

Die zweirädrigen Straßenkreuzer von Yamaha und Harley bieten Menschen, die dergleichen zu schätzen wissen, das Schlaraffenland des Motorradfahrens. Fernsehsessel für Fahrer und Beifahrer, Stereo-Anlage, Tempomat und – getreu der uramerikanischen Basisweisheit, dass gut sein muss, was groß ist – die Abmessungen eines Supertankers. Jetzt fehlen zum vollendeten Genuss nur noch der Sunset-Strip, die laue Brise vom Pazifik und die bewundernden Blicke aus den Cabrios am Straßenrand.

Letztere können Venture- oder Ultra-Classik-Fahrer auch hier zu Lande einheimen, die zweirädrigen Wohnmobile erwecken mit Masse und Musik jede Menge Aufmerksamkeit. Mitunter sogar Neid, denn diese Luxusliner

Zum vollendeten Genuss fehlt nur die Kulisse Kaliforniens

müssen doch sündhaft teuer sein. Sind sie auch. Harley ruft für sein Flaggschiff E-Glide Ultra-Classic gewaltige 41.200 Mark auf, Yamaha lässt es für die Venture bei verhältnismäßig moderaten 29.990 Mark bewenden. Die beiden anderen Luxus-Tourer auf dem Markt, die Gold Wing von Honda und die BMW K 1200 LT, liegen mit 34.400 Mark und 33.220 Mark genau dazwischen.

Man könnte argumentieren, dass die beiden an diesem Vergleichstest hätten teilnehmen müssen. Aber: Wenn man die Sache klar und streng analysiert, stellen sowohl Gold Wing als auch BMW ein anderes Motorradkonzept dar: echte Luxus-Touring-Gefährte und auch als solche konstruiert. Yamaha und Harley sind



Die Reise-Riesen

Schwelgen in Luxus und Komfort, Annehmlichkeiten, die noch nicht einmal Mittelklasse-Autos mitbringen: Das bedeutet Reisen mit der Yamaha XVZ 13 TF Royal Star Venture oder der Harley-Davidson Electra Glide Ultra Classic. Trotzdem haben die Dickschiffe ganz konträre Charaktere.

von ihrer Basis her dagegen langgabelige Cruiser mit weit vorne platzierten Trittbrettern, die mit üppiger Reise-Ausstattung und enormem Gewicht den High-End-Bereich dieser Fahrzeuggattung markieren.

Bereits im Stand wirken sie einladend, unsere Über-Cruiser. Platz nehmen heißt auf beiden, seinen Allerwertesten in einen wunderbar gepolsterten Sessel zu betten und eine riesige Wand, bestehend aus Windschutzscheibe, Instrumenten, Stereo-Anlage samt Lautsprechern und Verkleidung, vor sich zu haben. Während bei der Yamaha alles ein wenig gestylte Straßenkreuzer-Atmosphäre der 50er Jahre atmet, kommt im Cockpit der Harley mit ihren vielen Uhren und Schaltern richtiges Flugzeug-Feeling auf.

Der Druck aufs Knöpfchen entfesselt bei der Yamaha ein ganzes Orchester. Im Stand brabbelt der V4-Motor fast achtzylindermäßig vor sich hin, bei höheren Drehzahlen bläst er einen imposanten Klangteppich aus Fanfaren, Tubas und Trompeten in die Luft. Absolut begeisternd, nicht nur für Musikliebhaber. Harleys Akustik wirkt dagegen müde und zugestopft. Das stampfende Gesäusel ähnelt stärker einer Waschmaschine im Schongang als der Power und Glory mächtiger V2-Pötte aus Milwaukee.

Es ist der noch junge Twin-Cam-88-Motor, der da unter dem Tank der Harley vor sich hin vibriert. Bildschön anzusehen, diese Konstruktion. 67 PS bei 5400 U/min und 109 Nm bei 3500 Touren sind Werte, die der Vorgänger Evolution-Engine in Deutschland legal nicht erreichen konnte. Hinzu kommen eine deutlich gesteigerte Laufkultur und so etwas wie Drehfreude. In anderen, etwas »leichter« gerateten Harley-Modellen entwickelt der Twin Cam eine Lebendigkeit, die den amerikanischen

Stahlkolossen zumindest serienmäßig bislang abging. Mit den 388 Kilogramm der Ultra Classic plus Besatzung und Gepäck hat der Twin aber doch seine liebe Not.

