

CUSTOMBIKE

Januar/Februar 2008 • Heft 116

SCHWARZ WEISS

Bei HM Deluxe in Bocholt haben sich Uli und Henry auf den Umbau der Yamaha XV 1900 spezialisiert. Wir sind mal vorbeigefahren und haben die Japan-Cruiser getestet

TEXT: KATHARINA KLIMPKE, FOTOS: VOLKER ROST

Die Yamaha XV 1900 ist bei ihrer Erstpräsentation 2006 auf Anhieb in den Schlagzeilen, denn endlich punktet auch der Hersteller aus Iwata auf dem Markt der großvolumigen Cruiser. Der V2 wird durchweg als bärenstarker Motor gefeiert, eingebettet ist er in einen leichten Aluminiumrahmen mit besten Fahrwerkeigenschaften und das Streamline-Design wirkt dynamisch trotz ausladender Formen. Folgerichtig stürzen sich die Amerikaner aufs Umbauen des „Star Roadliners“, wie das Modell in den USA heißt. Metric Bikes sind zu dieser Zeit sowieso schwer angesagt.

Aber auch in Deutschland kommen bald die ersten Umbauten auf den Markt – und für eine Werkstatt wird der Cruiser den Weg für die nächsten Jahre gar maßgeblich bestimmen. Bei HM deluxe haben sich Uli und Henry auf das Modell spezialisiert

Technisch wie ein Ei dem Anderen, die Unterschiede der zwei HM deluxe-Umbauten liegen in der Optik und den Details. Gut fahren lassen sich beide Umbauten



und bauen konsequent Midnight Stars. Für Harleys konnten sich die beiden eben noch nie begeistern. „Wir hatten einfach keine Lust, Zollwerkzeug zu kaufen und ewig Ölflecken in der Werkstatt zu haben.“, grinsen sie. Und sie sind darüber hinaus wirklich überzeugt vom Yamaha Cruiser. „Die Technik ist ausgereift, das Fahrwerk super. Da kannste morgens den 5. Gang einlegen und ihn abends wieder rausnehmen. Das wars.“, schwärmen sie. Deshalb ändern sie am Motor ihrer Umbauten auch nahezu nichts, sondern konzentrieren sich auf Optik und Sauberkeit.

So entstand der weiße Tiefflieger unter der Prämisse „so flach und breit wie mög-

lich.“, wie Henry erzählt. Die Rahmenbrücke wurde gekürzt, eine neue Schwinge für die Aufnahme des 280ers eingebaut, 30 mm gewann die Schwinge so in der Breite. Um das Pulley nach Außen zu versetzen musste der Antrieb ausgebaut werden, auch die Bremsscheibe wanderte nach Außen. Der Tank wurde gestretcht, mit GfK geklebt

„Das mit den Japan-Bikes sind doch immer alles Vorurteile. Eine XV 1900 kann man auch in schön bauen!“



Hochgepumpt: Mit Pulleyversatz und äußerer Bremsscheibe ist alles fit für den Einbau des 280er Reifens. Airride macht die Sache trotz Tieferlegung entspannt fahrbar



Die Miller-Auspuffanlagen werden bei Hm deluxe modifiziert verbaut. Apehanger und Sissybar fallen moderat aus und unterstreichen die Bobber-Linien des Streamliners



Beim schwarzen Umbau mit moderatem Hochlenker sind diese Probleme die selben. Wer modernes Material will, muss mit den Tücken klar kommen. „Sensoren, Kabel und Elektronik überall“, stöhnen die Schrauber. Stellten sich aber den Widrigkeiten und verbauten letztlich die kleinen, beliebten Instrumente von motogadget. Von der

Technik unterscheidet sich das Privatbike von Hm deluxe-Mann Uli ansonsten nicht großartig von seinem weißen Bruder. Da der Schrauber aber eben den Stil der alten Bobber mag und eine moderne Interpretation wollte, fällt der Reifen mit 240 mm etwas schmaler aus und rollt in klassischen Edelstahl-Speichenfelgen über die Straßen

und verspachtelt, ein Pop Up-Tankdeckel eingepasst. Der Bau des Monocoque dauert zwar eine komplette Woche, macht aber die Form des Bikes schön fließend. Mehr Bodenfreiheit für den Fahrer erreicht Henry durch die Verlängerung der Gabel. Schwierig wirds nur bei der Elektrik, ein Nachteil moderner Motorräder. „Und vor

