



Fahrbericht Victory Cross Roads



Die Vorfreude war groß. Hatte ich die Cross Road schon vor einem Jahr in Schottland Probe gefahren. Der damalige Eindruck war genial und darum freute ich mich auf den Dauertest.

Ein Volltourer, der nicht nur optisch ansprechend ist, sondern auch durch Technik und Fahrvergnügen überzeugt. Hatten die 2010er Victory-Modelle noch mit leichten Drehmomentproblemen im 4. und 6. Gang zu kämpfen, hat Victory für die 2011er Modelle seine Hausaufgaben gemacht und diese Schwäche nicht nur ausgemerzt, sondern eindrucksvoll verbessert. Der Durchzug in den hohen Gängen lässt nichts mehr zu wünschen übrig und überzeugt mit seinem gewaltigen Drehmoment.

Die Cross Serie ist, bis auf den bewährten Motor und das überarbeitete Getriebe, eine vollkommene Neuentwicklung. Von der Entscheidung zum Bau dieser Tourenmodelle bis zur Serienreife benötigte Victory dreieinhalb Jahre. Neun Vollzeitingenieure wurden zur Konstruktion dieser neuen Bikes abgestellt. 2,4 Millionen Meilen wurden die Bikes auf dem Prüfstand und 250.000 Meilen auf der Straße getestet. Und das Ergebnis kann sich sehen lassen.

Der neu entwickelte, hohle Alu-Rahmen überzeugt mit niedrigem Gewicht, einfachem Handling, super Kurvenlagen und Stabilität in höheren Geschwindigkeitsbereichen. Der jetzt schon bewährte 50 Grad V-Twin mit Luft/Ölkühlung, 1.731 ccm (106

cui) und 92 PS sorgt für genügend Durchzug in allen Fahrsituationen und das neue überarbeitete 6 Gang-Overdrive-Getriebe bringt das Drehmoment genau richtig auf die Straße. Auch so kleine Feinheiten wie der Leerlaufassistent, machen das Fahren mit der Cross-Serie zum reinen Vergnügen. Also, da stand sie vor mir, mit dem Charme eines Straßenkreuzers aus den 50ern.

Die Sitzposition ist absolut entspannt, meine 1,90 m finden genug Platz auf dem bequemen Sattel und auch meine Füße stehen sicher auf den riesigen Trittbrettern. Wem das noch nicht reicht: Die Trittbretter sind für alle Körpergrößen verstellbar. Den Zündschlüssel links reingesteckt, Zündung an und ein leichter Druck auf den Startknopf lassen den gewaltigen V2 sofort starten. Leider kommt der Sound des Triebwerkes mit der Original Auspuffanlage nicht so gut an. Ich spüre geballte Kraft am Gasgriff, höre aber nichts. Das muss sofort geändert werden. Deshalb ging die erste Fahrt sofort zu den Soundspezialisten von „Dr. Jekill & Mr. Hyde“ im fränkischen Eisenheim. Denn brandneu gab es jetzt die EG-ABE ihrer Auspuffanlagen für alle Victory-Modelle. Voller Erwartung ließ ich die Anlage montieren, denn der Sound aus dem großvolumigen Motor müsste grandios sein. Alle Auspuffanlagen von „Dr. Jekill & Mr. Hyde“ sind mit einem elektronischen System ausgestattet, das die gesetzlichen Vorschriften mit und ohne Sound Switch einhält.

Mit eingebauten Sound Switch werden in beiden Positionen des Schalters die Bestimmungen des öffentlichen Straßenverkehrs, bzw. der EG-Richtlinie 97/24 EG bezüglich des Standgeräusches, des Fahrergeräusches und der Abgasnormen eingehalten. Eine wahre „Social Sound Control“, denn der Sound kann immer allen Gegebenheiten angepasst werden. Und er war bombastisch. Ein tiefes Bollern drang aus der Tiefe des 106 cui Motors und nun war die Beschallung für den gewaltigen Vortrieb genau richtig. Kraft muss man nicht nur fühlen sondern auch hören.

Nun ging es endlich auf die Straße. Viele Ausfahrten auf den Landstraßen rings um Stuttgart, auf die Schwäbische Alb, den Schwarzwald und die lange Autobahnfahrt zu der Arneitz Custom Show am Faaker See standen auf dem Programm. Das Fahrwerk fühlte sich auf den Landstraßen richtig wohl und auch auf dem Highway ist die Victory Cross Roads in ihrem Element.

Die Bereifung, 130er vorne und 180er hinten sowie der tiefe Schwerpunkt sorgen für eine tadellose Handlichkeit. Durch die 43er Upside-Down Gabel vorne und das einzelne, luftunterstützte Federbein hinten werden alle normalen Unebenheiten komfortabel weggefedert. Der schnell abnehmbare Wind-Shield, mit vier Schrauben gesichert, gibt noch mehr Komfort bei schneller Autobahnfahrt. Auf der Landstraße blieb er aber meistens in der Garage.



Fahrbericht Victory Cross Roads

Die wichtigen Fahrerinformationen werden über den großen, verchromten Tacho geliefert. Ein klassische Tachonadel zeigt die Geschwindigkeit an, ab 120 km/h leider sehr eng gestaffelt. Weitere praktische Informationen im integrierten LCD-Display sind die Ganganzeige, die Tankanzeige, Uhrzeit und wahlweise auf Tastendruck links am Lenker, Kilometer, Tageskilometer und Drehzahl. Nach 280 gefahrenen Kilometern meldete sich die Tankwarnleuchte. Der große 22l-Tank lädt zu langen Touren ein und wir brauchten ca. 6 Liter auf 100 km im gemischten Fahrbetrieb.

Absolut praktisch sind die in Fahrzeugfarbe lackierten Hartschalenkoffer. Mit 80 l Fassungsvermögen nehmen sie fast alles auf, was der Tourenfahrer so braucht. Praktisch

ist die einfache Demontage der Koffer für Wartungsarbeiten. Es wird kein Werkzeug benötigt - unten stehen sie auf der Auspuffanlage auf und seitlich sind sie über zwei Knebelverschlüsse gesichert.

Fazit: Die Victory Cross Roads, hier die getestete „Delux“-Version, ist ein voll alltags-tauglicher Tourer für Freunde des dicken Big-Twins. Mit viel Dampf und absolutem Fahrkomfort bringt sie einen durch alle Fahrsituationen. Ob auf der Fahrt ins Cafe, zum Kurzausflug in die nähere Umgebung oder zur Langstrecken-Tour, mit der Cross Roads ist man immer gut angezogen. Das Preis-Leistungsverhältnis ist bei einem Preis von 18.490,- Euro im oberen Spitzenbereich.

Text: Erwin Riegel

Fotos: Victory, Erwin Riegel