Zwar versucht er mit aller Macht, eine Tugend daraus zu machen, aber er ist kein Zauberer. Die Einspritzanlage erzieht ihn zu tollen Manieren, lässt ihn wunderbar starten und laufen. Er marschiert redlich voran, der Gute, aber an langen Autobahnsteigungen geht ihm doch die Puste aus. Seine Lebendigkeit beschränkt sich dann auf die Vibrationen, die Harleys Entwicklungschef für die »Kronjuwelen der Firma« hält und die deswegen im Twin Cam 88 nicht eliminiert werden durften. Der Fahrer selbst bekommt dank Gummilagerung wenig mit von dem Geschüttel, die Extremitäten des Motorrads dafür umso mehr. Insbesondere bei niedrigen Drehzahlen rüttelt, klappert und klingelt die Maschine in allen Ecken und Enden, ganz so, als wolle sie diesen ganzen luxuriösen Ballast, diese zahllosen Anbauteile einfach von sich werfen.

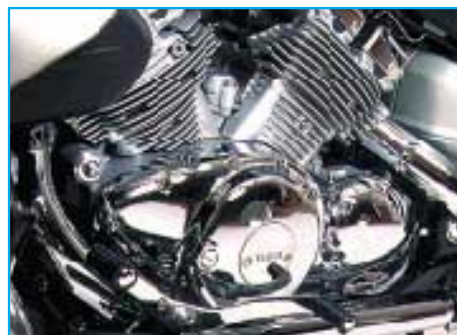
Die Yamaha verbindet ihren Luxus mit deutlich mehr Dampf in allen Gasen. Dem wassergekühlten, 1294 Kubik großen 70-Grad-V-Vierzylinder, der in abgewandelter Form die Yamaha V-Max befeuert und deutlich gedrosselt in der Venture-Basis Royal Star Dienst tut, wurde wieder mehr Leben eingehaucht. 95 PS bei 6000 Touren und 119 Nm bei 4500 U/min ziehen selbst stattliche 403 Kilogramm Venture-Lebendgewicht ganz ordentlich voran. Klar, dass die Yamaha in den Disziplinen Durchzug, Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit (Tacho 190 km/h) der immer-

hin fast 160 Sachen rennenden Harley einfach davonzieht.

Dank beeindruckendem Punch aus dem Drehzahlkeller, exzellenter Laufruhe, betörendem Klang, dem leichter und exakter zu schaltenden Fünfganggetriebe gewinnt Yamahas V4 die Motorenwertung. Hinzu kommt, dass die Harley, weil sie sich im Bemühen um Anschluss immer



Leider hat der deutsche TÜV die Windschutzscheibe über dem 50er-Jahre-Cockpit gekappt. Beifahrer und Fahrer haben nicht nur für ihre Füße viel Platz.



Dank Vierkolben-Sätteln liegen die Bremsleistungen der Venture auf der sicheren Seite. Der durchzugskräftige V4-Motor verspricht nicht nur akustisch Kraft und Herrlichkeit. Die schwülstigen Venture-Formen verbergen Stauraum und Luxus.



so anstrengen muss, mehr Sprit verbraucht. Werden beide Maschinen mit einfühlsamer Gashand bewegt, kann man die Verbräuche fast an die Fünf-Liter-Marke drücken. Forsches Drehen am Quirl nötigt den 32er-Gleichdruckvergassern der Yamaha bis zu acht Liter Normalbenzin ab. Harleys elektronischer Motornager spritzt dann fast neun Liter Super Bleifrei in die dicken Brennräume.

Statt Ärger über diese Untugend kommt beim Tester aber fast so etwas wie Mitleid auf, denn was soll er denn machen,

der arme Twin-Cam-Motor? Was seine Väter da von ihm verlangen, grenzt an Sisyphos-Arbeit: Er soll dieses irre Gewicht schleppen, soll Laufkultur zeigen, Emissionsauflagen erfüllen, mit seiner prähistorischen Bauweise eine Motorentradition aufrechterhalten, die Juwelen in der Krone lassen und dann auch noch fulminante Leistung bringen? Soll er vielleicht sämtliche physikalischen Gesetzmäßigkeiten über Bord werfen? Ist es das, was sie wollen?

