

CUSTOMBIKE-WETTBEWERB **PLATZ 3**

BLAUMANN

Wir gratulieren! Mit 404 Punkten katapultiert sich die Dragster-Yamaha Wild Star „My Dream“ auf den dritten Platz des Custombike-Wettbewerbs 2005







Die blau/gelbe Lackierung orientiert sich an den aktuellen Renault Formel 1-Farben

404 Punkte erreichte die Dragster-Wild Star „My Dream“ von Ulli Liesebach und landete damit geradewegs auf dem dritten Platz des Custombike-Wettbewerbs 2005. Die Wähler sprachen somit ein klares Votum für die grellblaue Ruhrgebiets-Schönheit mit der Startnummer 042 aus. CUSTOMBIKE präsentiert das faszinierende Showbike und berichtet über den privaten Eigenaufbau ausführlich auf den folgenden Seiten.

Bereits seit einigen Jahren pochte Ulli Herz für Custom-Wild Stars. Etwas anderes als seine Serien-XV 1600 mit 280er-Reifen konnte er sich beim besten Willen nicht vorstellen. Dennoch realisierte er recht schnell auch die Schwächen des Riesen-Cruisers. Im Verbund mit einem 280er Hinterreifen verschlechterten sich die Fahreigenschaften spürbar, und von den über 130 Nm Drehmoment kamen „gefühl“ maximal 90 beim Fahrer an. Die lange Sekundärübersetzung und das hohe Gewicht fraßen doch so einiges der gewünschten Souveränität auf. Zu allem Überfluß zählt der Ruhrpöttler nicht zu den Größten im Lande. Denn die Wild Star ist ein gestandenes Zweirad, stämmig wie ein Siemens-Martin-Hochofen und schwer wie eine Bramme Rohstahl – um einmal mehr die alten Ruhrgebiets-Klischees zu bemühen, die das 320 Kilo Dickschiff jedoch überaus treffend beschreiben. In seinen Träumen wünschte sich Ulli daher eine ultraflache, gut fahrbare und muskulöse Wild Star. Und diese Träume hatte er oft. Sehr, sehr oft.

Die Lösung fand sich im Oktober letzten Jahres in Form des Dragster-Rahmens der Firma Thunderbike. Das radikale Rohrge-





**Jetzt aber ran:
Da das Abgas-
gutachten für
den Wild Star-
Vergasermotor im
Juni 2005 abließ,
mußten die Auf-
bauarbeiten
beschleunigt
werden**

flecht versprach perfekte Fahreigenschaften auch mit Megabreitreifen und eine Sitzhöhe von lediglich 460 Millimetern. Dem Einbau eines gestärkten Motors stand auch nichts im Wege. Ulli besorgte sich den neuen Rahmen samt Schwinge und Sting-Felgen, versilberte alle Teile seiner alten Wild Star und behielt lediglich Motor, Armaturen und den Kabelbaum. Er hatte beschlossen, den Aufbau seines privaten Traumbikes selbst zu übernehmen. Auch Fräs- und Drehteile wollte der gelernte Maschinenbauer eigenhändig anfertigen. Lediglich für den Bau der Gabelbrücken für seine Showa-Gabel suchte sich Ulli einen geeigneten Partner, den Eifeler V-Max-Spezialisten März.

Bei den Bremsen vertraute er auf eine Beringer-Einscheibenanlage mit Sechskolbenzangen im Vorderrad. Eine Pulley-Bremse sollte den 280er Metzeler im Heck verlangsamen. Einige der gezielt ausgewählten →

ZWEITE MEINUNG

VOLKER ROST

Ab geht die Post, sagt der Rost. Volker, der Knipser, ist entzückt:

„Sauber gebautes Custombike. Der Blick über den Tellerrand in die Sportler-Fraktion hat sich gelohnt. Nicht nur die Gabel ist vom Feinsten. Ein Bike zum Angasen und zum Angucken. Aber nur mit die Augen, nicht mit die fettigen Pommes-Finger. Ordentlich Bums hat der aufgebohrte Motor allemal. 1,8 Liter Hubraum bolzen ganz schön nach vorne. Glückwunsch.“



