

TEST Yamaha XV5 950 A Midnight Star – Kawasaki VN900 Classic

TRITTBRETTFAHRER

Lange Zeit lag der Cruiser-Markt krank am Boden. Doch steigende Zulassungszahlen verheißen Hoffnung. Viel Chrom, nostalgisches Styling und überschaubare Preisgestaltung sollen den Durchbruch bringen. NEWS holte die Cruiser-Mittelklasse zum Vergleichstest.

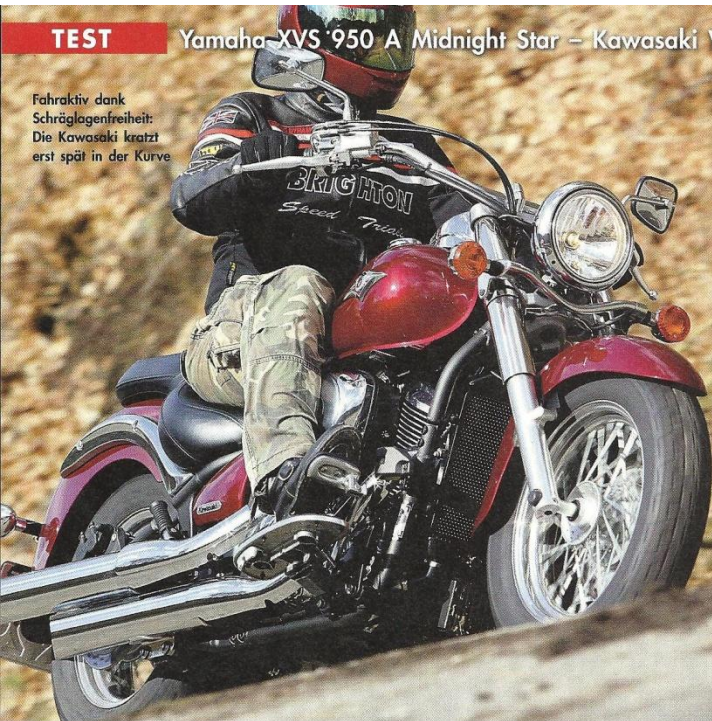


Rasen ist out: Für XV5 950 und VN900 ist das nicht mehr als eine Binsenweisheit

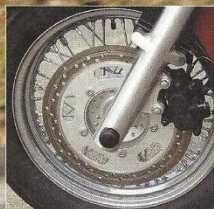


TEST Yamaha XV5 950 A Midnight Star – Kawasaki VN900 Classic

Fahraktiv dank Schräglagenfreiheit: Die Kawasaki kratzt erst spät in der Kurve



Hochstapler: Die Kawa-Trittbreter halten Abstand zum Asphalt



Sanfte Gewalt: Bei den Kawa-Bremsen muss man kräftiger zulegen

ange vorbei die Zeiten, als eine Yamaha XV 535 Virago als Inbegriff eines gelungenen Nippon-Cruisers für Spitzenplätze in den Zulassungscharts gut war. Denn der Kunde ist anspruchsvoller geworden. Harley-Davidson weist runde 20 Prozent Wachstum fürs letzte Jahr aus. In solchen Zeiten kann man aber im Spannungsfeld zw-

ischen Finanzkrise und Chromlust durchaus auch mit günstiger Japanware punkten. Jedoch nur, wenn die Maschinen alles andere als klein, billig oder bescheiden aussehen. Diese erste Hürde nehmen Kawasaki VN900 Classic und Yamaha XV5 950 Midnight Star ganz lässig. Jeweils fünfeinhalb Zentner Stahl, Chrom und Aluminium wirken absolut erwachsen, optisch wichtige Bau-

teile wie Lenker, Tanks und Schalldämpfer treten sogar im Oversized-Format an. Von der Seite betrachtet zeigen beide Maschinen eine fast identische Linie. Offensichtlich hatten die Designer bei Kawa und Yamaha dieselben historischen Vorbilder im Visier.