Der Venture-Antrieb hat da schon konstruktionsbedingt ganz andere Möglichkeiten. Wenn seine Väter es darauf anlegen würden, könnte er seine Kraft noch lockerer aus dem Ärmel schütteln, als er es ohnehin schon tut. Ist also fast unfair, dieser Vergleich. Und dennoch hat die Harley ihn

Der Yamaha-Rahmen wirkt kräftiger als das Harley-Gestell

provoziert. Denn sie war die Erste, die das luxuriöse Full-Dresser-Prinzip mitgebracht hat.

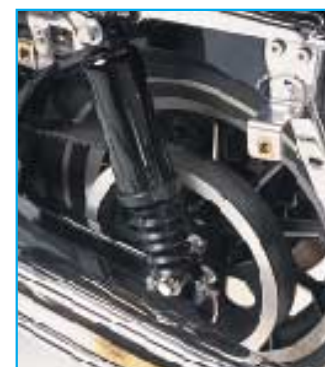
Wenn man der Harley den fülligen Anzug mal auszieht und all die bauchigen Anbauteile abschraubt, kommt ein zierliches Rähmchen zum Vorschein. Da fragt man sich, warum ein so zartes Rückgrat

diese Lasten schleppen soll. Die Antwort ließe sich in Milwaukee finden, die Folgen spürt man beim Fahren. Dank der ganz auf Komfort ausgelegten, stark unterdämpften (aber immerhin luftunterstützten) Federelemente gerät die Ultra Classic bei zügiger Fahrt mitunter gehörig ins Schwimmen. Dabei verwindet sich dann auch gerne der unterdimensionierte Doppelschleifenrahmen, und der Fahrer hat alle Hände voll zu tun, das Ami-Schiff auf Kurs zu halten. Ein wenig Abhilfe schafft die Erhöhung des Luftdrucks, vor allem, wenn die Maschine voll beladen ist. Die Kombination hohes Tempo, Bodenwellen und Kurven sollte man dem Kultgerät tunlichst ersparen. Wer sich daran hält, kann echten Cruising-Genuss à la U.S.-Highway erleben.

Ein prächtiger Gleiter ist auch die Yamaha. Sie verträgt allerdings etwas höhere Geschwindigkeiten, ohne sich gleich zu gebärden wie ein Rodeopferd. Sicher, auch sie ist komfortabel abgestimmt, auch sie bringt luftunterstützte Federelemente mit ins Spiel. Bodenwellen in Schräglage lassen das japanische Fahrwerk ebenfalls nicht gänzlich unbewegt. Der Unterschied zur Amerikanerin liegt aber in der Gut-



Die Harley-Einkolbensättel haben in Extremsituationen Mühe mit den Pfunden. Das üppige Cockpit birgt eine Stereo-Anlage, die man auch bei Landstraßentempo noch gut hört.



Luftunterstütztes Federbein, wartungsfreier Belt-Drive (o. l.). Der V2 bemüht sich um Kraft und Kultur (o.). Die Ultra Classic macht es ihrem Antrieb dank schwerer Luxusanbauten nicht leicht.



mütigkeit, mit der die Venture Schwimmbewegungen und Fahrwerksunruhen handhabt. Und anders als bei der Ultra Classic gehen ihre Federelemente bei harten Wellen oder Quertagen auch nicht gleich auf Block. Vorne wie hinten hat die Yamaha mehr Federweg aufzubieten. Schlaglöcher, die ihrem Namen im Falle der Harley alle Ehre machen, verlieren auf der Japanerin ihren Schrecken.

Wenn sich die Dickschiffe wie Jumbo-Jets in die Kurve

legen, werden weitere Unterschiede deutlich. Der fette 150er-Venture-Vorderreifen tut sich beim Einlenken schwerer als das schmalere Harley-Pendant. Auch durch ihren längeren Radstand wirkt die Yamaha eine Nuance weniger handlich als die Harley. Kann man in dieser Gewichtskategorie überhaupt noch von Handlichkeit reden? Man kann, denn diese Wohnmobile auf zwei Rädern lassen sich, einmal in Fahrt, erstaunlich leicht dirigieren.

