

CRUISER-KRAFTWERK

Von den aktuellen Hubraum-Giganten mit 1800 oder 2000 Kubik fast schon zur Mittelklasse degradiert, zählt die Yamaha XVS 1100 immer noch mit zum Besten, wenn es um gediegenes Cruisen für kleines Geld geht. Die große Drag Star – ein Chrom-Gleiter mit viel Kraft im Bauch.

Alle wollten nur noch eins: cruisen. Als Yamaha 1999 die XV 1100 Virago vom Spielfeld pfiß, hatte die schon stattliche zehn Jahre auf dem Buckel – eine lange Zeit für ein Schönwetter-Motorrad, umso mehr, wenn es wie die Virago noch stark von Softchopper-Stilelementen aus den frühen Achtzigern beeinflusst ist. Die tiefer gelegte Nachfolgerin XVS 1100 dagegen traf messerscharf den aktuellen Zeitgeschmack, wie 2529 Zulassungen im ersten Jahr eindrucksvoll belegen.

Mitverantwortlich für den Verkaufserfolg dürfte neben dem modernen Styling auch der bekannt kultivierte 75-Grad-V2-Motor gewesen sein. Das luft-

gekühlte Triebwerk mit langer Vergangenheit – zuerst in der TR1 im Einsatz, später auch in der XV 1000 und XV 1100 – wurde für die Drag-Star-Premiere zwar stark überarbeitet, hat dabei aber nichts von seinem bulligen Charakter eingebüßt – im Gegenteil.

Das ansehnlich mit Kühlrippen bestückte Aggregat offeriert mit 85 Newtonmetern maximalem Drehmoment bei niedrigen 2500/min reichlich Dampf aus dem Drehzahlkeller, läuft ausgesprochen vibrationsarm, hängt gut am Gas und bietet trotz relativ bescheidener 62 PS bei stattlichen 275 Kilo Leergewicht genügend Überholreserven, wenn es mal darauf ankommt.

Auch längere Strecken lassen sich auf der Drag Star kommod abreiten; die gut integrierte Sitzposition auf dem breiten und bequemen Fahrersattel hilft dabei, sich bei höherem Tempo gegen den Fahrtwind zu stemmen, und auch die Reichweite des 17-Liter-Tanks geht bei einem Durchschnittsverbrauch um sechs Liter in Ordnung. Mit 300

Kilo mehr als ausreichend bemessen ist die Zuladekapazität, wobei die XVS 1100 mit ihrem kleinen, schmalen Soziuspoller eher den Solofahrer anspricht und auch das Verzurren von Reisegepäck nicht leicht macht.

Immerhin gibt's maßgeschneiderte Packtaschenhalter und kleine Gepäckträger als Zubehör, die man, sofern angeboten, bei einer Gebrauchtmachine gleich miterwerben sollte. Sind keinerlei Träger vorhanden, unbedingt die Flanken und unteren Kanten am hinteren Kotflügel auf Lackschäden

Der Sattel ist auch auf längeren Strecken bequem

checken – an diesen Stellen werden gerne Haken-Expander zum Befestigen einer Gepäckrolle eingehängt.

Trotz ihres hohen Gewichts zeigt die Drag Star Kleingewachsenen und Ungeübten nicht automatisch die rote Karte: Die Sitzhöhe ist mit 660 Millimetern bescheiden, der Schwerpunkt dank tief montiertem V2 niedrig, und der elastische Motor mit seiner butterweich flutschenden Kupplung vermittelt auf Antrieb Vertrauen ins Arbeitsgerät. Dazu passen auch die gut dosierbaren, fest zupackenden Bremsen, was im Cruiser-Segment ja keine Selbstverständlichkeit ist.

Eher arttypisch ist die arg eingeschränkte Schräglagenfreiheit. Wer Kurven flott angeht, raspelt den Asphalt erst mit den klappbaren Fußrasten, dann mit den Rasten-Auslegern und schließlich auch noch mit dem Seitenständer bzw. rechts mit

Kurz-Check Yamaha XVS 1100 Drag Star

Motor: zuverlässig, langlebig. **Fahrwerk:** Speichen auf Festigkeit/Vollzähligkeit prüfen, Bremsscheiben und Lenkkopf-/Schwingenlager checken. **Außerdem:** Kotflügel hinten (Lackschäden an Kanten?), Fußrasten/Ausleger/Seitenständer (Schleifspuren, Rost?), Schwingen-/Achsaufnahme (Lackschäden?), Rahmenunterzüge (Kratzer?).