Das Sitzgefühl wird bestimmt von der Kombination aus tiefem, breitem Sitzkissen und den enorm ausladenden Gewei-Lenkern. Die breiten Tanks vermitteln ein sattes Gefühl zwischen den Knien. Wenn nicht gerade eine Triumph Rocket III daneben parkt, gehen diese Maschinen überall als wahrlich schwere Motorräder durch.

Stilistische Unterschiede zwischen VN900 Classic und XV5 950 A gibt es nur wenige, aber man findet sie schon. Auffällig die filigranen Alu-

Gussräder der Yamaha, die gut aussehen, aber nicht vollkommen zum Klassik-Outfit passen wollen. Weniger peppig, aber dafür absolut authentisch sind die Stahlspeichenräder der Kawa.

Die leistet sich aber einen anderen Stilbruch: Wasserkühlung! Aus Sicht des Technikers und Ingenieurs ist das zwar eine klare Vereinfachung gegenüber der Luftkühlung der Yamaha, die mittlerweile aufgrund der Grenzwerte technisch

aufwändiger zu realisieren ist. In den seligen Fünfigern gab es Flüssigkeitskühlung halt hoch nicht und deshalb wollen viele Klassik-Freaks es auch heute nicht haben. Dabei macht das flüssige Kühlmedium gerade in dem V-Zwo mit hintereinander liegenden Zylindern besonders viel Sinn. Denn



Wassergekühlter V2 mit günstigen Verbrauchswerten: Kawa VN900 Cl

der hintere Zylinder findet sich ja naturgemäß im Windschatten des vorderen Kollegen und ist somit kühltechnisch benachteiligt.

Klassischerweise wird durch eine fettere Gemischabstimmung hinten gegengesteuert, was die Innenkühlung durch verdampfenden Kraftstoff verbessert. Bloß bleibt in Zeiten von Euro-III und Lambdaregelung für solche Nothilfen nur noch wenig Raum. Weshalb Yamaha beim Entwurf des nagelneuen 950er-Twins gerade wegen der nostalgischen Luftkühlung ein wenig an Hightech aufahren musste, um die Zuverlässigkeit sicherzustellen. Etwas geschmiedete Kolben und keramisch beschichtete Zylinderlaufbahnen.

Im Fokus der Motorenentwicklung standen naturgemäß weder Höchstgeschwindigkeit noch Beschleunigungskapaden. In diesem Genre sind vor allem Sound und Durchzug gefragt. Das mit dem kernigen Klang hat sich innerhalb der aktuellen Grenzwerte natürlich weitestgehend erledigt. Für bulligen Durchzug braucht es dagegen vor allem reichlich Hubraum. Und den hat bisher glücklicherweise noch kein Minister verboten.

Exakt 942 Kubik fährt die Yamaha

auf, ein Pinchen mehr als die 903 Kubik der Kawasaki. Auf dem Prüfstand kann sich die Yamaha damit einen klitzekleinen Vorteil erarbeiten, der resultierende Vorsprung in den Fahrleistungen ist aber ebenfalls gering und damit zu vernachlässigen. Zumal die Kawa noch den geringfügig günstigeren Benzinverbrauch für sich reklamieren kann.

Für Cruiser-Neulinge gewöhnungsbedürftig sind die Schaltwippen. Hochgeschaltet wird mit der Ferse, runter mit der Fußspitze. Hat man den Rhythmus einmal gefunden, macht das richtig Spaß. Auf keinen Fall sollte man versuchen, mit der linken Fußspitze auch hochzuschalten. Dieses Gefummel mit der Stiefelspitze sieht auf den Trittbrettern nämlich völlig uncool aus.

Abfahrt, Sitzhaltung und Sitzgefühl sind auf beiden Maschinen ähnlich, was angesichts der fast identischen Linien kaum verwundert. Die Kawasaki-Federn sind etwas komfortbetonter ausgelegt, kleinere Unebenheiten bügeln sie rückstandslos glatt. Auf der Yamaha wird mehr Gefühl für den Asphalt vermittelt. Die Bremsen der Midnight Star haben etwas mehr Biss, vor allem der vordere Sattel



Luftgekühlter V2 mit Rhythmus im Blut: Yamaha XV5 950 Midnight Star

reagiert spontaner als die etwas teigige Kawa-Bremse.