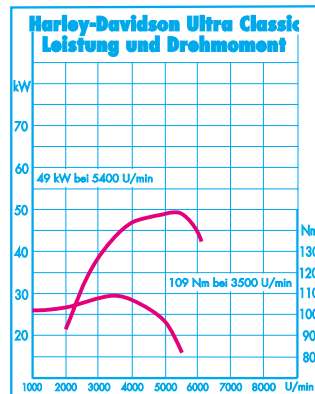
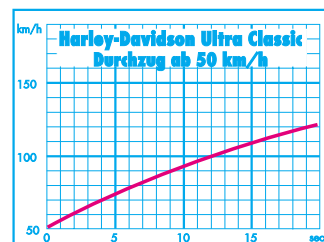
Natürlich ist das enge Kurvenschlängel auf den Eifelstraßen dritter Ordnung nicht gerade ihre Paradedisziplin, lässiges Cruising auf Highways oder sanft geschwungenen Country-Roads liegt ihnen mehr. Wer aber zünftige Kurven fahren will, kann mit

Harleys Luxuscruiser größere Schräglagenfreiheit genießen als mit dem Yamaha-Königsdampfer, der weit vor seiner Reifenhaftgrenze eine dicke Furche in den Asphalt zieht.

Boden gut macht die Venture beim Vernichten von Bewegungsenergie. Dank etwas größerer Bremsscheibendurchmesser und Vierkolbensätteln anstelle der amerikanischen Einkolben-Pendants verzögert sie besser als die Harley, deren Bremsleistun-



Motor: Leistung 49 kW (67 PS) bei 5400 U/min, max. Drehmoment 109 Nm bei 3500 U/min, Hubraum 1449 cm³, Bohrung x Hub 95,3 x 101,6 mm, Verdichtung 8,8 : 1, luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-45-Grad-V-Motor, quer eingebaut, ein



Leistungsmessung auf Dynojet-Rollenprüfstand

messer, luftunterstützt, 117 mm Federweg, hinten Stahlprofil-Zweiarmschwinge, zwei Federbeine mit 76 mm Federweg, luftunterstützt, Leichtmetall-Gussräder, Felgengr. vorn 3.00 x 16, hinten 3.00 x 16, Bereifung Dunlop D 402 F Touring Elite II, Metzeler Marathon, vorn und hinten

130/90-16, vorn zwei Einkolben-Schwimmsattel-Scheibenbremsen, $d = 292$ mm, hinten eine Einkolben-Schwimmsattel-Scheibenbremse, $d = 292$ mm
Maße und Gewichte: Gesamtlänge 2500 mm, Lenkerbr. 852 mm, Lenkerh. 1120 mm, Radstand 1612 mm, Nachlauf 156 mm, Lenkkopfwinkel 74 Grad, Sitzh. 692 mm, Sitzbankl. 750 mm, Gew. fahrf. 388 kg, zul. Gesamtgew. 571 kg, Zuladung 183 kg, Ölmenge 3,8 l, Tank 18,9 l (Reserve 3,4 l)

Messwerte: Höchstgeschwindigkeit: solo 162 km/h, zwei Personen 158 km/h, Durchzug 50 - 120 km/h: (im höchsten Gang) solo 19,1 s, zwei Personen 19,4 s

Kraftübertragung: Primärtrieb über Duplex-Kette, Sekundärtrieb über Zahnriemen, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Fünfganggetriebe
Fahrwerk: Stahlrohr-Doppelschleifenrahmen, vorn Telegabel, 41 mm Standrohrdurch-

Kosten: Preis: 41.200 DM (ohne Nebenkosten)
 Versicherung (HDI): 436,80 DM (für ein Jahr nur Haftpflicht)
 Steuer: 208,62 DM (für ein Jahr)
Wartungsintervalle: Ölwechsel alle 8000 km, Ölfilterwechsel alle 8000 km, Service alle 4000 km



Original (l.) und Kopie: Die Yamaha (r.) erkennt man am breiten Reifen und den fehlenden Zusatzscheinwerfern.



gen zumindest am Vorderrad nur durchschnittlich ausfallen. Beide Maschinen erinnern ihre Besatzungen zudem durch hohe Handkräfte beim Bremsen daran, dass sie nicht zu den leichtesten Bikes gehören.

