



ZEIT DER ENTSPANNUNG

BMW R 69 und Moto Guzzi V7 Special – das waren Hartmuts Gespanne in den 60er und 70er Jahren. Trotz langer Abstinenz ist er dem Zweizylinderprinzip treu geblieben. Heute erlebt er Dreiradfahrspaß mit einem Yamaha-Wild-Star-Gespann.

Ein Gespann in klassischem Schwarz tuckert um die Ecke. Ton in Ton ist der Fahrer angezogen: Schwarze Hose, schwarze Stiefel, schwarzer Helm. Ein dezenter roter Streifen an der schwarzen Jacke unterbricht das isochrome Dunkel, das sich kaum vom regenverhangenen Himmel abhebt.

Unter dem Helm schaut ein freundliches Gesicht hervor. Hartmut Nippold ist seit 1967 Motorradfahrer. Seine Beiwagenerfahrung hat er in Kombination mit BMW R 26, R 69 und Moto Guzzi V7 Special gesammelt. „Damals noch



Yamahas Wild Star ist fast schon ein Klassiker. Viel Hubraum, wenig PS, sattes Drehmoment. Ein tolles Gespannmotorrad.

ohne gebremstes Beiwagenrad. Natürlich auch im Winter. Und was ist TÜV?“ Mit diesen drei kurzen Sätzen beschreibt er seine Gespannjahre vor vier Jahrzehnten. Und er gesteht: „Dann wurde nur noch Solomotorrad gefahren. Aber in den letzten Jahren erinnerte ich mich immer öfter daran, wie interessant und intensiv ich das Gespannfahren früher erlebt hatte.“

Bei der Firma Müller-Gespanne belegte er zusammen mit seiner Frau einen Dreirad-Schnupperkurs. „Ich kann jedem Suchenden und Zweifelnden so eine Veranstaltung nur empfehlen. Kompetente InstruktorInnen, die Möglichkeit, von MZ bis High-Tech verschiedenste Gespanne zu bewegen, dazu viel Wissenswertes in Theorie und Technik. Nicht zuletzt das erfreuliche Rahmenprogramm. Ich hatte die Möglichkeit, das bekannte Vmax-Gespann von Sauer zu fahren. Dies war ein wahrhaft suchtauslösendes Erlebnis.“

Wieder auf drei Rädern zu fahren, wurde nach dem Kurs zu Wunsch und Willen. Hartmut schaffte seine Yamaha Wild Star zur Firma Müller nach Brodersby und erteilte den Auftrag für den Umbau.

Der Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen der Yamaha erleichtert dies. Drei Anschlusspunkte finden auf großzügig dimensionierten Hilfsrahmenelementen Platz. Der vordere obere Anschluss ist mit dem Rahmen verschweißt. Die Vorderradführung wird von einer geschobenen Schwinge gewährleistet.

Das originale Vorderrad der Yamaha mit Solobereifung war die richtige Entscheidung. Vor 40 Jahren stellte Hartmut die Frage: Was ist TÜV? Heute lautet sie: Was sind Spurrillen? Mit dem im Vergleich zu einem Autoreifen höheren Verschleiß muss man leben. Der Vorteil der Spurreue auf mit Spurrillen durchzogenen Straßen wiegt das Manko auf. Und je nach Fahrweise und Reifenmarke hält auch ein Soloreifen bis zu 10.000 Kilometer.



Kommentar

Perfekt?

Kein Kritikpunkt? Keine negativen Aussagen? In der Tat schient dieses Gespann in der Kategorie Cruiser perfekt zu sein. Sicherlich könnte man jetzt darüber lamentieren, dass zum Beispiel kein Wetterverdeck vorhanden ist oder der Ausbau des Hinterrades ohne Hebebühne die Demontage des Hinterradkotflügels erfordert. Aber darum geht es nicht. Es geht um die Fahreigenschaften, die Gespanntechnik und die handwerkliche Ausführung. Und bei diesen Punkten gibt es nichts zu bemängeln. Außer vielleicht ... Für mein persönliches Glück würde ich mir einen Rundrohrrahmen wünschen. Das wäre das i-Tüpfelchen für ein Gespann, an dem barocke Formen dominieren.