Der Kawa-Reiter muss die Beine etwas enger falten, seine Trittbreter sind höher als die des Yamaha-Kollegen. Dieser freut sich über das Plus an Lässigkeit. Aber nur bis zur nächsten Abbiegung. Denn die tiefen Trittbreter treffen ungebührlich früh auf harten Asphalt. Wir wollen jetzt keine Grundsatzdebatte zum Thema Cruiser und angepasste Kurvenfahrt lostreten. Aber wenn man selbst bei der Ausfahrt aus dem

Verkehrskreis mit kratzenden Trittbrettern zu kämpfen hat, ist das für deutsche Verhältnisse eindeutig zu wenig Schräglagenfreiheit.

Und das ist im Falle der XV5 950 ausgesprochen schade. Denn das sauber abgestimmte, halbwegs stabile Fahrwerk und die korrekt zupackende Bremsanlage würden durchaus einen flotten Strich erlauben. Beim Serpentina-Paarlauf kann sich die VN900 Classic trotz schlechterer Bremsen und säftenmäßiger Federung locker davonmachen – sie

Kurz-Check

	KAWASAKI	YAMAHA
Motor	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □
Fahrleistungen	■ ■ ■ □ □	■ ■ ■ □ □
Verbrauch	■ ■ ■ □ □	■ ■ ■ □ □
Fahrwerk	■ ■ ■ □ □	■ ■ ■ □ □
Bremsen	■ ■ ■ □ □	■ ■ ■ □ □
Komfort	■ ■ ■ □ □	■ ■ ■ □ □
Verarbeitung	■ ■ ■ □ □	■ ■ ■ □ □
Ausstattung	■ ■ ■ □ □	■ ■ ■ □ □
Preis	■ ■ ■ □ □	■ ■ ■ □ □
Fun-Faktor	■ ■ ■ □ □	■ ■ ■ □ □

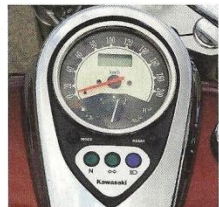


NEWS-Testchef Wulf Weis

Yamaha serviert mit der XV5 950 A Midnight Star ein nagelneues Motorrad, in einer Klasse, die von der Rückbesinnung auf gestrige Werte lebt. Das Ergebnis kann sich sehen lassen. Aber die Sache mit der Nostalgie funktioniert auch mit der etwas älteren Technik der Kawasaki VN900 Classic bestens. Mit fast 1000 Euro Preisvorteil.



Riemen-Rausch: Kawasaki setzt auf wartungsarme Antriebstechnik



Klassiker mit Tankanzeige: Kawa sagt, wie lange Länge noch läuft

TEST

Yamaha XVS 950 A Midnight Star – Kawasaki VN900 Classic

Kurvenkratzer: Wegen ihrer geringen Schräglagenfreiheit zieht die XVS 950 im Winkelwerk den Kürzeren – trotz guter Bremsen und straff abgestimmtem Fahrwerk



Hackentrick: An die Schaltwippe müssen sich Cruiser-Einsteiger erst gewöhnen



Daumenkino: Der Bordcomputer schaltet via Fingerdruck

kommt einfach mit der größeren Bodenfreiheit besser ums Eck.

So wirklich praktisch sind beide Maschinen nicht. Die auf dem Tank montierten Tachos samt Kontrollleuchten werden vom Kinnbügel des Integralhelmes wirksam verdeckt. Man muss schon bewusst nicken um zu schauen, ob die Öldrucklampe auch wirklich aus ist. Oder alternativ einen Jethelm tragen.

Tankrucksack oder gar Gepäckkoffer kann man gepflegt vergessen, eventuell könnte man fransenbesetzte Ledertaschen anschnüren.