Dafür bieten sie ja auch Luxus und Komfort im Überfluss. Beide offerieren der gesamten Besatzung fernsehtaugliche Sessel, dem Beifahrer sogar Armlehnen. Sitzbeschwerden braucht man also auch auf Mammutetappen nicht zu befürchten. Trotzdem werden bereits nach einer Stunde Fahrt qualitative Unterschiede in der Möblierung deutlich. Auf einem hohen Komfortniveau fährt die Harley Pluspunkte ein. Ihre Rückenlehne ist höher, die Sitze sind noch einen Tick bequemer als die der japanischen Polsterwelt. Dafür bietet die Yamaha großzügigere Platzverhältnisse. Das hat aber nur Vorteile für den, der seinen Passagier nicht leiden kann. Der Sozius sitzt weit vom Fahrer entfernt und fängt sich bei höheren Geschwindigkeiten kopfschüttelnd Windturbulenzen ein.

Was den Windschutz angeht, ist die Harley erneut überlegen. Die Scheibe der Yamaha wurde dem deutschen TÜV zuliebe drastisch in der



An Stauraum herrscht kein Mangel. Das Harley-Top-Case (o.) öffnet zur Seite, der Yamaha-Kofferraum wie gewohnt nach vorn.

Höhe gekappt. Wehmütig erinnern wir uns an die Pressevorstellung in den USA. Dort konnte die Venture auch in Sachen Wind- und Wetterschutz völlig überzeugen. Aber wir sind in Deutschland und fahren die TÜV-genehme Version. Große Fahrer müssen sich damit abfinden, dass ihnen nicht nur Wind und Regentropfen, sondern auch Fliegen vor den Helm klatschen.

Also umsteigen auf die Har-

ley. Seltsamerweise schaffen auch hier Tropfen und Insekten den Sprung über die hohe Scheibe – natürlich nur die fitesten. Kurz vor dem Aufprall auf das Fahrervisier werden sie aber blitzschnell nach unten abgesaugt. Hat Unterhaltungswert, dieses Phänomen.

Beim Thema Wind- und Wetterschutz fährt die Harley also vornweg. Auch die Sitzposition fällt minimal ange-

In den Tiefen von Koffern und Top-Cases weit über 100 Liter Stauraum

nehmer aus als bei der Yamaha, deren Trittbretter in bester Cruiser-Manier etwas weiter vorn positioniert sind. Aber selbst bei Kleinigkeiten wie den Trittbrettern gibt es Differenzen: Die Venture-Bretter sind geräumiger und bieten Geigenkasten-Schuhgrößen einfach mehr Platz. Zudem braucht man die Füße zum Schalten und Bremsen nicht so sehr anzuheben wie auf den U.S.-Boards.

Wenig Unterschiede gibt es bei den Staukapazitäten der Komfort-Maschinen. Beide halten in den Tiefen ihrer Top-Cases und Koffer weit über hundert Liter Stauraum parat. Die Harley darf maximal 183, die Yamaha 181 Kilo zuladen. Das ist für einen ausgewachsenen Tourer wenig und geht auf das Konto der luxuriösen Ausstattung, die einen Gutteil des maximal zulässigen Gesamtgewichtes schluckt.

Sowohl Harley als auch Yamaha haben einen Tempomaten an Bord, der langen Autobahnfahrten eine zusätzliche Entspannungskomponente verleiht und an beiden Maschinen bis zirka 140 km/h ausgezeichnet funktioniert. An der Yamaha lässt sich das System allerdings griffsicherer und einfacher bedienen. Das gilt auch für die Handhabung der Stereo-Anlage, die das Konzert des V4-Motors begleitet und die man auch dick behandschuht bedienen kann. Wenn die Stones aber erst mal »I can't get no Satisfaction« aus den vier Bordlautsprechern beknennen, zeigen sich Unterschiede in der Klangqualität.

