



BETTER **CRUISIN'**

Beide sind „long“ und beide sind auch „very low“. Wir haben Harley-Davidsons neue Softail Breakout mit der Victory Hammer 8-Ball verglichen. Welches Bike ist der bessere Cruiser?

■ TEXT: Heinrich Christmann ■ FOTOS: Volker Rost

Nachdem die Company vor zwei Jahren die etwas glücklose Softail Rocker C vom Markt genommen hatte, gab es im Portfolio der Company kein echtes Pendant mehr zu den Breitreiben-Schlegeln von Victory. Mit der Breakout hat sich das nun geändert. Diese Softail ist mit ihrem Radstand von 1710 Millimetern ein Riesenschlitten und steht zudem auf ziemlich fetten Gummis. Sehr ähnlich verhält sich das mit der Victory

Hammer. Sie hat 40 Millimeter weniger Radstand als die Breakout, indes, echte Welten sind das bei diesen Dimensionen nicht. Die Hammer hat fast das gleiche Gewicht wie die Breakout und wie diese protzt auch sie mit einer dicken Schluffe am Hinterrad, im Falle der Harley handelt es sich um ein 240er-, die Hammer steht auf einem 250er-Hinterrad. Beide setzen auch vorne auf breite Reifen, 130 Millimeter waren vor 20 Jahren noch durchaus salon-

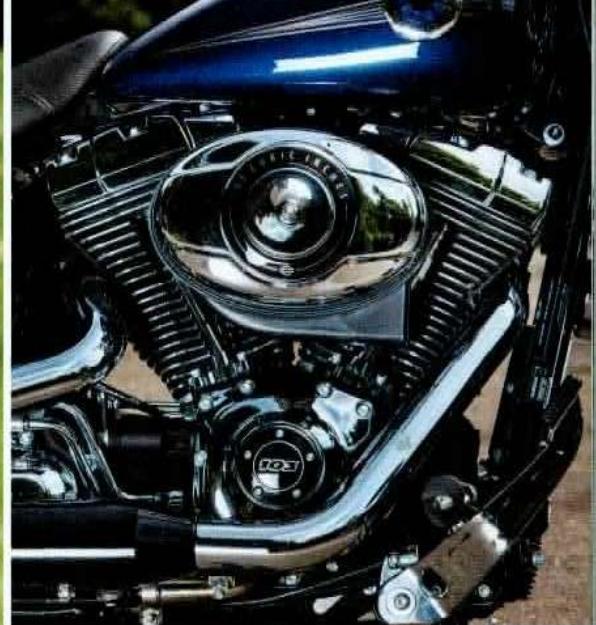
fähig für Hinterreifen, heute fährt man so was vorne. Allerdings kombinierten die Harley-Ingenieure die satte Vorderradbreite mit einem recht großen Raddurchmesser, was durchaus unmittelbare Auswirkungen auf das Handling hat. Aber davon später mehr im entsprechenden Kapitel.

KAPITEL MOTOR

Beide Maschinen werden von einem großen V2-Motor angetrieben, wobei die Bauart



Sehr ähnliche Konzepte, doch die Unterschiede beim Fahren sind immens. In diesem Fahrfoto ist sehr gut erkennbar, wie weit nach vorne sich der Harley-Pilot beugen muss



so ziemlich das einzige ist, was die beiden gemeinsam haben. Der Motor der Harley ist der bekannte stößelstangengesteuerte Twin Cam B. Seine Zylinder stehen im Winkel von 45 Grad zueinander. Die beiden Nockenwellen liegen unten im Motor. Seit dem Modelljahr 2013 haben alle Softails 103 Kubikinch, das macht 1.690 Kubikzentimeter Hubraum. Der Twin-Cam-103B-Motor ist ein Zweiventiler, das heißt, in jedem Zylinderkopf steuert je ein Ein- und ein Auslassventil den Gaswechsel.

