach oben.

Bei MO hatten wir letzte Saison eine Victory Vegas über knapp 10 000 Kilometer im Test laufen. Probleme machte dabei nur ein malader Starterakku. Auffälliger waren eher die deutlichen Rostansätze an der Auspuffanlage, hier gibt es offensichtlich noch in Hinblick auf bessere Oberflächentechnik im Werk zu tun.

Exakt so eine Victory vom Typ Vegas hat uns jetzt auch Jürgen Leu auf den Hof gestellt. In den V-Twin hat er sein ganzes bisheriges Victory-Wissen einfließen lassen. Und das hat es offensichtlich in sich. Denn der Prüfstandslauf dokumentiert einen deutlichen Kraftzuwachs in allen Lagen. Dabei geht es weniger um das Hochpäppeln der Spitzenleistung als vielmehr um das Stärken der mittleren Register. Drehmoment zählt bei einem dicken V-Twin mehr als Drehzahl. Ziel war es, einen athletischen Langarm-Zweizylinder auf die Räder zu stellen, der bereits mit lässigen Drehzahlen richtig Zug ans Hinterrad bringt. Das macht der Victory-Serienmotor schon ganz gut, und zwar auf einem Niveau, das die Harley-Kundschaft einen neidischen Blick riskieren lässt.

Victory nennt für den 1731 ccm großen Big-Twin der Vegas eine Spitzenleistung von 90 PS bei 4900/min und ein maximales Drehmoment von 140 Newtonmetern bei 2950/min. Bei unserem Test konnte die Serien-Vegas diese Werte auf dem Prüfstand nicht nur bestätigen, sondern sogar leicht überbieten (siehe Kasten).

Nachdem der Victory-Twin die Fitness-Werkstatt von Jürgen Leu besucht hat, erstarkt der Motor auf 110 PS und 174 Newtonmeter maximales Drehmoment. Diese deutlich gesteigerten Eckwerte sind natürlich nicht nur durch Feinschliff an der Motorperipherie zu erreichen. Leu baut neue Kolben mit geänderter Bodenform ein und modifiziert die Ventilsteuerzeiten mittels abgeänderter Nockenwellen. Hinzu kommen Änderungen an der Ansaug-

anlage und eine komplette Neuabstimmung des Einspritzmanagements. Schließlich komplettiert eine Miller-Auspuffanlage den immerhin 3600 Euro teuren Tuningaufwand.

Diese Miller-Auspuffanlage stellt das größte Mirakel in dieser Tuning-Geschichte dar. Denn diese korrekt mit Katalysatoren bestückte Anlage bietet weder augenfällig viel Dämpfervolumen, noch ist sie unanständig laut. Dennoch produziert der Motor mit diesem Nichts von Auspuff erstaunlichen Drehmomentdruck. Denn 174 Newtonmeter aus 1731 ccm Hubraum entsprechen der klassischen Faustformel für vorzügliche Viertakt-Arbeit. Die nämlich besagt, dass bei einem korrekt abgestimmten Saug-Viertakter rund ein Zehntel des Hubraums den Wert für das maximale Drehmoment darstellen sollte. Vergleichen Sie einmal, auf welche Serienmotoren diese Aussage zutrifft.

FAZIT: Unter dem Strich bringt das Leu-Tuning der Victory beim Durchzugsprint von 60 auf 140 km/h im großen Gang den Vorteil einer guten Sekunde. Neun statt 10,3 Sekunden. In nackten Zahlen hört sich das nach einer unerheblichen Steigerung an. Gefühlt sieht die Sache schon ganz anders aus. Wer die Leu-Victory gefahren hat, will sich ungern mit dem Serienstandard zufrieden geben. Einen Haken hat die Sache jedoch: TÜV gibt's keinen. Für alle gesetzestreuen Victoristen dürfte aber die Miller-Auspuffanlage für 900 Euro eine Überlegung wert sein. Ganz legal, und schön obendrein. □

TECHNISCHE DATEN: LEU-VICTORY VEGAS

Preis: Basismotorrad 14 490 Euro plus Nebenkosten, Tuning komplett 3600 Euro zusätzlich

Leistung: 111 PS (81 kW) bei 4800/min, maximal 174 Nm bei 3800/min. Serienmotor: 90 PS (66 kW) bei 4900/min, maximales Drehmoment 140 Nm bei 2950/min

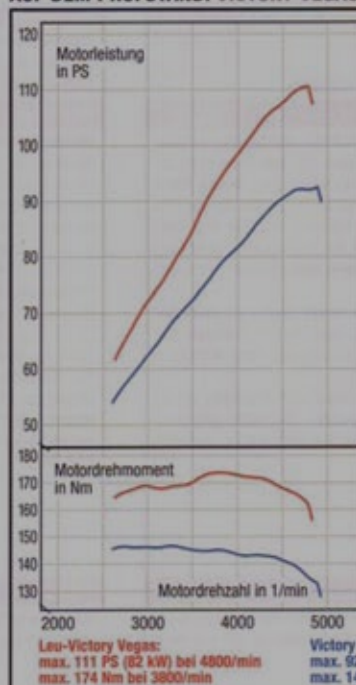
Motor: Viertakt-Zweizylinder-V-Motor, 50 Grad Zylinderwinkel, luftgekühlt. Vier Ventile pro Zylinder, ohc. Bohrung x Hub 101 x 108 mm, Hubraum 1731 ccm, Verdichtung 10,5. Elektronische Benzineinspritzung, Drosselklappen-Ø 45 mm. Miller-Auspuffanlage. Elektrostarter. Sechsganggetriebe, Endantrieb über Zahnriemen

Fahrwerk: Stahlrohr-Doppelschleifenrahmen. Telegabel, Ø 46 mm, Federweg 130 mm. Hinten Leichtmetallschwinge mit Monofederbein, Vorspannung einstellbar, Federweg 100 mm. Heck 12,0 Millimeter höher gelegt. Bereifung vorn 90/90-21, hinten 180/55-18. Scheibenbremse vorn, Ø 300 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 300 mm. Lenkkopfwinkel 57,5 Grad, Nachlauf 125 mm, Radstand 1684 mm, Sitzhöhe 650 mm. Tankinhalt 17 Liter, zulässiges Gesamtgewicht 523 kg

Garantie und Service: Zwei Jahre Garantie. Inspektion alle 8000 Kilometer

Kontakt: Leu-Tuning, Weserstraße 19, 26452 Sande, Telefon (04422) 999848, www.leutuning.de

AUF DEM PRÜFSTAND: VICTORY VEGAS LEU-TUNING UND SERIE



Serie gegen Tuningversion. Mit einem Blick ist zu sehen, was die umfassenden Eingriffe durch Tuner Jürgen Leu gebracht haben: mehr Dampf in allen Lagen. Und das, obwohl bei der Messung besonders für luftgekühlte Big Twins klimatisch ungünstige, weil sommerlich schwüle Temperaturen geherrscht haben. Ein Lob verdient auch die Serienabstimmung des Victory-Motors. Drehmomentverlauf und damit die Leistungsentwicklung sind vorbildlich. Leu bietet deshalb auch einen 100-PS-Basis-Tuningkit für 1900 Euro an. Der umfasst die bewährte Miller-Auspuffanlage plus Neuabstimmung der Einspritzanlage.

Leu-Victory Vegas:
max. 111 PS (82 kW) bei 4800/min
max. 174 Nm bei 3800/min

Victory Vegas Serie:
max. 92 PS (68 kW) bei 4800/min
max. 146 Nm bei 2700/min