Beim Cassettenteil sind die Differenzen noch nicht so gewaltig, beide Anlagen bieten genug Power, um die Musik bis zu einer Geschwindigkeit von 120 km/h noch deutlich erlebbar zu machen. Ein Vergleich der Radios hingegen offenbart die eindeutige Überlegenheit des Harley-Teils. Es klingt besser und ist emp-



Wenn die Harley entblättert wird, fällt es auf: Der Twin steckt in einem zierlichen Doppelschleifenrahmen und ist für Wartungsarbeiten gut zugänglich.



Luftfilter-, Zündkerzen- und Ölkontrolle fallen leicht; um an die Zylinderköpfe zu gelangen, muss der Tank demontiert werden.

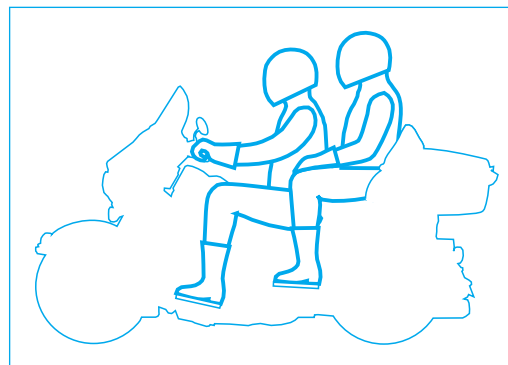


Wartung

Kaum ist die Sitzbank demontiert, liegt schon die Batterie frei. Der Sicherungskasten findet sich unter dem linken Seitendeckel. Die Koffer werden über zwei Bajonett-Verschluss-Schrauben am Motorrad gehalten. Auf der rechten Motorseite können Ölstand (über einen Stopfen mit Peilstab) und Luftfilter kontrolliert werden. Air-box, Tank und andere Anbauteile vertrauen auf Torx-Verschraubung. Wie auch bei der Yamaha sind die Feder Elemente vorne und hinten luftunterstützt und nur mit einer Spezialpumpe zu befüllen. An Lenkkopflager und Schalthebel finden sich Schmiernippel. Inspektion: alle 4000 Kilometer.

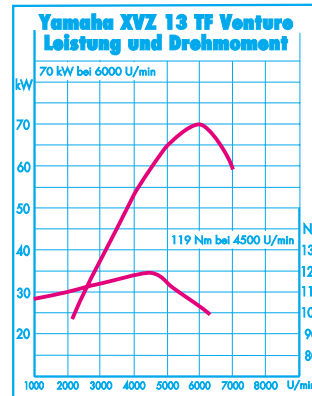


Fahrer und Passagier sitzen auf der Harley im siebten Himmel: komfortable Plätze, entspannte Sitzpositionen und moderater Kniewinkel.



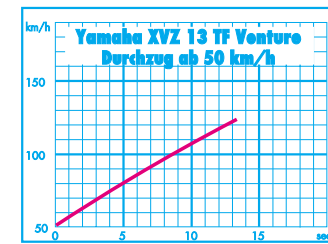


Motor: Leistung 70 kW (95 PS) bei 6000 U/min, max. Drehmoment 119 Nm bei 4500 U/min, Hubraum 1294 cm³, Bohrung x Hub 79 x 66 mm, Verdichtung 10,0 : 1, wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-70-Grad-V-Motor, quer eingebaut,



Leistungsmessung auf Dynojet-Rollenprüfstand

zwei Einlass- und zwei Auslassventile pro Zylinder, gesteuert über zwei oberliegende, kettengetriebene Nockenwellen und Tassenstößel, vier Mikuni-Gleichdruckvergaser mit Drosselklappensensor, d = 32 mm, keine Abgasreinigung, Nass-Sumpfschmierung, kontaktlose Transistorzündung, Batterie 12 Volt/18 Ah, 420-Watt-Lichtmaschine, E-Starter
Kraftübertragung: Primärtrieb über Zahnräder, Sekundärtrieb über Kardanwelle, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Fünfganggetriebe
Fahrwerk: Stahlrohr-Doppelschleifenrahmen, vorn Telegabel, 43 mm Standrohrdurch-



messer, luftunterstützt, 150 mm Federweg, hinten Stahlrohr-Zweiarmschwinge, Zentralfederbein mit Hebelsystem, luftunterstützt, 105 mm Federweg, Leichtmetall-Gussräder, Felgengr. vorn 3.50 x 16, hinten 4.00 x 15, Bereifung Dunlop D 404, Bridgestone Exedra, vorn 150/80-16, hinten 150/90-15, vorn zwei Vierkolben-Festsattel-Scheibenbremsen, d = 298 mm, hinten eine Zweikolben-Festsattel-Scheibenbremse, d = 320 mm