Der Motor der Victory Hammer ist hubraumtechnisch nahe bei der Harley. Mit 106 Kubikinch, das sind 1.731 ccm, hat er nur 40 ccm mehr aufzubieten; solch ein kleines Plus an Brennraumgröße darf man getrost vernachlässigen. Jedoch besitzt der Victory-Motor, dessen Zylinder in einem 50-Grad-Winkel zueinander stehen, kettengetriebene obenliegende Nockenwellen und vier Ventile pro Zylinder. Und darin scheint das Geheimnis der Mehrleistung

zu liegen. Bei Einzelhubräumen von 850 ccm, mit denen wir es hier zu tun haben, ist es ganz wichtig, dass die Frischgasfüllung möglichst optimal verläuft. Und dies kann man über die Querschnitte von zwei Einlassventilen je Zylinder – wie im Falle der Victory – halt viel besser erreichen.

Wir haben beide Maschinen auf einem Leistungsprüfstand messen lassen. Es kam heraus, was wir bei den Tests auf der Straße schon längst erfahren hatten: Der Motor der Victory spielt einfach in einer anderen Liga. Es ist nicht so sehr die Spitzenleistung, die ihn deutlich von dem Harley-Aggregat abhebt, sondern die unglaublich druckvolle Art der Leistungsentfaltung und vor allem das immens hohe Drehmoment, das über fast das gesamte Drehzahlband ansteht. Schon bei 2000 U/min stehen 135 Nm an,

der Harley-Motor bietet bei dieser Drehzahl 120 Nm. Bei 2300 U/min stemmt die Victory bereits 140 Nm und fällt von nun an bis in den Begrenzer hinein nie mehr unter diese Marke. 144 Nm bilden bei 2660 U/min den Gipfel dieses stabilen Drehmomentplateaus. Die Harley schwingt sich bei 2900 U/min kurz auf den Wert von 130 Nm, um von da ab kontinuierlich an Drehmoment zu verlieren. Bei 5180 U/min liefert die Harley eine Spitzenleistung von 74,2 PS, hat bei dieser Drehzahl aber nur noch knapp 100 Nm. Ganz anders die Victory. Deren Leistungskurve verläuft völlig linear bis zur Höchstleistung von 82 PS bei 4100 U/min, dann macht der Begrenzer dem Treiben ein Ende.

In der täglichen Fahrpraxis wirken sich diese Prüfstandswerte viel dramatischer aus. Die Victory funktioniert ab einer Dreh-

Der moderne **Vierventil-Motor** der Victory spielt einfach in einer **anderen Liga**



Edel gemacht: Die neue Harley-Davidson Breakout kommt schon serienmäßig mit der Anmutung eines Custombikes. Viel Chrom, schicke Räder, liebevolle Details wie etwa das Tankemblem und die lackierten Graphics auf dem Tank machen was her





Beide Cruiser stehen auf fetten Schlappen. Die Harley steht etwas geduckter da und ist vier Zentimeter länger

zahl von 1600 U/min stuckerfrei und entspannt, ab 1800 U/min kann man im sechsten Gang Gas geben und die Fuhre prescht voran. Die Harley braucht im Vergleich dazu gute 3000 Touren, um entschlossen zu schieben. Oder anders gesagt: Um in etwa die gleiche Beschleunigung zu erleben wie auf der Victory im sechsten Gang ab 1800 U/min, muss man bei der Breakout nicht einen, sondern sogar zwei Gänge hinunterschalten. Die souverän motorisierte Hammer ist ein richtiges Tier, wenn es um schaltfaules Po-

dran. Die Serientöpfe der Vic gehen jedenfalls weder optisch noch soundtechnisch!

