DARK SCORPION!

Victory Hammer 8-Ball, von PM American Cycles

Seit einigen Jahren sind die verschiedenen Victory-Modelle immer mal wieder auf der Straße anzutreffen. Wenngleich sich der Hersteller mit den Zulassungszahlen zufrieden zeigt, könnten es doch deutlich mehr sein. Sucht man nach feinen customizeten Modellen, so wird die Luft ganz schön dünn. Dabei gibt es, abgesehen davon, dass die Teile nicht aus Milwaukee kommen, nicht einen einzigen Grund für das stiefmütterliche Dasein.

Eigentlich bietet gerade die Hammer von Victory die optimalen Voraussetzungen für einen Verkaufshit. Die Ingenieure von Polaris haben bei der Entwicklung tatsächlich ganze Arbeit geleistet und einen wirklich guten Job gemacht. Die einzigen drei Gemeinsamkeiten, die eine Victory mit einer Harley hat, sind das Herkunftsland, zwei Räder und ein hubraumstarker V2-Motor. Und grade der Antriebsstrang ist im wahrsten Sinne des Wortes bereits ein zugkräftiges Argument für eine Victory. Der 49 Grad V-Motor hat einen Hubraum von 1731 Kubikzentimetern, mobilisiert 95 Pferde und hat einen maximalen Drehmoment von 150 Newton Metern. Die Entwickler waren gut damit beraten, keinen neuen Harley-Klon zu konstruieren, sondern ein eigenes Konzept, dass die Fehler und Schwachstellen der Kultmarke mit einer Neuentwicklung gar nicht erst gemacht werden. Das Stößelstangen-Prinzip sucht man an den Victorys jedenfalls vergeblich und auch das Rahmenkonzept ist deutlich verwindungssteifer. Aber das nur am Rande, denn hier geht es ja nicht um einen Vergleichstest, sondern darum, was sich aus dem Serienmodell einer Victory Hammer 8-Ball machen lässt.

Schaut man sich den Umbau an, den Patrick Meyer und sein Team von PM-American Cycles uns vor die Linse gerollt haben, so fällt neben der individuellen Optik vor allem die deutlich gefälligere Linie auf. Dabei waren dafür gar nicht so massive Änderungen an der Serie erforderlich, wie man vermuten könnte. Als erstes dürfte das Heck Eure Aufmerksamkeit wecken. Tatsächlich, das ist nahezu komplett neu. Und wer jetzt sagt, die knackig kantige Abdeckung des Hinterrades könnte auch von No-Limit-Customs stammen, der liegt gar nicht so weit daneben.

DARK SCORPION!

106
CUBIC INCHES
AMERICAN CYCLES
PM
SWITZERLAND

DARK SCORPION!

Die Jungs aus dem Süden Deutschlands haben den Rohling beigesteuert, der dann von PM American Cycles angepasst wurde. Jetzt noch ein weiterer Blick auf die Gummiwalze im Heck und Ihr dürft ein weiteres Mal zweifeln. Klarer Fall, auch dass zumindest die Raddimensionen nicht mehr dem Auslieferungszustand des Polaris-Werks entsprechen. Patrick Meyer und seine Jungs haben die Serienfelge von 8,5 auf 10,5 Zoll verbreitert. Jetzt passt auch ein mächtiger 300er Gummi unter das Heckteil. Und damit sich die Walze im Stand besonders eng an das Heck kuscheln kann, wurde statt der Seriendämpfer ein Airride System verbaut. Bei den Rädern selbst braucht Ihr Eure geschundenen Hirnwindungen nicht weiter zu beanspruchen, die schicken Rundlinge in 18 Zoll werden tatsächlich mitsamt dem Hammer 8-Ball Serienmodell ausgeliefert.