„Kompliziert ist immer das, was am Ende keiner sieht. Die Elektrik von modernen Motorrädern ist da ein Kapitel für sich“

allem einen Haufen Arbeit, die keiner sieht.“, erklärt der Bocholter. Allein im Megascheinwerfer stecken massenhaft Kabel, die Versetzung des Kabelbaums unter den Tank ist eine Sisyphos-Arbeit, weil genau da der Platz knapp ist. Also die Airbox raus, offene K&Ns rein, neue Halterungen für die Zündspulen gebaut und vieles mehr.



Minitacho in haus eigener Gabelbrücke. Optisch und technisch die sauberste Lösung





des Ruhrgebiets. Von technischer Reife des Umbaus zeugt außerdem das verbaute Airride, das die HM-Mannschaft für beide Bikes gewählt hat. Zug- und Druckstufe der Zusatzfederung ist mittels Fernbedienung einstellbar. Und da Uli die Original-Hinterbremsen der Yamaha für zu schwach empfindet, besserte er auch hier nach. Grimeca-Scheibe, Brembo-Sattel und ein hauseigener Anker geben sicheren Halt.

„Wir fahren die Bikes ausgiebig und in ganz Europa. Da gibt es keine Grenzen. Morgens den 5. Gang rein und abends wieder raus, das war's“

Die Eckdaten für einen erfolgreichen Fahrtstimmigen hier, das ist uns klar. Gilt es nur, es mal auszuprobieren. Und das knallt wirklich rein. Beide Bikes pflügen durch die Straßen, wie ein Messer durch die Butter. Es ist der spielerisch leichten, kontrolliert einsetzenden hydraulischen Kupplung zu verdanken, dass die XV's nicht schon beim geringsten Dreh am Gasgriff zum Sprung ansetzen. Unter dem dump-

ZWEITE MEINUNG

„Richtig, es muss nicht immer eine Harley sein. Warum auch? Nur weil es angesagt ist? Nö, es geht zum Glück anders. Auch wenn Milwaukee-Fanatiker ihre Seele für das Original verkaufen würden und alles als „Epic Fail“ in die Hölle verdammen, was aus dem Land der aufgehenden Sonne

stammt. Dass Yamaha druckvolle Motoren baut, wissen wir schon seit Wild Star-Zeiten. Gut, die Dinger ähneln schon stark dem Original, was ziemlich verwerflich ist, aber dafür fahren sie auch einen Tacken besser. Beste Voraussetzungen also, sich die Yammys zur Brust zu nehmen und zu pimpen. Und mal

ehrllich, am Ende zählt doch nur der Fahrspaß. Wen interessiert es dann noch, welcher Hersteller auf dem Tank steht.“

CHRISTIAN HEIM

... der Neue. Muss aufpassen was er schreibt, so kurz vor Ende der Probezeit ...



fen Grollen der Miller-Rohre schieben die Fahren scheinbar schwerelos voran. Über mangelnden Schub kann sich wirklich niemand beklagen. Die optischen Änderungen spürt der Fahrer ebenfalls nicht negativ. Bei hochgefahrenem Airride ist ein zu frühes Aufsetzen der Fußrasten quasi nicht möglich, die Änderungen im Detail, wie die verlängerte Gabel geben zusätzlichen Komfort. Auch die Lenkerpositionen passen. Beim Bobber ist der Ape nicht allzu hoch gewählt, beim Newstyler bietet die V-Bar gute Führung und der Motor riegelt erst bei 210 Sachen ab. Aber die sind eh nicht die Sache von Uli und Henry: „Wer rasen will, soll sich 'ne R1 kaufen“, erklären die Jungs. Die übrigens viel Wert auf die Fahrbarkeit ihrer Umbauten legen und gerne mal einen Prototypen-Urlaub machen. Nach Ungarn oder zum Strand nach Rimini, die Bikes der Schmiede werden ausgiebig gefahren. Und auf den Straßen rund um Bocholt sowieso jeden Tag.