Auch der Sozias führt ein karges Dasein, die hinteren Sitzpolster sind zwar weich gepolstert, aber einen Hauch zu schmal geschnitten. Nach rund 200 Kilometern hagelt es aus der zweiten Reihe Proteste.

Doch zunächst muss man sich

wohl klar machen, wofür man den Cruiser haben will. Sport und Reise sollten nicht in den Top Ten der Anforderungen stehen. Eine genussliche Ausfahrt durch Münsterland oder Odenwald am Sonntag zwischen Mittag und Kaffee ist da schon eher Ziel der Übung. In der City sind die beiden Cruiser durchaus brauchbar, das Gewicht und der große Wendekreis fordern aber schon Körpereinsatz.

Allgemein macht die von Grund auf neu konstruierte Yamaha den moderneren, frischeren Eindruck. Gussräder, weiß eingefärbte Blinker und die knapper geschnittenen Schutzbleche sind schon eindeutig. Die Kawasaki, entstanden als jüngster Spross einer ehrenwerten Chopper-Dynastie, wirkt im direkten Vergleich nostalgischer. Aber kann man das einer Maschine zum Vor-

wurf machen, die den Begriff „Classic“ im Namen führt?

Das ist wohl die Krux in dieser Sparte: Die Motorräder sollen so aussehen wie früher, aber so fahren wie heute.

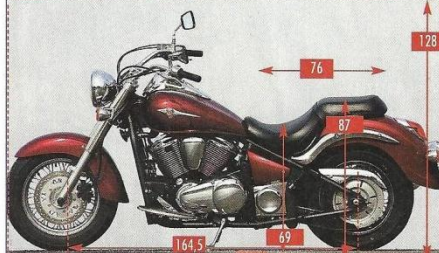
Cruiser brauchen die besondere Fürsorge der Konstrukteure. Die Motorräder sollen so aussehen wie früher, aber so fahren wie heute

Japan erreichen wird.

Aber vorerst bleiben die hier getesteten Nippon Cruiser noch dem günstigen Einstandspreis verpflichtet. Denn was wir angesichts dieser absolut imposant auftretenden Maschinen fast übersehen hätten: Es sind die kleinsten Cruiser, die Yamaha und Kawasaki im Programm haben. Quasi die Einsteigerklasse. Sieht man ihnen wirklich nicht an.

Wulf Weiss

Kawasaki VN900 Classic



Alter Adel: Kawasaki setzt bei der Classic auf die bewährte VN-Baureihe mit Wurzeln in den frühen 90er Jahren

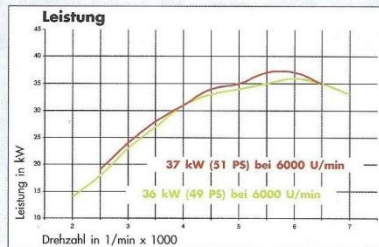
Motor, Kraftübertragung:*	Füllmengen, Preis:*
Bauart: Zweizylinder-Viertakt-V	Tankinhalt: 20 l
Hubraum: 903 cm ³	Preis zzgl. Nk.: 7895 Euro
Bohrung x Hub: 88,0 x 74,2 mm	*Herstellereingaben
Ventile pro Zylinder: 4	
Gemischauflbereitung: Einspritzanlage	MOTORRAD NEWS-Messwerte
Leistung: 37 kW (50 PS) bei 5700 min ⁻¹	Gewicht fahrfertig vollgetankt: 282 kg
max. Drehmoment: 78 Nm bei 3700 min ⁻¹	Gewicht fahrfertig o. Kraftstoff: 267 kg
Abgasreinigung: G-Kat / Euro-III	max. Zuladung: 180 kg
Kraftstoff: Normal	
Flüssigkeitskühlung, Elektrostarter, 5-Gang-Getriebe, Zahnriemen	Verbrauch: 4,9 l/100 km
Fahrwerk, Rahmen, Bremsen:*	Reichweite: 408 km
Rahmen: Doppelschleifenrahmen aus Stahl	
Nachlauf: 160 mm	v_{max}/Tacho (km/h): 160 / 170
Lenkkopfwinkel: 32°	Beschleunigung:
Radstand: 1645 mm	0 – 100 km/h: 7,1 sek
Federung vorn: Telegabel, 150 mm Federweg	0 – 140 km/h: 17,2 sek
Federung hinten: Stahlschwinge mit Zentralfederbein, 100 mm Federweg	400 m bei stehendem Start: 15,4 sek
Bereifung vorn: 130/90-16	Durchzug im 5. Gang:
Bereifung hinten: 180/70-15	60 – 100 km/h: 6,5 sek
Bremse vorn: 300-mm-Scheibe mit Doppelkolben-Schwimmstiel	100 – 140 km/h: 11,7 sek
Bremse hinten: 270-mm-Scheibe mit Doppelkolben-Schwimmstiel	

