

Wer mag für diese Optik wohl Pate gestanden haben? Mit 2,50 Metern ist die Wild Star so lang wie ein Smart und auch für zwei Personen zugelassen



2300mal pro Minute. Voll den Retro-Look repräsentieren Trittbretter, der extrabreite Lenker, die geschwungenen Kotflügel aus Stahlblech, die üppig verkleideten Gabelholme und der Pseudo-Starrahmen. Tatsächlich agiert hinten nämlich ein über Hebelsystem angelenktes, unter dem Motor verstecktes Federbein. Die Fahrwerksdaten lassen mit 1685 Milli-

meter Radstand, 32 Grad Lenkkopfwinkel und 142 Millimeter Nachlauf auf stabilen Geradeauslauf schließen, derweil der Fahrer nur 710 Millimeter überm Asphalt thront. Und um die 307 Kilo Trockengewicht wieder zum Stehen zu bringen, besitzt die Wild Star drei gelochte Scheibenbremsen – hier lag die Priorität auf Sicherheit, nicht auf Klassik-Look. Kosten soll die XV 1600 rund 20000 Mark. Ob sie's wert ist, muß ein Test erweisen.



Die mächtigen Zylinder stehen im Winkel von 48 Grad zueinander. Befüllung und Entleerung der Brennräume erfolgen über je vier Ventile. Die wiederum werden von einer untenliegenden Nockenwelle, Stößelstangen, Hydrostößeln und Kipphebeln zur Arbeit getrieben. Diese Bauart erlaubte im Verein mit der Trockensumpfschmierung eine niedrige Bauhöhe und somit die gestreckte Figur.

Weitere Gimmicks: Vergaser mit Drosselklappensensor und Beschleunigerpumpe, zwei Kerzen pro Zylinder, keramikbeschichtete Alu-Zylinder, eine Kupplung mit 17 (!) Scheiben, Primärtrieb über Kette, Sekundärtrieb per Zahnriemen. Und damit der Fahrer den Motor auch richtig zu spüren bekommt, ruht der V2 starr im Rahmen: ohne Gummilager oder ähnliche Weichmacher.

Die Übersetzungen im Fünfganggetriebe wechselt man stilvoll via Schaltwippe. Im fünften Gang rotiert die Kurbelwelle (inklusive der 176-mm-Schwungscheibe) bei Tempo 100 nur

zylinder mit 1600 cm<sup>3</sup> sorgt für standesgemäßen Vortrieb.

Auch die weiteren Eckdaten sind nicht von Wellpappe: Bohrung 95, Hub 113 Millimeter, ein sattes Drehmoment von 13,4 mkg schon bei 2250/min und eine Gesamtlänge von 2,5 Metern – da lacht das Cruiser-Herz, auf dem Highway ist die Wild Star los.

## TEST

Vorstellung: Yamaha XV 1600 Wild Star

# Der Hammer

Jetzt schlägt's 16: Die XV mit 1,6-Liter-V2-Motor ist das neue Oberhaupt im Cruiser-Clan mit dem Stimmgabel-Wappen

von Jürgen Schöns

Überraschung, und zwar eine dicke: Yamaha hat für die 99er Saison noch eine Cruiser-Neuheit in petto: Sie heißt Wild Star und ist das hubraumgrößte Motorrad, das diese Firma bisher gebaut hat. Ein völlig neu entwickelter luftgekühlter Zwei-

### Datenblatt Yamaha XV 1600

#### Motor

Motorbauart/Einbaulage	Viertakt-V-Zweizyl./stehend quer vier
Ventile je Zylinder	ohv, Stößelstangen, Kipphebel
Ventilsteuerung	Fahrtwind
Kühlung	ein Vergaser, Ø 40 mm
Gemischauflbereitung	digitale Transistor-Kennfeldzündung
Zündung	12 V 22 Ah, wartungsfrei
Batterie	95,0/113,0 mm
Bohrung/Hub	1600 cm <sup>3</sup> /8,3:1
Hubraum/Verdichtung	63 PS (46 kW) bei 4000/min
Maximale Motorleistung	13,4 mkg (134 Nm) b. 2250/min
Maximales Drehmoment	Fünfganggetriebe
Getriebe	Zahnriemen, 1:2:12:1
Sekundärtrieb	

#### Fahrwerk

Rahmenbauart	Doppelschleife
Rahmenmaterial	Stahlrundrohr
Federung vorn	Telegabel, Tauchrohr-Ø 43 mm
Federung hinten	Dreieck Schw., Zentralfederbein
Bremsen	drei Scheibenbremsen
Federweg vorn/hinten	140/110 mm
Rad vorn/hinten	Drahtspeichen, 3.00-16/3.50-16
Reifen vorn/hinten	130/90-16 / 150/80-16

#### Preise

Listenpreis inkl. NK	ca. 20000,- DM
Haftpflichtversicherung	258,10 DM bei 100% (HUK Allg.)