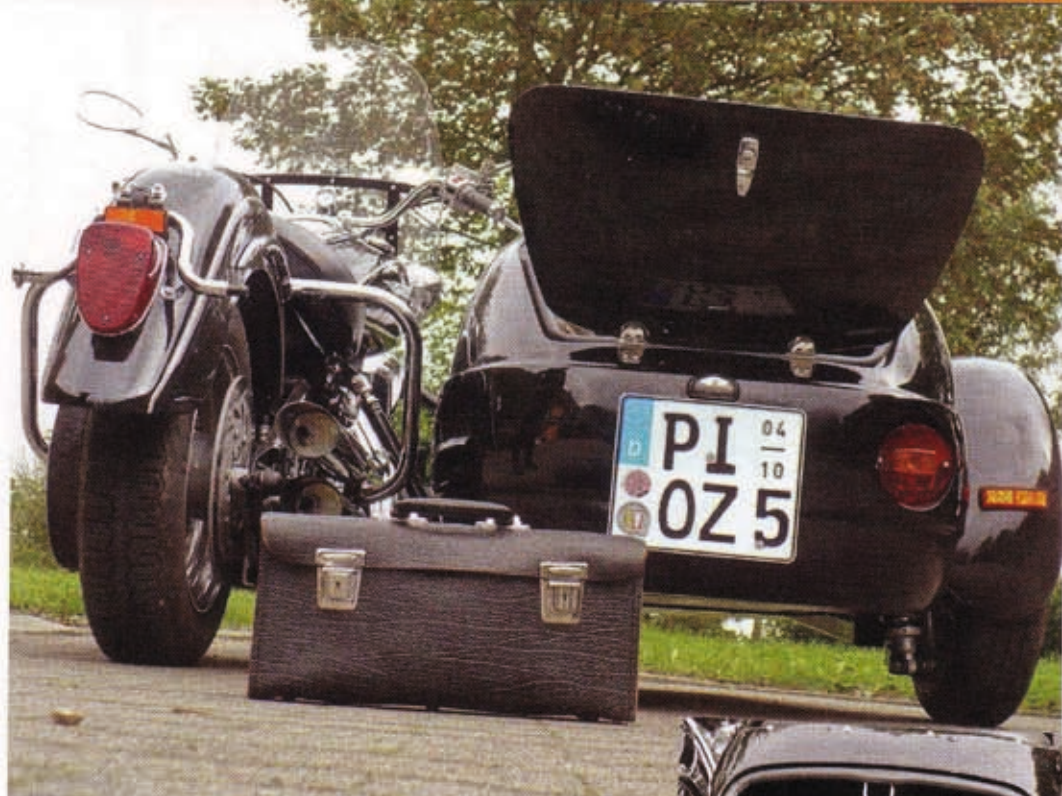
Martin Franitza

Das Fahrwerk ist mit der Originalbereifung vorn über jeden Zweifel erhaben. Eine Spurrillenempfindlichkeit ist nicht vorhanden.



Hartmut Nippold

Der 60jährige Gärtnermeister ist mit seinem Gespann zufrieden. An erster Stelle steht bei seinen Hobbies Gespannfahren, an zweiter und dritter Stelle auch.



