

Yamaha dreht mit der XV 1600 das Rad der Zeit zurück

Gigant aus Fernost

Während auf der einen Seite alles leichter und schneller werden muß, um zu bestehen, gelten auf der anderen Seite ganz eigene Gesetze. Bei einem Cruiser fragt keiner nach der Leistung, und niemand kommt auf die Idee, das hohe Gewicht zu hinterfragen. Ein Vergleich ist trotzdem ganz interessant: Das Leistungsgewicht der XV beträgt 4,8 kg/PS, die Literleistung gar nur 39 PS. Eine R6 vom gleichen Montageband kommt trocken auf 1,4 Kilo pro PS, und die Leistung – auf einen Liter Hubraum hochgerechnet – beträgt 200 PS!

Die Maxime, daß ein Cruiser einfach aufgebaut sein muß und auf technischen Firlefanz verzichten kann, um Kult-Status zu erlangen, hat man sich zu Herzen genommen. Yamahas XV 1600 wurde nicht nach dem typischen Japan-Standard entwickelt und bleibt damit weit hinter ihren technischen Möglichkeiten zurück.

Der luftgekühlte V-Zweizylinder ist eine komplette Neukonstruktion, die mit starker Anlehnung an bestehende Produkte entstand. So verzichtet der mit 48 Grad relativ aufrecht angeordnete Vau auf eine Flüssigkeitskühlung, läßt die Nockenwellen tief unten im Kurbelgehäuse rotieren und begnügt sich mit nur einem Vergaser. Zugeständnisse an die Neuzeit sind keramisch beschichtete Aluminium-Zylinder, flache Schmiedekolben, Hydrostößel, Doppelzündung, Drosselklappensensor sowie vier Ventile pro Brennraum und ein Sekundärluft-System, das allerdings wie nachträglich montiert wirkt.

Der Anlasser muß nicht lange drehen, um den Motor anzuwerfen und in ein pulsierendes

Mit 1,6 Liter Hubraum ist die Wild Star nicht nur das Größte, was Yamaha je gebaut hat, der Cruiser geht auch technisch eigenständige Wege.

Etwas zu verwandeln. Diese Charakteristik basiert nicht allein auf den großen Einzelhubräumen. Die Kurbelwelle – die mehr als das Dreifache einer XV 1100-Welle wiegt – sorgt mit ihren großen Schwungmassen für eine ganz spezielle Dynamik. Außerdem wurde der Vau mit 113 mm extrem langhubig ausgelegt, um ihn mit einem Maximum an Drehmoment zu segnen.

Das Resultat klingt nicht nur gut, es weckt Emotionen. Der starr im Rahmen fixierte Vau

stampft wie eine Dampf-Lok und setzt die trocken schon über 300 Kilogramm schwere XV fast mühelos in Bewegung. Der Antritt ist aufgrund der lang gewählten Gesamtübersetzung nicht spektakulär, aber imposant. Die insgesamt fünf Gangstufen lassen sich über die Schaltwippe mühelos eingeben, wobei dies zu den eher seltenen Übungen zählen dürfte. Die XV hat – wie nicht anders zu erwarten – das Drehmoment auf ihrer Seite und schon bei 2250 Touren (!) kom-

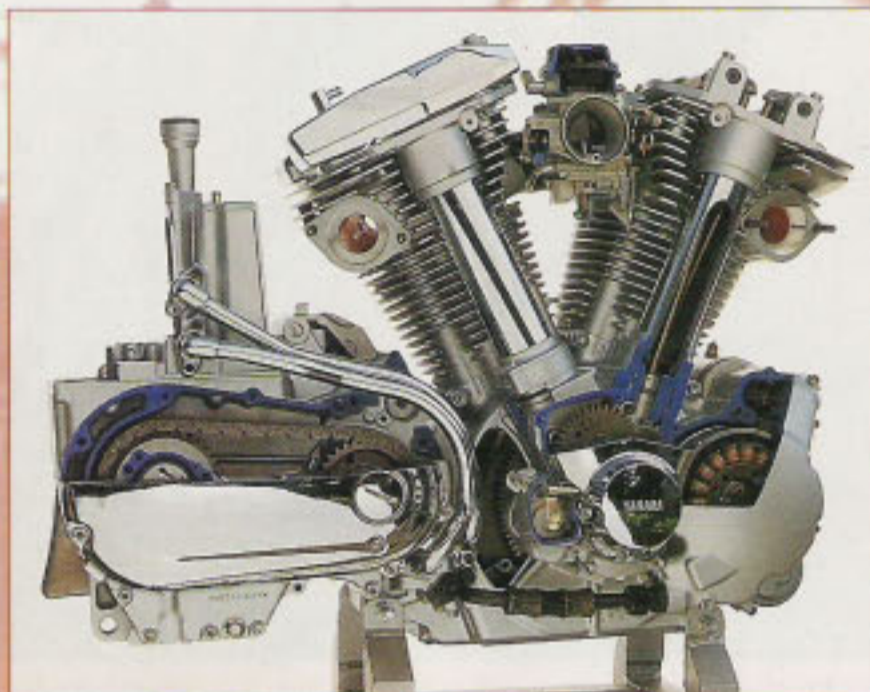
plett beisammen. Von da ab rotiert die Kurbelwelle nur noch auf 4000 U/min hoch, um ihre maximale Leistung von 63 PS zu erreichen. Mehr ist nicht, und mehr braucht's nicht.