KAPITEL FAHRWERK

Zumindest was die Hinterradführung und -federung angeht, unterscheiden sich die beiden Kontrahenten fundamental voneinander. Das Hinterrad der Harley steckt als Mitglied der Softail-Familie in einer Dreiecksschwinge, zwei Federbeine liegen unter dem Getriebe versteckt. In der Victory ist eine Zweiarmschwinge aus Leichtmetall

Durch das **aktive Ansaug- und Auspuffsystem** klingt die serienmäßige Harley etwas besser

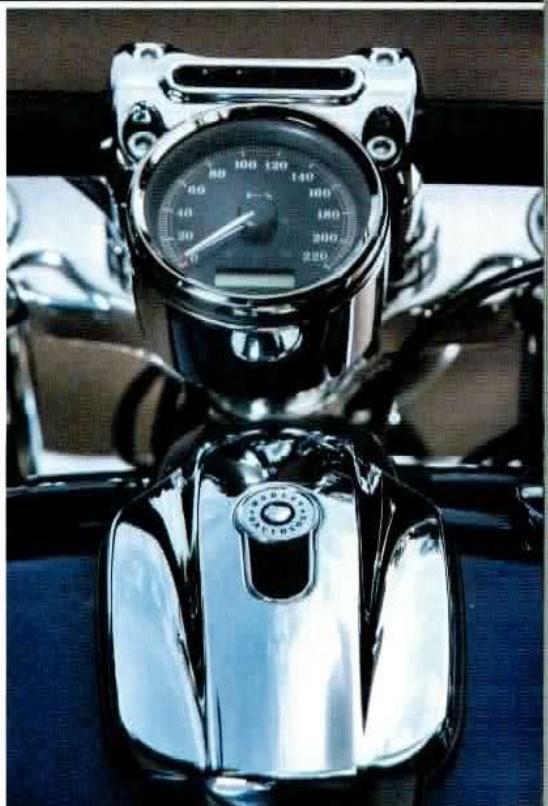
wercruisin' geht. Die Harley muss dagegen ständig auf einem deutlich höheren Drehzahlniveau gehalten werden, um vernünftig zu marschieren. Die Motorenwertung entscheidet deshalb ganz klar die Vic für sich.

KAPITEL SOUND

Ojemine, ein schwieriges Thema. Wirklich gut klingen beide Bikes mit den Serientöpfen nicht. Die Harley verfügt allerdings – anders als die Victory – über das sogenannte „aktive Ansaug- und Auspuffsystem“. Das leitet bei bestimmten Drehzahlen das Abgas nicht nur über den braven, weil leisen Auspuff, sondern mittels Klappenregelung dann auch über den bösen, weil lauter Auspuff. Solch ein System hat die Hammer nicht, sie bleibt statisch stark gedämpft. Emotionen kommen angesichts dieses abgewürgten Geräusches nicht wirklich auf. Der langen Rede kurzer Sinn: Die Kapitelwertung Sound kann die Harley für sich entscheiden. An die Harley kann oder sollte, an die Victory hingegen muss ein anderer Auspuff

verbaut, die sich über ein progressiv wirkendes Hebelsystem auf ein einzelnes, stehend positioniertes Gasdruckfederbein abstützt. Wichtig ist an dieser Stelle zu erwähnen, dass wir die Victory Hammer in der Modellvariante „8-Ball“ getestet haben. Diese 8-Ball ist mit einem kürzeren Federbein von Haus aus tiefergelegt, sie bietet im Gegensatz zu ihrer Modellschwester Hammer (10 cm) hinten nur 7,5 Zentimeter Federweg. Da kann die Harley sogar ein bisschen mehr. Mit 7,9 Zentimetern ist sie für eine Softail zwar nicht wirklich komfortabel, aber doch ausreichend und dazu noch bemerkenswert smooth abgestimmt.

Kommen wir zum Handling: Die Harley hat einen längeren Radstand, einen größeren Nachlauf und rollt auf einem viel größeren Vorderrad; alles Kriterien, die gute Handlichkeit in Wechselkurven entgegenstehen. Das 21-Zoll-Rad der Harley an der recht flach stehenden, über die Gabelbrücken zusätzlich leicht gereknickten Gabel baut naturgemäß höhere Kreiselkräfte auf als der



Erlesenes Cockpit: Die Uhr an den verchromten Risern, darunter das umwerfend gestylte Dashboard (o.)





