



KILL BEE



Die Powercruiser von Victory schreien nach Customizing. Dann fahren sie auch besser!

Victory leidet. Gegen den großen Traditionshersteller aus Milwaukee verblasen die Motorräder des amerikanischen Herstellers. Sie werden selbst unter Bikern kaum wahrgenommen.

Dabei hat Victory mit der Hammer S einen echten Hammer im Programm. Wenn da nicht das polarisierende Design wäre. Scheinwerfer und Heckfender dürfen als misslungen abgehakt werden. Und dann wagen sich kaum Customizer an den amerikanischen Muskelprotz, der doch die V2-Konkurrenz mit seinem druckvollen Motor alt aussehen lässt.

Schweizer Performance

Um eine richtig gelungene Victory unter die Räder zu nehmen, mussten wir gar in die Schweiz fahren. Patrick Meyer von PM American Cycles ist dort nicht nur Victory-Vertragshändler, sondern auch Customizer. Er weiß, wie man das Potenzial einer Hammer S ausschöpft. Schließlich hatte er schon für die Schweizer Hardrockers von „Gotthard“ eine limitierte Serie aufgelegt. Das war eine perfekte Visitenkarte für die nun vorgestellte „Kill Bee“.

Als wir vor der Killer-Biene stehen, wird schnell klar, dass es sich um einen der gelungenen Umbauten handelt. Wir haben das auch schon anders gesehen. Das liegt nicht nur an der Lackierung aus Gelb und Anthrazit, sondern vor allem an der neuen Linienführung. Der klobige Heckfender ist verschwunden und durch eine Eigenentwicklung ersetzt worden. Auch den Scheinwerfer haben die Spezialisten aus Aspi durch das gefälligere Teil einer Victory Judge ersetzt. Ebenfalls verschwunden sind die armdicken Ofenrohre, die die Bezeichnung „Auspuff“ nicht annähernd verdient haben. Eine Turn-down-Anlage, die von BSL gefertigt wird, führt sowohl Abgase als auch Verbrennungsgeräusche an die Umwelt ab.

Mit wenig viel erreicht

PM American Cycles hat viel verändert, fein, dezent, unauffällig, ohne zu protzen. So wirkt die Custom-Victory wie aus einem Guss. Die Linie stimmt von vorn bis hinten. Zeit, die Kill Bee über die Schweizer Straßen zu jagen.

Der Customsitz offenbart die erste Überraschung: Es sitzt sich verdammt bequem



Die Zeiten klobiger Blinker sind endgültig vorbei. Das hier sind Lenkerendenspiegel und m-Blaze-Cone-Blinker von Motogadget

Bremsenpower für ein Eisenschwein. Die Doppelscheiben haben keine Mühe mit der schweren Hammer



Gecleanter Heckfender: Das LED-Rücklicht ist in den Fender eingelassen



PM American Cycles verwendet eine hydraulische Kupplung. Jetzt reichen zwei Finger, bei minimalen Hebelkräften



Polarisierend: Das Serien-Design der Hammer S kommt nicht gut an

auf der Kill Bee. Auch der Lenker passt. Der V-Bar-Lenker sorgt zusammen mit der Fußrastenanlage für eine entspannte Haltung. Ein Druck auf die minimalistischen Taster der Handarmatur, und der 1,7-Liter-V-Twin erwacht dumpf brabbelnd zum Leben. Die Tüten sorgen für den richtigen Sound. Den Schalthebel angetippt, der erste Gang schlägt satt ein.

Mit zwei Fingern gekuppelt

Eine weitere Überraschung ist die Kupplung. Sie kann mit gerade einmal zwei Fingern bedient werden. Gas auf, und ab in die Hügel um Aspi!

Der Victory-V2 zieht wie gewohnt kräftig an, macht aber einen etwas drehfreudigeren Eindruck als an der Serien-Hammer S. PM American Cycles verbaut einen Stage-I-Kit mit anderem Luftfilter. Zusammen mit dem Auspuff liegen gut fünf PS mehr an der Kurbelwelle.