Das Cruisen beginnt mit der letzten Gangstufe und zirka 50 Stundenkilometern auf der Uhr: Dann kann man es sich auf dem breiten Sitzkissen bequem machen und die Arme wie Wäschestücke am breiten Lenker aufhängen. Erstaunlich ist, wie sauber der Motor am Gas hängt, was in Anbetracht des großen 40er-Einzelvergasers nicht unbedingt zu erwarten war. Leichte Verschlucker und Fehlzündungen werden zwar von empfindlichen Gemütern ausgemacht, aber nie als störend empfunden. Als Hinterradantrieb wählte man einen leisen und wartungsarmen Zahnriemen aus, der über eine Art vorgeschaltetes Zwi-



schengetriebe auf der rechten Motorseite das 150 Millimeter breite 16-Zoll-Rad in Rotation versetzt.

Das Fahrwerk basiert wie üblich auf einer Doppelschleife, die vorn eine vollverschaltete Telegabel aufnimmt und im



Raubkopie: Der XV-Zweizylinder ist ein Stößelstangen-Motor mit einer Art Zwischengetriebe auf der rechten Motorseite. Am Hinterrad (o.) kommt eine Dreieckschwinge und ein Zahnriemenantrieb zum Einsatz.

Eindruck und verzichtet im weitesten Sinne auf preiswerte Plastik-Elemente. Bei Bedarf – und ein entsprechendes finanzielles Polster vorausgesetzt – bietet die XV viele gute Ansätze zum »Customizing«. Die hauseigene Zubehörpalette wird den bis dato bekannten Rahmen bei weitem sprengen: Mit Sitzbänken, Windschildern, Ledertaschen und einem allumfassenden Chrom-Sortiment läßt sich die XV mühelos in ein individuelles Einzelstück verwandeln. Außerdem dürfte die Custom-Branche die XV mit offenen Armen empfangen.

Das sehr ernst zu nehmende Angebot von Yamaha, die XV 1600 Wild Star für zirka 20.000 Mark ab März in den Fachhandel zu schieben, gilt. Was bleibt, ist die freie Farbwahl zwischen Schwarz, Grau/Grün und Grau/Blau. Good vibrations.

Till Kohlmeier



Heck mit einer modischen Dreieckschwinge aufwartet. Damit wandert das Federbein unter den Motor, ohne jedoch auf eine progressive Anlenkung zu verzichten. Garantiert

Leider nicht ganz legal: amerikanisches XV-Customizing (o.) in Perfektion. Einmal in Fahrt, verlieren auch die 1,6 Liter ihre Schrecken und lassen sich recht zielgenau in Schräglage halten.

Am Hinterrad kommt ein leiser Zahnriemen zum Einsatz

sind ein tiefer Schwerpunkt in Kombination mit einem extrem langen Radstand. Mit 710 Millimetern schwebt man quasi knapp über dem Asphalt und findet in den breiten Fußbletern eine adäquate, nicht zu weit vorn platzierte Ablage.

Die XV ist fraglos ein schwe-

rer Klotz, der sich nur mühselig rangieren läßt. Wie bei allen einspurigen Fahrzeugen stabilisiert sich die Fuhre aber mit der Geschwindigkeit und nimmt die Biegungen der Asphaltbänder recht behende unter die Räder. Von Vorteil sind dabei die straff abgestimmten Federelemente. Damit liegt das Dickschiff nicht nur erstaunlich satt auf der Straße, es rennt auch stabil geradeaus, ist präzise beim Einlenken und zeigt Bodenwellen in Schräglage die kalte Schulter. Ein dicker Minuspunkt wird für die zu breiten Stahlträger der Fußrasten notiert, die der XV nur wenig Schräglagenfreiheit gönnen.

Daß auch die Vertreter der langsamen Gangart im Notfall vernünftige Bremsen benötigen, hat zumindest Yamaha verstanden. Die große XV besitzt wie bereits die XV 1100 eine Doppelscheibe im Vorderad, die zwar hohe Handkräfte erfordert, aber diese wenigstens mit guter Verzögerungsarbeit quittiert.

Die Verarbeitung der Wild Star macht einen sehr soliden

Technische Daten

Motor: luftgekühlter Zweizyl.-V-Motor, Hubraum 1600 cm³, Bohrung x Hub 95 x 113 mm, Vier-Ventiler, zwei Nockenwelle (ohv), 63 PS bei 4000 U/min, 134 Nm bei 2250 U/min, ein 40er-Vergaser, Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Trockensumpfschmierung, 5-Gang-Getriebe, E-Starter, Zahnriemen

Fahrwerk: Doppelschleifenrahmen aus Stahl, vorn 43er Telegabel, hinten Dreieck-Stahlschwinge mit Zentralfederbein, Federwege v./h. 140/110 mm, Reifen v. 130/90-16, h. 150/80-16, vorn Doppelscheibenbremse ($d = 298$ mm), hinten Einzelscheibe ($d = 320$ mm)

Maße und Gewicht: Gesamtlänge 2500 mm, Radst. 1685 mm, Trokengew. 307 kg, Tank 20 l, Sitzh. 710 mm
Preis: ca. 20.000 Mark