- ⊕ - durchzugsstarker Motor
- guter Sitzkomfort (Fahrer)
- wartungsarmer Kardan
- gut funktionierende Bremsen
- tiefer Schwerpunkt
- ⊖ - wenig Schräglagenfreiheit
- unterdämpfte Gabel
- harte Hinterradfederung
- hohes Gewicht
- nur bedingt soziustauglich

Zulassungszahlen

Yamaha XVS 1100 Drag Star	
1999:	2529
2000*:	2556
2001*:	1875
2002*:	1112
2003*:	865
gesamt*:	8937

*inkl. »Classic«, Varianten nicht einzeln erfasst

Gebrauchtpreise

Yamaha XVS 1100 Drag Star	
Baujahr (PS):	Preis:
1999 (62):	5.025 Euro (41.400 km)
2000 (62):	5.800 Euro (33.000 km)
2001 (62):	6.125 Euro (24.600 km)
2002 (62):	6.500 Euro (16.200 km)

(Quelle: schwackeListe Zweirad 2/2004; Kontakt: »www.schwacke.com«)

dem Bremshebel. Ärgerlich, denn das Fahrwerk gibt, zumindest auf glatter Fahrbahn, deutlich mehr her. Für die Besichtigung gilt: Alle genannten Stellen auf abgeschliffenes Material und beschädigtes Chrom prüfen – heftige Schleifspuren bieten dem Rost freie Bahn und mindern den Zeitwert.

Mit vorverlegten Rastenanlagen ist einiges mehr an Schräglage und, in Kombination mit einander Lenker, auch eine veränderte Sitzposition möglich. So mancher Vorbesitzer hat entsprechend umgebaut; hier ist zu prüfen, ob alle Umrüstteile eingetragen wurden. Eine sinnvolle Investition sind härtere Federn für die unterdämpfte und beim harten Anbremsen auf Block gehende Telegabel; die Federn gibt es bei etlichen

Anbietern zum Set-Preis ab zirka 80 Euro.

Auch in die komfortbetonte, auf zügig überquerten Bodenwellen aber schon mal durchschlagende Hinterhand könnte man investieren. Allerdings geht ein Nachrüstfederbein, das mehr zu bieten hat als der harte Originaldämpfer mit seinen 113 Millimetern Federweg, richtig ins Geld. Unser Tipp: erst mal mit der siebenfach verstellbaren Federvorspannung experimentieren (schlecht zugänglich) – oder auf Buckelpisten Cruisergerecht die Gashand bremsen.

Um den Zustand des Motors muss man sich bei der Besichtigung im Normalfall keine großen Gedanken machen, denn der ausgereifte V2 hat keine Kinderkrankheiten und ist, regelmäßige Wartung vorausgesetzt, ein zuverlässiges und langlebiges Aggregat. Ersatzteilprobleme wird es auch so bald nicht geben, denn die seit dem Jahr 2000 parallel und ab 2003 ausschließlich angebotene, optisch noch stärker auf Heavy-Metal-Cruiser getrimmte XVS 1100 Drag Star Classic besitzt den gleichen Motor.

Neben den bereits genannten Punkten sollte Folgendes kontrolliert werden: Radspeichen auf Festigkeit, Bruch und Vollständigkeit, Lenkkopf- und Schwingenlager, Bremsscheiben auf Rubbeln (Indiz für Verzug). Außerdem: Kotflügelverschraubungen auf Vibrationsrisse prüfen, die Dreieckschwinge im Bereich der Radachsaufnahme auf verkratzten Lack bzw. Rostspuren checken. Korrosion findet sich eventuell auch an den



Endlos lang: Die Drag Star bürgt mit ihrem Radstand von 1640 Millimetern auch bei hohem Tempo für stabilen Geradeauslauf.

Rahmenunterzügen im Bereich der Ablassbohrungen und, sofern die Maschine zum Hinterradausbau unfachmännisch unterbockt wurde, an den unteren Rahmenrohren rechts und links der Federbein-Umlenkung. Dass auch die zahlreichen Chromteile die optische Prüfung bestehen sollten, versteht sich von selbst. Ob der Vorbesitzer seinen Cruiser auch wirklich mochte, zeigt ein Blick auf den links überm Getriebeausgang montierten Deckel: Dort kratzt bei jedem Seitenständer-Ausklappen die Stiefelspitze über den Chrom- und hinterlässt, wenn nicht regelmäßig poliert wird, auf Dauer hässlich matte Stellen.

Text: Dieter Höner
Fotos: Archiv

Pressestimmen

»Jetzt dürfen auch die kleinsten unter den Cruiserfans jubeln, die hier in jeder Lebenslage beide Füße flach auf der Straße abstellen können.«

Reise Motorrad 1/99

»Dabei beweist die Drag Star, dass ein Cruiser-Getriebe keine Knochenmühle sein muss: Butterweich, absolut exakt und über kurze Wege fluppen die Gänge nur so rein. Es ist eine Freude, ... fleißig in der Schaltbox zu kramen und die Drehfreude ... auszukosten.«

Mrd., Reisen & Sport 11/98

»Ein Cruiser, der bei allem Glanz und Gloria nicht vergessen hat, dass es ein Leben jenseits der Showmeile gibt ...«

MF 6/99



Tiefer Schwerpunkt und gut integrierte Sitzposition erleichtern das Handling der 275 Kilo schweren XVS 1100.



Große Tankkonsole, keine zusätzlichen Instrumente.



An der Achsaufnahme der lackierten Dreieckschwinge ist beim Radausbau schnell die Farbe lädiert.