Zur Erklärung: Dies war unser Dauertest. Nicht Serie sind die Lampe (LSL), die Blinker (Rizoma), die Tourensitzbank (Victory), der seitliche Kennzeichenhalter (Genscher) und die Auspufftöpfe (Penzl). Die Leistungsmessungen wurden selbstredend mit den Serientöpfen gemacht





Das 130er-Vorderrad der Breakout in 21 Zoll und der längere Nachlauf fordern beim Handling Tribut. Die Hammer 8-Ball ist handlicher

18-Zöller in der Vic. Zusammen mit der etwas steiler stehenden Gabel und dem kürzeren Radstand gibt sich die Hammer im Fahrbetrieb spürbar handlicher. „Selbst schieben und rangieren lässt sich die Victory viel leichter“, bemerkte einer, der mit Harleys sehr viel zu tun hat.

Auch die Ergonomie ist auf der Victory gelungener. Durch den weit nach hinten zum Fahrer hin orientierten Lenker verkürzt sich der Abstand Sitzkuhle/Griffe auf 80 Zentimeter, der Harley-Fahrer muss sich sieben Zentimeter weiter nach vorne recken.

Ruhm. Die läppische Einzelscheibe im Vorderrad genügt einfach nicht, solch ein 320-Kilo-Trumm anständig zu verzögern. Wer solch eine Eisenfestung einigermaßen vernünftig bewegen will, muss sich angelehnen, die Hinterradbremse zur Hauptbremse zu machen. Vorne wird lediglich zusätzlich gebremst. Unsere Test-Harley bremste etwas verhaltener, was aber der Tatsache geschuldet ist, dass ab Werk Beläge mit einer total luschten Reibwertabstimmung montiert werden. Wir haben's schon öfter getestet (siehe DREAM-

Bei schnellen **Richtungswechseln** verlangt die Breakout etwas **mehr Impulse** vom Fahrer

Klingt nach wenig, ist aber in der Praxis viel. Auf der Harley weht man irgendwie wie ein aufgespanntes Segel hinter der ziemlich gerade geformten Lenkstange her; mit einem Pullback-Lenker kann man das aber in den Griff bekommen.

Auf der Autobahn fahren beide Fahrzeuge tadellos geradeaus, über 160 km/h wird's lediglich aufgrund des tosenden Winddrucks eher ungemütlich auf beiden. Kurven meistert die Victory nicht nur behender, sie setzt auch später auf als die Breakout. Die Fußrasten sind fünf Zentimeter schmäler montiert, zudem besitzt die Vic zwei Zentimeter mehr Bodenfreiheit. Unser Fazit: Die Hammer ist nicht nur handlicher als die Breakout, aufgrund ihrer Fahrwerksgeometrie und der größeren Schräglagenfreiheit ist auch der Spaßfaktor auf ihr einen Tick höher.

KAPITEL BREMSEN

Beim Thema Verzögerung bekleckern sich beide Probanden nicht allzu sehr mit

MACHINES Ausgabe 5/12). Der Zubehörmarkt hält passende Beläge parat, die die Bremse um ein Vielfaches besser machen. Die Vic hat zwar besser gebremst, allerdings hatten wir unserem Dauertest schon vor geraumer Zeit besser funktionierende Beläge verpasst. Deshalb geht diese Wertung pari aus.

KAPITEL AUSSTATTUNG, ZWEI-PERSONENTÄGLICHKEIT, ANMUTUNG

Beide Fahrzeuge sind recht rudimentär ausgestattet. Diese Feststellung ist nicht als Tadel gemeint, denn was nicht dran ist, kann nicht kaputtgehen. Dennoch, ergonomisch einstellbare Kupplungshebel hätten wir uns an beiden gewünscht – leider Fehlanzeige. An beiden ist ein Mono-Rundinstrument verbaut, das analog die Geschwindigkeit anzeigt. In den kleinen eingelassenen LCD-Fenstern lassen sich zusätzlich verschiedene Infos abrufen. Hier konnte die Harley punkten, denn sie verfügt über eine hoch-



Im größeren LCD-Display der Analoguhr gibt es ein paar Infos mehr als bei H-D. Luftfilter ohne Aktiv-Inlet-System



gradig nützliche Restreichweitenanzeige. Da muss Victory unbedingt nachziehen.