Maße und Gewichte: Gesamtlänge 2730 mm, Lenkerbr. 895 mm, Lenkerh. 1110 mm, Radstand 1705 mm, Nachlauf 152 mm, Lenkkopfwinkel 61 Grad, Sitzh. 730 mm, Sitzbankl. 780 mm, Gew. fahrf. 403 kg, zul. Gesamtgew. 584 kg, Zuladung 181 kg, Ölmenge 3,5 l, Tank 22,5 l (Reserve 4,5 l)

Messwerte:
 Höchstgeschwindigkeit:
 solo 184 km/h
 zwei Personen 180 km/h
 Durchzug 50 - 120 km/h:
 (im höchsten Gang)
 solo 12,4 s
 zwei Personen 14,5 s

Benzinverbrauch:
 bleifreies Normalbenzin
 Landstraße: 6,2 l/100 km
 Autobahn (130): 6,9 l/100 km
 Reichweite (Landstr.): 362 km
 Reichweite (Autobahn): 326 km

Kosten:
 Preis: 29.990,- DM (inklusive Nebenkosten)
 Versicherung (HDI): 455,20 DM (für ein Jahr nur Haftpflicht)
 Steuer: 186,33 DM (für ein Jahr)

Wartungsintervalle:
 Ölwechsel alle 6000 km
 Ölfilterwechsel alle 6000 km
 Service alle 6000 km

fangsstärker. CB-Funk und Gegensprechanlage sind weitere Schmankerl an Bord des U.S.-Kreuzers. Im Venture-Kommandostand sucht man so was vergebens. Gegen Aufpreis gibt's hier CD-Wechsler und CB-Funk.
 Damit ist die Liste der Ausstattungsschmankerl bei wei-



Üppige Polster schmeicheln den Passagieren. Auf der Harley (u.) sitzt es sich noch einen Hauch bequemer.

tem noch nicht zu Ende, wohl aber der Platz für diesen Test. Nüchtern betrachtet bietet die Yamaha mehr Motorrad fürs Geld: besserer Motor, bessere Bremsen, besseres Fahrwerk, fehlt nur ein Katalysator, den die Harley zumindest in unregelmäßiger Ausführung mitbringt. Was der Yamaha ebenfalls abgeht, ist der Kultstatus, das Flair der Harley. Fazit: Für die nüchtern Kalkulierenden unter uns ist die Yamaha der Test-sieger, für die Fans des »Originals« existiert ohnehin kein anderes Motorrad neben einer Harley. Koste sie, was sie wolle.

Markus Biebricher

EIGNUNGSTEST

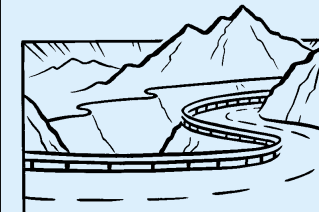
Harley Ultra Classic

Yamaha Venture



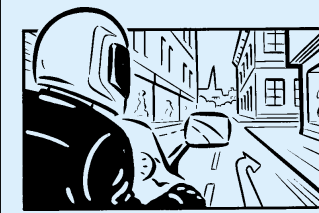
LANDSTRASSE: für Cruising ausreichende Motorleistung, besseres Handling, Fahrwerksunruhen, bequeme Sitzposition
BEFRIEDIGEND

LANDSTRASSE: kräftiger, kultivierter Motor, komfortables Fahrwerk, gemessen am Gewicht akzeptables Handling
GUT