TechInfo

Allgemeines
Besitzer: ..... Tom Z.
Ort: ..... Schweiz
Umbau: .....PM American Cycles AG
Modell: .....Victory Hammer 8-Ball
Zeit: ..... 3 Monate
Kontakt: .....www.pm-americancycles.ch

Motor
Jahr: 2013
Hersteller: ..... Polaris
Hubraum: 106cui
Leistung: ..... 95 PS
Drehmoment: 150NM
Zylinder: .....49°
Kolben: .....Serie
Nockenwelle: .....Serie
Vergaser: ..... Bosch Einspritzung
Luftfilter: .....Serie
Zündung: .....Serie
Auspuff: .....BSL Firestarter in schwarz

Getriebe
Hersteller: ..... Polaris
Jahr: 2013
Typ: 6-Gang

Rahmen
Hersteller: ..... Polaris
Typ: .....Stahlrahmen

Gabel
Hersteller: ..... Polaris
Typ: .....Up Side Down

Vorderrad
Hersteller: ..... Polaris
Dimension: ..... 3.5 × 18
Reifen: .....AVON 130/70-18
Bremse: ..... Polaris 4-Kolben

Hinterrad
Hersteller: ..... Polaris
Dimension: ..... 10,5 × 18
Reifen: .....AVON 300/35-18
Bremse: ..... Polaris 4-Kolben
Dämpfung: .....Air Ride

Accessoires
Lenker: .....Fehling Drag Bar mit integriertem Motogadget Tacho
Riser: .....Polaris, umgebaut für innenliegende Elektrokabel
Griffe: ..... Beringer
Spiegel: ..... Rizoma
Fußrasten: ..... Polaris
Tank: ..... Polaris
Öltank: .....In Motor integriert
Schutzblech hinten: ..... NLC/PM American Cycles AG
Schutzblech vorne: ..... Polaris
Scheinwerfer: ..... Drag Specialties
Rücklicht: .....Shinyo Shorty
Blinker: .....Motogadget
Elektrik: .....PM American Cycles AG
Sitz: .....Sattlerei Schmid

Lackierung
Idee: .....PM American Cycles AG
Ausführung: ..... AS Carrosserie
Farbe: .....schwarz matt

Wir sagten ja bereits, dass an der Serie gar nicht viel gemacht werden muss, um ein wirklich ansehnliches Custombike zu bekommen. Als weiteres Highlight, das den Stil des Bikes massgeblich beeinflusst, wäre die Auspuffanlage anzuführen. PM American Cycles ist der Schweizer Stützpunkthändler für BSL- Auspuffanlagen. Keine Frage also, dass auch an diesen Umbau eine Anlage der Österreicher geflanscht wurde. Die Wahl fiel auf die BSL Firestarter in schwarz und darf damit als ausserordentlich gute Wahl gewertet werden.

Der Rest ist fast schon Kosmetik. Den passenden Scheinwerfer orderte man von Drag Specialties, die Griffe samt Hebel von Beringer in Kombination mit Spiegel von Rizoma. Sämtliche Kabel wurden in die Fehling Drag Bar mit integriertem Motogadget Tacho verlegt. Damit das auch mit

den serienmäßigen Risern funktioniert, mussten diese entsprechend präpariert werden. Die Fuhre hat bereits im Rohzustand so eine überzeugende Wirkung, dass ein aufwändiges Custompainting nur Augenwischerei wäre. Schwarz matt und fertig ist der Finstermann. Das Ding sieht nicht nur Klasse aus, es fährt sogar ausgezeichnet und baut dabei im Wesentlichen auf die bewährte Serientechnik. Das Loch in Eurer Haushaltskasse dürfte damit deutlich kleiner ausfallen, als bei einer Umbaumaßnahme mit echtem Milwaukee Iron. Auf jeden Fall haben die Schweizer Motorradexperten eindrucksvoll bewiesen, dass sie ihr Handwerk verstehen. Wenn man weiß, was man tut, muss man nämlich gar nicht so viel tun …

Text & Fotos: Peter Schulz