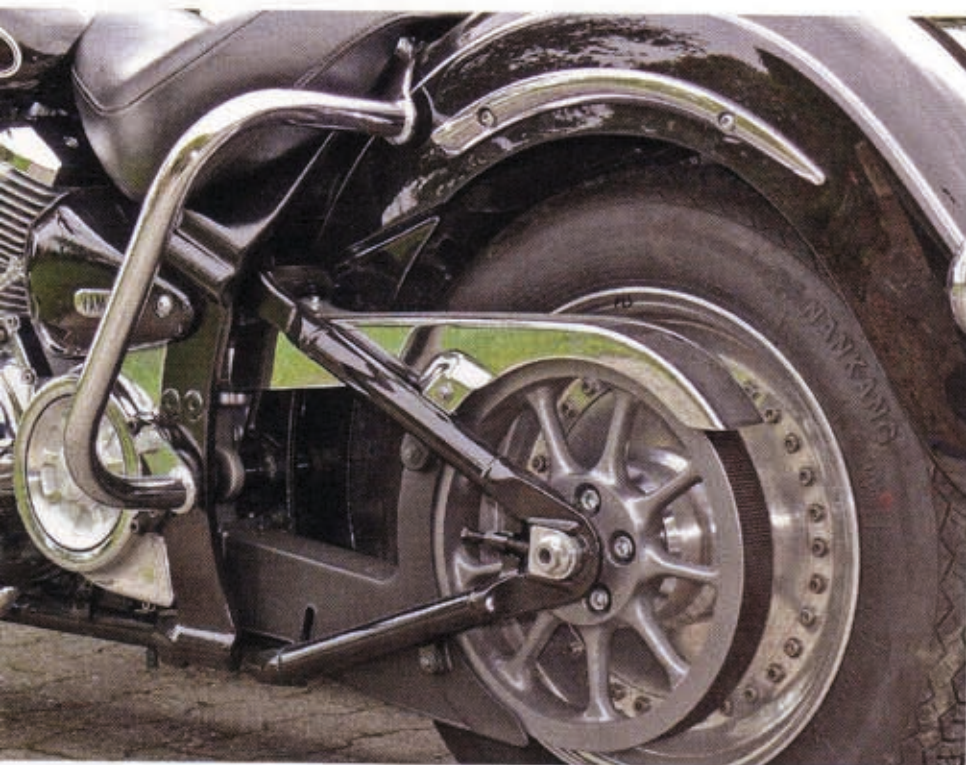
Tolle Lösung passend zum Outfit des Gespanns: In dem kleinen Lederkoffer befindet sich das Bordwerkzeug.

Anders sieht es beim Hinterrad aus. Hier wird wegen des enorm hohen Verschleißes im Gespannbetrieb in der Regel auf Pkw-Bereifung umgerüstet. Die Firma Müller-Gespanne verwendet dafür ein Verbundrad mit PLS-Felgen und neu gefertigten Radadaptern. Um die Bodenfreiheit des Fahrzeugs nicht über Gebühr

Für das Hinterrad wurde ein Verbundrad mit PLS-Felgenhälften angefertigt. Der Autoreifen minimiert den Reifenverschleiß,



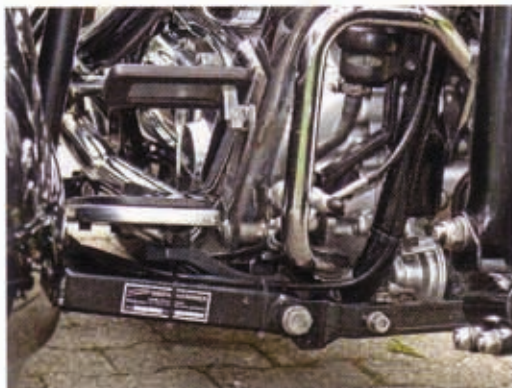
Der Kofferraum ist ausreichend. Die Kofferraumklappe öffnet nach hinten.



zu minimieren, wurde ein 145x15-Reifen von Nankang montiert. Zudem wird damit die gesetzliche Auflage erfüllt, beim Gespannubau die Übersetzung um maximal sieben Prozent zu reduzieren.

Der Bruno-Beiwagen macht an der Wild Star eine gute Figur. Aufgemotzt mit einem Speichenrad für klassische Autos, passt er harmonisch in das Bild des Yamaha-Cruisers. Die flache Form des Bootes lässt den Blick auf die beiden mächtigen Zylinder des Motorrads zu. Die Proportionen sind stimmig. Schön anzusehen ist das Daytona-Speichenrad am Beiwagen. Es wird von einem Bilstein-Dämpfer mit einer von Peter Sauer gefertigten externen Federverstellung auf dem Asphalt gehalten.

1999 stellte Yamaha die Wild Star vor. Der V2-Motor mit seinem Zylinderwinkel von 48 Grad, zwei untenliegenden Nockenwellen, Stößelstangen und Hydrostößeln sowie der optische Starrahmen machten deutlich, welche Konkurrenz Yamaha damit ins Visier nahm. 134 Newtonmeter Drehmoment sprechen ganz klar für Gespannbetrieb.