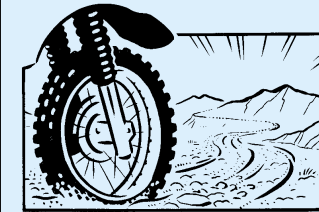
BERGSTRASSE: Motor teilweise überfordert, Handling-Vorteile gegenüber der Yamaha, ausgeprägtere Schräglagenfreiheit
AUSREICHEND

BERGSTRASSE: kräftiger Motor, exakt schaltbares Getriebe, eingeschränkte Schräglagenfreiheit, hohes Gewicht
AUSREICHEND



STADTVERKEHR: leiser, niedrig drehender Motor, starke Vibrationen, bequemer Sitz, viel Stauraum, großer Wendekreis
AUSREICHEND

STADTVERKEHR: elastischer Motor, sehr bequemer Sitz, viel Stauraum, hohes Gewicht, großer Wendekreis
AUSREICHEND



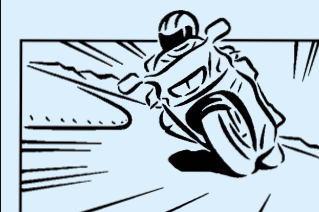
SCHOTTERPISTE: weicher Leistungseinsatz, wenig Bodenfreiheit, Federung schlägt durch, Anbauteile bruchgefährdet
MANGELHAFT

SCHOTTERPISTE: weicher Leistungseinsatz, komfortable Federelemente, wenig Bodenfreiheit, breiter Vorderreifen, hohes Gewicht
MANGELHAFT



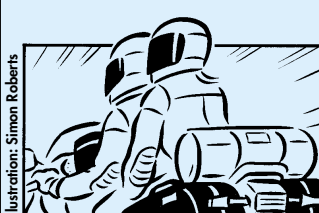
AUTOBAHN: mäßige Fahrleistungen, entspannte Sitzposition, guter Wetterschutz, Fahrwerksunruhen, hoher Verbrauch
AUSREICHEND

AUTOBAHN: ansprechende Fahrleistungen, entspannte Sitzposition, Turbulenzen am Helm, niedrigerer Verbrauch
BEFRIEDIGEND



SPORTLICHE FAHRWEISE: unspektakuläre Kraftentfaltung, lange Schaltwege, größere Schräglagenfreiheit, Fahrwerksunruhen
MANGELHAFT

SPORTLICHE FAHRWEISE: bullige Kraftentfaltung, drehfreudiger Motor, exaktes Getriebe, wenig Schräglagenfreiheit, hohes Gewicht
AUSREICHEND



SOZIUSTAUGLICHKEIT: üppiges Platzangebot, hochkomfortable Sitzmöbel, guter Fahrerkontakt, wirksamer Windschutz
SEHR GUT

SOZIUSTAUGLICHKEIT: üppiges Platzangebot, sehr bequeme Sitzposition, enorm komfortable Sitzbank, solide Haltegriffe
SEHR GUT

Illustration: Simon Roberts



Yamahas V4 samt kräftigem Rückgrat (o.). Der Motorhaltebügel erschwert den Check der vorderen Kerzen (l.). Ventil für die luftunterstützte Gabel (u.). Batterie, Benzinpumpe und Sicherungen liegen unter Fahrersitz und linkem Seitendeckel.



Wartung

Nach der Sitzbankmontage (zwei Muttern unterhalb des Fahrersitzes) zeigt sich die Batterie. Um an Kopf und Kerzen zu gelangen, muss der Tank ab (insgesamt sieben Schrauben). Des Weiteren der mehrpolige Stecker für die Tankanzeige und der Entlüftungsschlauch. Jetzt ist die hintere Zylinderbank zugänglich. Die Arbeit an den vorderen Zylindern wird durch den Motorhaltebügel behindert. Der Luftfiltercheck fällt dank zwei außen liegenden Gehäusen leicht. Werkzeug findet sich im rechten Seitenkoffer, eine Leuchtweitenregulierung des Hauptscheinwerfers links zwischen den Gabelbrücken. Inspektionsintervalle: alle 6000 Kilometer.

Auch auf der Yamaha sitzt die Besatzung entspannt und enorm komfortabel. Störend ist lediglich der zu große Abstand zwischen Fahrer und Sozies.

