

Yamaha Wild Star: 1,6 Liter Hubraum

Wer bietet mehr? Mit der XV 1600 stellt Yamaha den größten V-Zweizylinder der Cruiser-Szene vor. Und das ausgerechnet im Heimatland von Harley-Davidson.

Es mußte ja irgendwann soweit kommen. Kopien gab's jede Menge, aber das Original galt immer noch als Tabu. So eine Art Geschmacksmusterschutz aufgrund der langen Tradition. Und nun das! Ein V-Zwei mit Stößelstangen und Riemenantrieb in einem Schleifenrahmen mit Starrahmen-Optik.

Yamaha heißt der Übeltäter – und die Krone der Frechheit: Die XV 1600 Wild Star wird für lumpige 20.000 Mark unter Fransen-Volk gebracht. Dafür erhält man einen komplett neuen Motor, der extrem langhubig ausgelegt ist und sein maximales Drehmoment von 134 Newtonmetern bereits bei leicht erhöhter Leerlaufdrehzahl (2250 U/min) erreicht.

Und in der Tat ist mit der XV im letzten Gang fast alles möglich. Wer über 50 km/h auf der Uhr hat, kann die letzte Gangstufe getrost einlegen, ohne daß der Motor murrte. Das starr im Rahmen verankerte Triebwerk erzeugt nur wenige niederfrequente Vibrationen, die niemals als lästig empfunden werden. Mit den 63 PS ist die XV auch für deutsche Highways ausreichend motorisiert. Die Sitzposition entspricht dem Standard in der großen Cruiser-Klasse: ultrabreiter Lenker, riesiges Solo-Sitzkissen und zwei Fußbretter inklusive Schaltwippe links und Bremshebel rechts.

Dank niedriger Sitzhöhe (710 mm) stehen beide Füße sicher am Boden, was in Anbetracht der 307 Kilogramm Trockengewicht auch gut so

ist. Einmal in Fahrt, stabilisiert sich die Wild Star frühzeitig und rollt auf den breiten 16-Zoll-Rädern recht zielgenau durch die Kurven. Entsprechend schnell schaben die Fußbretter über den Asphalt und weisen unmißverständlich



*Der Vau:
Links und
rechts stecken
die größten
Einzelhubräume der Branche drin.
Zusammen
sind es exakt
1600 Kubik.
Das Fahrwerk
mit dem ultralangen Radstand ist nicht hart, aber ordentlich straff gedämpft.*

darauf hin, daß ein Cruiser keine Schräglagenfreiheit besitzt. Sollte er aber, denn der Fahrspaß hört leider viel zu abrupt bei den Stahlauslegern der Fußbretter auf.

Ansonsten gibt es an dieser Art der Fortbewegung und an der mit der XV im speziellen nicht viel auszusetzen. Endlich kommen an einem Cruiser auch vernünftige Bremsen zum Einsatz,



die zwar zuviel Handkraft erfordern, dem hohen Gewicht aber vorn zumindest eine Doppelscheibe entgegensetzen.

Ein ganz wichtiges Augenmerk bei der XV 1600 Wild Star, wie sie mit vollem Namen hierzulande heißen wird, gilt dem Zubehör. »Customizing« heißt das Zauberwort. Die XV-Grundlage für Umbauten jedweder Art ist ihr technisch einfacher und durchschaubarer

Technische Daten

Motor: luftgekühlter Zweizylinder-V-Motor, Hubraum 1600 cm³, Bohrung x Hub 95 x 113 mm, vier Ventile, ohv, 63 PS bei 4000 U/min, 134 Nm bei 2500 U/min, ein 40-mm-Gleichdruckvergaser, Mehrscheiben-Ölbäckkuppelung, Naßsumpfschmierung, 5-Gang-Getriebe, E-Starter, Zahnriemen

Fahrwerk: Doppelschleifenrahmen aus Stahl, v. 43-mm-Telegabel, h. Dreieckschwinge aus Stahl, Zentralfederb., Federw. v./h. 140/110 mm, Reifen v. 130/90-16, h. 150/80-16, v. Doppelscheibenbremse, h. Einzelscheibe
Maße und Gewicht: Radstand 1685 mm, Nachlauf 142 mm, Lenkkopfw. 58 Grad, Gew. tr. 307 kg
Preis: ca. 20.000 Mark

Grundaufbau. Dem Individualismus sind hier also keine Grenzen gesetzt. Für Harley brechen indes keine schlechten Zeiten an, denn Konkurrenz – und dazu zählt diese XV an erster Stelle – belebt das Geschäft mit dem Vau. T.K.

