

An der Wiege der Harley-Davidson V-Rod Muscle standen alle guten (oder bösen) Geister des Drag-Racing: Sie lasse sich so wenig zähmen wie ein Mustang, sagt der Hersteller. Man könne nur hoffen, dass sie einen dulde.

VOM DRAG-RACING AUF DIE STRASSE

Von Andreas Fischer (Text) und Matthias Hofstetter (Foto)



WIE AUS EINEM BLOCK GEFRÄST: Die V-Rod Muscle ist in jedem Detail toll verarbeitet. Und sie lässt gern ihre Muskeln spielen. Für einen Zwischensprint ist sie jederzeit bereit.

— **UNÜBERSEHBAR** hat das Drag-Racing über eine Viertelmeile, diese uramerikanische Spielart des Motorsports, wo nur die schiere Kraft zählt, das Aussehen der Harley-Davidson V-Rod Muscle geprägt. Das Cockpit wirkt massiv, fast wie aus einem polierten Aluminiumblock gefräst. Die Augen bleiben am Scheinwerfer des silbergrauen Ungetüms hängen, an den Leichtmetall-Gussrädern, am eckigen Sattel. Beinahe schon kleine Kunstwerke sind die in die Spiegelhalter eingelassenen LED-Blinker.

Der Rahmen umschliesst den mächtigen, wassergekühlten 60°-Revolution-Twin, den von Porsche entwickelten, stärksten Harley-Motor. Beim Dragster-Sport zählt nur der Vortrieb. Doch anders als die Rennstreckenmaschinen trägt die V-Rod die Fussrasten Harley-typisch weit vorgestreckt und deutet damit an, dass sie auch für andere Vergnügungen zu haben ist. Ganz so unzähmbar wie ihre Anmutung vermuten lässt, so viel sei verraten, ist sie nicht...

— **LOS GEHT'S.** Warten wir also nicht länger und steigen wir in den mit einer Sitzhöhe von 64 cm angenehm niedrigen Sattel. Lenk- und Zündschloss lösen und dann in die Tasche mit dem

Schlüssel, denn sonst ist er, da er nicht im Schloss haftet, in der ersten Kurve weg. Ein Druck auf den Starter. Leichte Vibrationen verraten, dass der Motor läuft. Was dagegen aus den beidseitig verlegten, fetten Auspuffrohren kommt, ist kaum mehr als ein leises Lüftchen. Da hätte man vom Aussehen her mehr erwartet.

121 PS leistet der für eine Harley untypisch kurzhubige Motor. Das genügt, um die rund 300 Kilogramm schwere Fuhre zügig vorwärtszutreiben. Allerdings wird etwas mehr Schaltarbeit erwartet als bei einem traditionellen Harley-Triebwerk. Der breite Lenker, die Tankatruppe und der eckige, aber nicht unbequeme Sattel ermöglichen eine entspannte Haltung, nicht zu lässig, aber auch nicht zu sportiv. Der Sozia allerdings bleibt wenig Platz.

Locker rausche ich unter der fahlen Märzsonne durch die noch ziemlich schneebedeckte Innerschweiz. Gegenüber den früheren V-Rod-Modellen ist die Muscle etwas kürzer übersetzt. Die Abgasführung über zwei Rohre scheint der Leistungs- und Drehmomentausbeute ebenfalls förderlich. So macht es richtig Freude, die Muscle mit einem Dreh am Gasgriff zu beschleunigen. In vier Sekunden von Null auf Hundert ist für eine Harley



DAS MEINT DER TESTFAHRER:

«Ausser dass die Waden, wenn man nicht aufpasst, dem heissen Auspuff gefährlich nahe kommen, gibt es nichts zu meckern: Die V-Rod Muscle zu fahren ist ein tolles Gefühl.» **ANDREAS FISCHER**



eine bemerkenswerte Leistung. Da wird die V-Rod Muscle ihrem Namen durchaus gerecht. Notfalls macht man beim Ampelsprint auch neben einem Sportler keine schlechte Figur. Das kleine Rückkissen gibt dem nach hinten rutschenden Fahrer dabei den nötigen Halt.

— **ON THE ROAD.** Der Motor grummelt angenehm tief, nicht sehr laut, aber nicht ganz ohne «good vibrations». Die Maschine lenkt gut ein und setzt relativ spät auf. Allzu dynamischem Kurvengeschlängel setzt nur der imposante 240-Hinterreifen Grenzen. Das Revier der Muscle ist eher die offene Strasse. Gut fährt, wer weite Radien wählt. Auf diese Weise lässt sich flott unterwegs sein. Für das Dragster-Gefühl sorgen neben der rasanten Beschleunigung auch die hinteren Federbeine: Für Fahrten auf unebener Unterlage über mehr als eine Viertelmeile dürften sie etwas sensibler ansprechen. Die Upside-Down-Gabel vorne dagegen ist ohne Fehl und Tadel.

Kommt die Rede auf die Bremsen, lächeln Harley-Fahrer meist nachsichtig. Schliesslich geht es ums Fahren, nicht ums Bremsen. Dennoch muss man hier davon sprechen, denn die Versuchung, die V-Rod Muscle anzutreiben, ist gross. Gut zu wissen, dass sich auch rasante Fahrten einwandfrei abbremsen lassen. Das serienmässige ABS setzt nicht zu früh ein. Im Normalfall ist es kaum spürbar. In Notsituationen jedoch dürfte es seinen Wert erweisen.

Langsam wird es kühl. Mich zieht es zurück in tiefere Gefilde. In der wärmenden Sonne, neben einer Aussichtsbank an der Seestrasse geparkt, erweckt die neue V-Rod sofort das Interesse der Passanten. Manche halten extra an, um das silberne Wunder zu bestaunen. Im Stehen wie im Fahren weckt die neue V-Rod ein gutes Gefühl von Dynamik und Kraft. So wie sie aus der Fabrikation kommt, wirkt sie edel und absolut fertig. Aber natürlich steht auch bei dieser Harley einer persönlichen Verschönerungskur beim Tuner nichts im Wege.