Die Hammer schiebt in niedrigsten Drehzahlen durch die Kurven und spuckt uns am Ende mit Nachdruck wieder aus. Das macht Laune,

so muss Powercruising sein. Wir schmeißen uns in die Kurven bis es kratzt. Das passiert leider etwas zu früh und ist das leidige Problem der Hammer. Auch die Bereifung mit dem 250er Dunlop im Heck verlangt uns etwas Arbeit ab. Der Reifenhersteller ist nicht die erste Referenz im Breitreifenbau, und das merkt man eben gerade in den Kurven. Die Walze muss mit Nachdruck in Schräglage gezwungen werden, will sich immer wieder aufrichten und weite Radien gehen. Wer zu spät einlenkt, landet auf der Almwiese.

Wir können damit umgehen. Zwar sausen wir nicht wie eine angriffslustige Biene über die Landstraßen, es ist aber auch kein Tanz auf rohen Eiern. So lassen wir es schleifen, mal rechts, mal links. Irgendwann ist halt Schluss, dann nehmen wir etwas Gas zurück, bevor uns die Fußrastenanlage aushebelt.

Eine echte Custom-Victory

Mit Geschwindigkeitsüberschreitungen sollten wir in der Schweiz sowieso vorsichtig sein. Die eidgenössischen Cops kennen keine Gnade. Wer's übertreibt, ist ruckzuck seine Karre los.

Technische Daten	
Victory Hammer S „Kill Bee“	
Motor.....	Luft-/ölgewässler 50°-V2-Motor
Hubraum.....	1731 ccm
Leistung.....	95 PS
Getriebe.....	Sechsgang
Sekundärtrieb.....	Zahnriemen
Radstand.....	1669 mm
Leergewicht.....	305 kg
Rahmen.....	Doppelschleifen-Stahlrohr
Federung vorn.....	43-mm-Upside-down-Gabel,
.....	Federweg 130 mm
Federung hinten.....	Zweiarmschwinge, Zentralfeder-
.....	bein, Federweg 100 mm
Bremse vorn.....	300-mm-Scheibe,
.....	Vierkolben Zange
Bremse hinten.....	300-mm-Scheibe,
.....	Zweikolben Zange
Felge vorn.....	3.5 x 18 Zoll
Felge hinten.....	8.5 x 18 Zoll
Reifen vorn.....	130/70-18
Reifen hinten.....	250/40-18
Fender vorn.....	Polaris OEM
Fender hinten.....	PM American Cycles
Lenker.....	PM V-Bar, integrierte Riser
Griffe/Hebel.....	Beringer
Lenkerschalter.....	Motogadget
Fußrastenanlage.....	Polaris OEM
Scheinwerfer.....	Victory Judge
Tacho.....	Motogadget
Rück-/Bremslicht.....	Shin Yo
Blinker.....	Motogadget
Spiegel.....	Rizoma
Sitzbank.....	Einzelanfertigung Schmid
Lackierung.....	Res Bühler
PM American Cycles AG	
Bernstraße 30	
3267 Aspi bei Seedorf, Schweiz	
Tel 0041 (0) 32 - 373 40 73	
info@pm-americancycles.ch	
www.pm-americancycles.ch	

Aber die Kill Bee ist der Powercruiser, den man sich schon immer ab Werk wünscht. Als wir zu PM American Cycles zurückkehren, bleibt nur noch die Frage nach der Kupplung. Chef Patrick Meyer klärt auf: Sie arbeitet hydraulisch und ist mit einer selbst entwickelten Kupplungsplatte versehen, was die

Handkräfte drastisch reduziert. Deswegen flutscht die Biene auch wie Butter! Das Motto der Schweizer Spezialisten lautet: „We build what we ride“. Oder war es umgekehrt? Die Kill Bee fährt in beide Richtungen.

« Text: Christian Heim

Fotos: Volker Rost



**Runter bis es kratzt.
Die Angstnippel sorgen bei
Bodenkontakt für hässliche
Kratzgeräusche**