Yamaha XVS 950 A Midnight Star

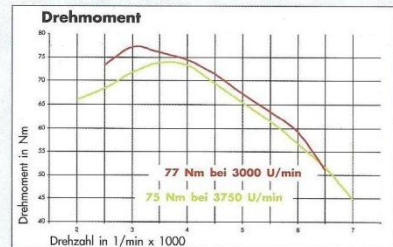


Junger Hüpf: Yamaha bringt mit der XVS 950 in der Cruiser-Einsteigerklasse eine aufwändige Neukonstruktion

Motor, Kraftübertragung:*	Füllmengen, Preis:*
Bauart: Zweizylinder-Viertakt-V	Tankinhalt: 17 l
Hubraum: 942 cm ³	Preis zzgl. Nk.: 8850 Euro
Bohrung x Hub: 85 x 83 mm	*Herstellereingaben
Ventile pro Zylinder: 4	
Gemischauflbereitung: Einspritzanlage	MOTORRAD NEWS-Messwerte
Leistung: 39 kW (54 PS) bei 6000 min ⁻¹	Gewicht fahrfertig vollgetankt: 280 kg
max. Drehmoment: 77 Nm bei 3000 min ⁻¹	Gewicht fahrfertig o. Kraftstoff: 267 kg
Abgasreinigung: G-Kat / Euro-III	max. Zuladung: 208 kg
Kraftstoff: Normal	
Luftkühlung, Elektrostarter, 5-Gang-Getriebe, Zahnriemen	Verbrauch: 5,1 l/100 km
Fahrwerk, Rahmen, Bremsen:*	Reichweite: 333 km
Rahmen: Doppelschleifenrahmen aus Stahl	
Nachlauf: 145 mm	v_{max}/Tacho (km/h): 169 / 185
Lenkkopfwinkel: 32°	Beschleunigung:
Radstand: 1685 mm	0 – 100 km/h: 6,9 sek
Federung vorn: Telegabel, 135 mm Federweg	0 – 140 km/h: 16,4 sek
Federung hinten: Stahlschwinge mit Zentralfederbein, 110 mm Federweg	400 m bei stehendem Start: 15,4 sek
Bereifung vorn: 130/70-18	Durchzug im 5. Gang:
Bereifung hinten: 170/70-16	60 – 100 km/h: 6,3 sek
Bremse vorn: 320-mm-Scheibe mit Doppelkolben-Schwimmstiel	100 – 140 km/h: 11,4 sek
Bremse hinten: 298-mm-Scheibe mit Einzelkolben-Schwimmstiel	



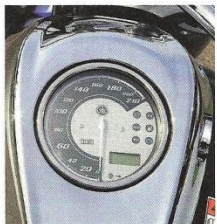
Einsteigerklasse: Schon ein Blick auf die Leistungskurven zeigt, welche Motorradgattung auf dem Prüfstand steht



Ordentlich: Die Drehmomentkurven demonstrieren die für den stillvollen Cruiser-Betrieb nötige Gelassenheit



Ich bin ein Star: Der Antriebsriemen läuft unter Yamahas US-Marke



Glitzerstern: Chrom erhellt bei der Midnight Star die Nacht