Die Vierkantstreben sind ein typisches Merkmal für ein Müller-Sauer-Gespann.



Edel ist das Auto-Speichenrad für den Beiwagen.

Die maximale Leistung von 63 PS bei 4000 U/min und 320 Kilogramm Leergewicht sind eher ein Gegenargument. Die Cruiserfans haben dafür allerdings kein offenes Ohr.

Die ersten Wild-Star-Gespanne entstehen bei den Firmen Stern und Walter. Testfahrten zeigen dann doch, dass der Motor für Gespannbetrieb geeignet ist. Mit dem lang übersetzten vierten und fünften Gang muss man sich abfinden. Aber die Wild Star ist kein Wetzhebel. Ihre Stärken liegen in gemütlichen Landstraßenfahrten.

Heute sind es nicht wenige Yamaha-Cruiser, die die 100.000-Kilometer-Marke bereits überschritten haben. Abgesehen von der Getrieberückrufaktion durch Yamaha spricht das für die Zuverlässigkeit des V 2. Eine lang andauernde Freude mit dem Dreirad ist also so gut wie programmiert.

Die Firma Müller-Gespante hat ihren Teil dazu beigetragen, dass der Quell der Zufriedenheit nicht abreißt. Das Gespann hat ein Integralbremssystem. Ein Hauptbremszylinder mit 17,5 Millimetern Durchmesser steuert je eine Bremszange vorn, hinten und am Beiwagen an, wobei im Hinterrad ein kleinerer Bremssattel von Grimeca eingebaut ist. Die Handbremse betätigt den jeweils zweiten Bremssattel im Vorderrad und am Beiwagenrad. Das System ist hervorragend abgestimmt. Bei einer Notbremsung bleibt das Gespann in der Spur.

Der komplette Umbau mit allen Extras kostete 21.500 Euro. Für den maschinenseitigen Umbau in dieser Form werden 8998 Euro fällig, für den Bruno-Beiwagen 6998 Euro. Gewiss kein Sonderangebot, doch angesichts der Gespanntechnik, des eingebauten Bremssystems und der harmonischen Fahrwerksabstimmung mag er durchaus gerechtfertigt sein.

Vorbei ist die Fahr- und Fotosession mit dem Wild-Star-Gespänn. Hartmut Nippold schließt die schwarze Jacke, nimmt den schwarzen Helm und sagt abschließend: „Die Firma Müller-Gespante hat mir ein Fahrzeug auf die Räder gestellt, das mich in allen Bereichen überzeugt. Ein Gespann, an dem alles stimmt. Die Wild Star ist für den Verwendungszweck Cruisergespänn ausreichend motorisiert. Sie hat eine sehr entspannende und beruhigende Wirkung.“

Auch uns überzeugte der Gespannombau durch eine sehr gute handwerkliche Qualität und ein Top-Finish. ■

mf

Das Nummernschild am Beiwagen lässt den freien Blick auf den wunderschönen Maschinenkotflügel zu.



TECHNIK

Yamaha XV 1600 A Wild Star

Flüssigkeitsgekühlter V-2-Zylinder-Viertaktmotor

Bohrung x Hub:..... 95 x 113 mm

Hubraum:.....1602 cm³

Leistung:46 kW bei 4000 U/min

Max. Drehmoment:

..... 134 Nm bei 2250 U/min

Tankinhalt:20 l

Hinterradantrieb:.....Riemen

Leergewicht:.....320 kg

Die Yamaha Wild Star wurde 2007 vom Nachfolge-Modell Road Star Warrior abgelöst, dieses wiederum von den Midnight-Star-Modellen. Davon bietet Yamaha Deutschland derzeit drei Varianten an: XVS 950, XVS 1300 und XV 1900.

Abmessungen Gespann:

Radstand:..... 1799 mm

Spurbreite:..... 1315 mm

Vorlauf: 370 mm

Nachlauf VR: 36 mm

Leergewicht:.....425 kg

Zul. Gesamtgewicht:700 kg