

ab € 6490 YAMAHA XVS 650/A DRAG STAR/CLASSIC

Mit den 650ern Drag Star und Drag Star Classic bietet Yamaha zwei einsteigergerechte Cruiser zum günstigen Preis an.

Ende 1996 stellte Yamaha im sonnigen Kalifornien den Einsteigercruiser XVS 650 Drag Star vor. Ab Februar 1998 bot Yamaha eine zusätzliche Variante mit Namen XVS 650 A Drag Star Classic an. Zu den Neuerungen zählten dicke Kotflügel aus Stahl und der breite 130er-Vorderradreifen. Außerdem ist die Sitzbank üppiger gepolstert und zweigeteilt, vor den Gabelbrücken prangt ein schwerer Chromscheinwerfer.

Beim Motor griff man auf den bewährten Motorblock der XV 535 zurück, versteifte das Kurbelgehäuse mit zusätzlichen Rippen und verhalf der XVS mit einem neuen Bohrung-/Hubverhältnis von 81 x 63 Millimetern zu exakt 649 Kubikzentimetern Hubraum. Die Vergaser messen 28 statt 34 Millimeter im Ansaugquerschnitt, was den 650ern aufgrund der höheren Gaseschwindigkeiten im Ansaugtrakt zu mehr Durchzugsvermögen verhilft. Der ebenfalls neue Drosselklappensensor verbesserte das Ansprechverhalten. Gleichzeitig wurde die Schaltwelle überarbeitet, um die Bedienbarkeit des Getriebes zu verbessern. Die Auspuffanlage in Dragpipe-Outfit verzichtet zwar auf einen Vorschalldämpfer,



Dank gutem Handling und stabilem Geradeauslauf kann die Drag Star (rechts) mit großen Schwestern cruisen.

arbeitet aber in punkto Geräuschdämpfung vorbildlich. Der V2 macht auch sonst glücklich, bietet er doch schon ab niedrigen Drehzahlen ordentlich Durchzug zum genusslichen Cruisen. Nähert man sich der Nenndrehzahl, wird der Motor deutlich zäher. Am sinnvollsten ist es, die Dreh-

Zwei richtig ausgewachsene Cruiser mit geeigneter Leistungscharakteristik für alte Hasen wie Neulinge.

zahl zwischen 2500 und 5500 Touren zu halten. Hier macht das Aggregat am meisten Spaß.

Die japanischen Techniker gaben sich größte Mühe, die 650er optisch bestens in Szene zu setzen. Das beginnt mit dem langen Radstand von 1610 Millimetern (Classic: 1625 mm), dem üppigen Nachlauf von

153 Millimetern (Classic: 145 mm) und der mit 55 Grad Lenkkopfwinkel sehr flach angestellten Telegabel. Der tief angesiedelte Schwerpunkt und die niedrige Sitzposition machen Handling und Rangiermanöver für weniger erfahrene oder kleinere Leute leicht. Vertrauen flößt auch das Fahrverhalten bei flottem Tempo ein, der Geradeauslauf entspricht exakt dem Ideal vom Cruisen auf schnurgeraden Asphaltbändern. Bodenebenenheiten filtert die im Standrohrdurchmesser 41 Millimeter dicke Telegabel vorn sauber heraus, während das hintere Zentralfederbein an der Dreiecksschwinge eher straff abgestimmt ist – ein Tribut ans cruisertypische Konzept mit niedriger Sitzhöhe und kurzem Federweg hinten. Die Classic misst hier 98 Millimeter Ar-

beitshub, die Standard 86 Millimeter. Hinzu gesellen sich einsteigergerechte Bremsen mit Scheibe vorn und Trommel hinten, die wegen der relativ hohen Handkräfte bei Schreck- oder Gefahrbremungen nicht allzu früh blockieren.

Der Spritvorrat von 16 Litern und ein Durchschnittsverbrauch von 5,6 Litern lassen auf Tour ausreichend Spielraum. Ein Sozius dürfte wegen des schmalen, dünnen Heckpolsters der Basisversion nur wenig Freude an einer Mitfahrgelegenheit haben. Viel Gewicht wurde bei den XVS auf praktische, schöne und langlebige Details wie großes Tankinstrument, mit Spezialharz witterungsfest gemachte Speichen, -nippel, Muttern und Schrauben sowie ein abschließbares Staufach hinter dem linken Seitendeckel gelegt. □

Hubraum	649 cm ³
Leistung/Drehzahl	40 PS (29 kW)/6500/min
Maximales Drehm./Drehzahl	51 Nm/3000/min
Motor	2-Zylinder, V-Motor, luftgekühlt, ohv, 2 Ventile pro Zylinder, Vergaser
Kraftübertragung	5 Gänge, Kardan
Abgasreinigung	keine
Höchstgeschwindigkeit	145/148 km/h
Tankinhalt	16 l
Gewicht/Zuladung	230 (245)/177 (198) kg
Rahmen	Stahl-Rundrohr-Doppelschleifenrahmen
Federweg vorn/hinten	140/86 (98) mm
Sitzhöhe	695/710 mm
Leistungsvariante	34 PS (25 kW)
Farben	beide Versionen: Schwarz, Silber

XVS 650 A Drag Star Classic € 6990

Motor	Fahrwerk	Handling	Bremsen	Sozius	Langstrecke
●●●○	●●●○	●●●●	●●●○	●●○○	●●○○



Dicke Kotflügel, breiter 130er-Vorderradreifen, zweigeteilte Sitzbank und ein dicker Chromscheinwerfer zeichnen die Classic aus.