INFO

HM deluxe

Schwanenstr. 15, 46399 Bocholt
Tel. (02871) 274141, info@hm-deluxe.de
www.hm-deluxe.de

TECHNO

YAMAHA XV 1900 MIDNIGHT STAR | BJ. '07

MOTOR

Zweizylinder-Viertakt, ohv-Vierventiler,
1854 ccm (Bohrung/ Hub 100 x 118 mm)

Luftfilter K&N
Auspuff Miller / HM deluxe
Getriebe Fünfgang
Sekundärtrieb Zahnriemen
Leistung 90 PS bei 4.750/min
Drehmoment 155 Nm bei 2.500/min
Höchstgeschwindigkeit 190 km/h

FAHRWERK

Aluminium Doppelschleifen-Rahmen

Gabel Tele
Federbein HM deluxe Airride
Räder Edelstahl-Speichenräder
..... vo. 4 x 16" m. 150/80-16
..... hi. 8 x 16" m. 240/55-16
Bremsen vo. Doppelscheibe
..... hi. Grimeca-Scheibe m. Brembo-Sattel
..... und HM deluxe-Anker

ZUBEHÖR

Tank Cover HM deluxe
Lenker V-Team
Sitzbank HM deluxe
Lampe Bates
Rücklicht String
Armaturen PM
Fender HM deluxe
Elektrik motogadget

METRIE

Leergewicht 320 Kilo
Radstand 1700 mm



Uli und Henry haben sich auf den Umbau der großen Yamaha XV-Modelle spezialisiert. Die letzten Jahre zimmer-ten sie ausschließlich Dragstyle, aber auch die moderne Bobber-Interpretation ist gelungen

TECHNO

YAMAHA XV 1900 MIDNIGHT STAR | BJ. '07

MOTOR

Zweizylinder-Viertakt, ohv-Vierventiler,
1854 ccm (Bohrung/ Hub 100 x 118 mm)

Luftfilter K&N
Auspuff Miller / HM deluxe
Getriebe Fünfgang
Sekundärtrieb Zahnriemen
Leistung 90 PS bei 4.750/min
Drehmoment 155 Nm bei 2.500/min
Höchstgeschwindigkeit 200 km/h

FAHRWERK

Aluminium Doppelschleifen-Rahmen

Gabel Tele
Standrohre 50 mm Verlängerung
Schwinge Krüger & Junginger
Federbein HM deluxe Airride
Räder Edelstahl-Speichenräder
..... vo. 3,5 x 18" m. 130/70-18
..... hi. 10 x 16" m. 280/35-18
Bremsen vo. Doppelscheibe
..... hi. und vo. Braking Scheiben

ZUBEHÖR

Tank Cover HM deluxe
Sitzbank HM deluxe
Lenker V-Team
Instrumente motogadget
Lampe IOWA
Rücklicht String
Fußrasten HM deluxe
Fender HM deluxe
Bugspoiler HM deluxe

METRIE

Leergewicht 320 Kilo
Radstand 1700 mm

PREISBEISPIELE

aus dem Programm von HM deluxe

Airride 1799,- EUR
Felge 8,5 x 18" 850,- EUR im Austausch
Gabelbrücke ab 990,- EUR
Fußrastenanlage ab 650,- EUR
Frontfender GFK 117,- EUR
Heckfender Stahl ab 700,- EUR
Kennzeichenhalter ab 135,- EUR

CUSTOMBIKE KURZWERTUNG

- + Hubraum satt, Leistung und Drehmoment mehr als genug – bärenstarker Motor
- + Dank Airride gibts im Fahrbetrieb keine Probleme – trotz Tieferlegung und breiter Reifen verhalten sich die Bikes recht agil
- + Völlig legaler Umbau nach aktuellen EU-Richtlinien

- Schon in der Anschaffung ist die Midnight Star kein günstiges Bike. Mit Umbau kann es entsprechend hochpreisig werden
- Kabelbäume und Sensoren im Überfluss. Wer privat sowas clean bauen will, muss ganz schön Ahnung von Elektrik haben