Passagieren sind die angedachten Winz- sitze eigentlich nicht zuzumuten, das schmale Sitz-Brikett auf der Breakout muss man im Grunde als schlechten Witz empfinden. Aber auch auf dem etwas breiteren Serien- Soziussitz der Hammer mag keiner lange hocken müssen. Hinweis: Bitte nicht verwirren lassen. Auf den hier gezeigten Fotos ist auf der Vic eine spezielle Touringsitzbank mit kleiner Sissybar zu sehen. Dieses super- bequeme Teil ist Zubehör, es ging in keiner Weise in die Wertung ein, weil es nicht serienmäßig ist.

Von der Anmutung her kommt die Harley bei Weitem wertiger rüber. Das liegt vor allem an dem vielen Chrom, den die Breakout trägt. Ob Motorendeckel, Fenderhalter oder Riemenschutz, alles chromglänzend. Auch die Spiegel und die massiven Riser, die gleichzeitig das Rundinstrument halten, sind in den glitzernden Überzug getaucht. Besonders edel ist den Machern das kleine Dashboard auf dem Tank gelungen, neben dem knackig kurzen Heckbügel eines der stilistischen Highlights an der Breakout. Mit den polierten Brücken an der flach angestellten Gabel, dem dreidimensionalen Tankemblem und dem gegossenen Öltank mit Mittelfinne sieht die Breakout nicht aus wie ein Serien-Bike, sondern her schon wie ein Custombike. Was den optischen Auftritt angeht, hat die Victory keine Chance gegen den neuen Beau aus Milwaukee. So viel Chrom möchte aber auch bezahlt sein. Immerhin gut 6000 Euro Preisdifferenz liegen zwischen den beiden Fahrzeugen; was das Preis-Leistungs Verhältnis angeht, ein nicht unerheblicher Aspekt. Die Kapitelwertung lassen wir deshalb unentschieden

TECHNISCHE DATEN

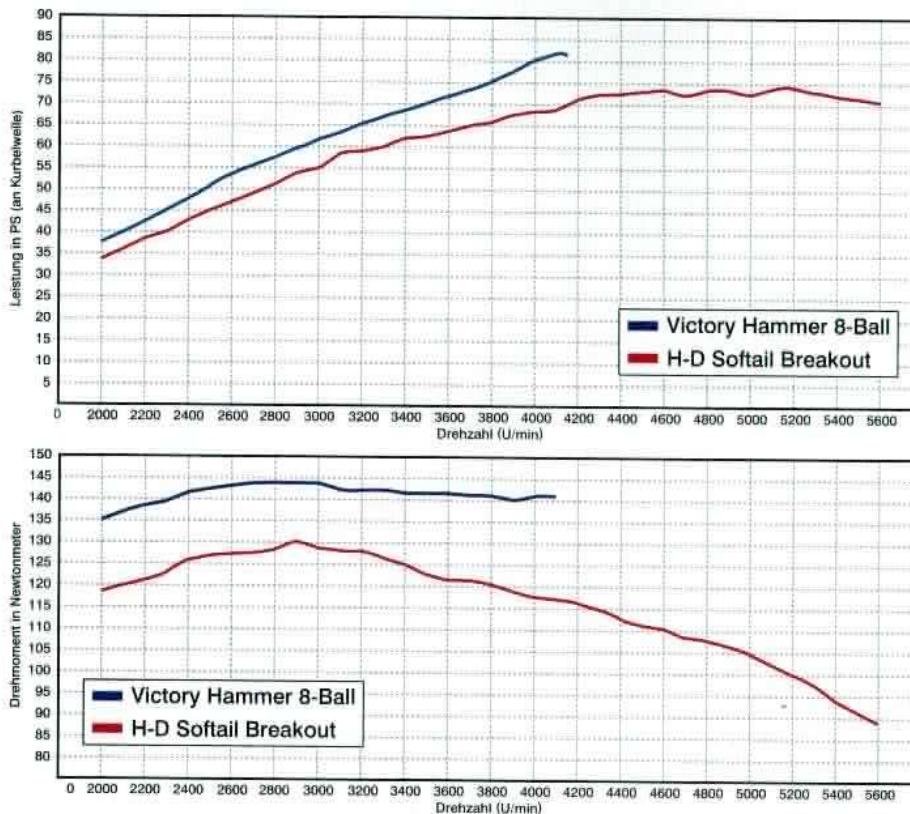
H-D BREAKOUT (FXSB)

Motor: ... Twin Cam 103B
Hubraum: 1.690 ccm
Leistung* (an Kurbelwelle): .. 74,2 PS bei 5180 U/min
Drehmoment* (an Kurbelwelle): 130,1 Nm
..... bei 2982 U/min
Vmax (Werksangabe): 180 km/h
Bereifung: vo. 130/60 B21; hi. 240/40 R18
Leergewicht (Werksangabe): 322 kg
Zuladung: 211 kg
Tankinhalt: 18,9 l
Radstand: 1710 mm
Sitzhöhe ohne Fahrer: 660 mm
Preis: ab 20.895 Euro

VICTORY HAMMER 8-BALL

Motor: Freedom V2 106
Hubraum: 1.731 ccm
Leistung* (an Kurbelwelle): .. 81,9 PS bei 4106 U/min
Drehmoment* (an Kurbelwelle): 143,9 Nm
..... bei 2659 U/min
Vmax (Werksangabe): 195 km/h
Bereifung: vo. 130/70 R 18; hi. 250/40 R18
Leergewicht Werksangabe): 319 kg
Zuladung: 214 kg
Tankinhalt: 17,0 l
Radstand*: 1670 mm
Sitzhöhe ohne Fahrer*: 670 mm
Preis: ab 14.490 Euro

*Eigenmessungen



Für ihre Höchstleistung von 74 PS braucht die Harley fast 5200 U/min, das drückt die Hammer schon bei 3750 U/min. Noch beredter ist die Drehmomentkurve. Hoch über der H-D-Kurve thront eine wahre Cruiser-Macht, das Nm-Gebirge der Victory

ausgehen, denn die edlere Optik lassen sich die Milwaukeeer schmerhaft teuer bezahlen.

FAZIT

Ich weiß, Sie wollen das nicht lesen: Aber die Victory ist ein tolles Cruiser-Motorrad. Ihr unglaublich kräftiger Motor steckt in einem gut gemachten Fahrwerk. Auch bei der Fahrbarkeit, der Handlichkeit, der Schräglagenfreiheit und der Sitzposition hat sie die Nase vorn. Was sie nicht hat, ist Prestige, Renommee, Nimbus. Nicht zu vergessen diese nicht wegzudiskutierende, schier unfassbare Wertbeständigkeit. Und

dieser Hauch Mythos, der die Bikes aus Milwaukee umweht. Davon hat die wirklich sehr gelungene Harley-Davidson Breakout reichlich. Auch sie fährt sich – bedenkt man den Radstand und die Fahrwerksdaten – überaus ordentlich, nur im direkten Vergleich hat sie halt das Nachsehen. Die Breakout wirkt kostbar, ihre Anmutung ist die eines sehr viel teureren Custombikes. Ein großer, sehr gelungener Wurf für Harley-Davidson, auch wenn sie sich in den Eigenschaftswertungen, die rein und nur mit Motorrad fahren zu tun haben, der deutlich günstigeren Konkurrentin aus Minnesota geschlagen geben muss.



Die Breakout kommt wertiger daher, dafür kostet sie aber auch satte 6000 Euro mehr