Drucksache: Der Umbau auf hydraulische Kupplung verringert die Handkräfte spürbar



CB- KURZWERTUNG

- + durchzugsstarker V2-Motor mit druckvoll-gelassener Charakteristik
- + erstaunlich behendes Fahrverhalten und dank Tricky Air mit ausreichender Schräglagenfreiheit
- + Je nach Einstellung der Heckfederung durchaus komfortable Abstimmung
- + Taugliche Bremsanlage, Trotz Einscheibe gute Verzögerung
- Der wegen der Breitreifenschwinge geschnittene Sekundär-Belt neigt zum Reißen. Nur Top-Material funktioniert
- Reines Solobike, Zweimannbetrieb nicht möglich

Zubehörteile mußte Ulli Im Ausland besorgen, etwa das Tricky Air-System aus den USA oder die ISR-Griffe aus Dänemark. Auch der Big Bore-Kit, bestehend aus zwei 100 mm Wiseco-Kolben (original beträgt die Bohrung 95 mm), kam aus Amerika. In Verbindung mit überarbeiteten Zylinderköpfen und einem Mikuni-Flachschiebervergaser leistet der jetzt 1800 ccm-große ohv-Twin rund 85 PS. „Der 1800er drückt richtig gut“, grinst Ulli. „Jetzt paßt auch die lange Originalübersetzung. Wichtig ist allerdings ein verstärkter Gates-Zahnriemen. Das mächtige Drehmoment des

Motors zerstört den schmaler geschnittenen Originalbelt sonst in Windeseile.“ Wie es mit dem Fahrverhalten aussieht, wollen wir wissen. „Um allen Fragen wegen der Fahrbarkeit zuvorzukommen“, erteilt sich der Besitzer einer Autoglaserei, „das Teil fährt megageil. Geradeauslauf, Kurvenstabilität und Schräglagenfreiheit sind wesentlich besser als bei der serienmäßigen Wild Star mit Breitreifen. Ich weiß wovon ich rede.“ Und tatsächlich. Bei hochgefahrenem Tricky Air erhöht sich die Schräglagenfreiheit beträchtlich. Und aufgrund des niedrigen Schwerpunkts machen Kurven – sofern sie nicht zu eng sind – jede Menge Freude. Ulli war mit seinem Bike auf der European Bike Week in Faak und hat dort auch Alpenpässe wie die Turacher Höhe bezwungen: „Kein Problem, die anderen haben alle nur gestaunt.“ Die tiefe Sitzposition kommt im Zusammenspiel mit den weit nach vorne gespreizten Beinen großen wie kleinen Fahrern entgegen. Mitfahrer können allerdings nicht in den Genuß von polterndem Drehmoment kommen – ein Soziussitz ist bei Dragbikes nicht vorgesehen.

Mit der Eigenbau-XV hat sich Ulli sein ganz persönliches Motorrad gebaut. Und die Faszination wird wohl noch lange anhalten. Denn: Seinen Traum träumt er noch immer. Ganz real.

FAZIT

Mit der „My Dream“-XV hat der brutal lange Dragster-Look die kritischen Wähler des Custombike-Wettbewerbs überzeugt. Schön, daß die himmelblaue 1800er nicht nur scharf aussieht, sondern auch gut fährt



TECHNO

DRAGSTER-YAMAHA XV 1800 / BJ. 2005

MOTOR

XV 1600-V-Zweizylinder-Viertakt, ohv-Viertventiler, 1800 ccm (Bohrung/ Hub 100 x 113 mm), Wiseco-Big Bore-Kolben, Zylinderköpfe bearbeitet, Vergaser Mikuni HSR 42, Küryakyn Hypercharger, Zündung Dyna 3000 CDI, Auspuff Competition Big Flat VA, Fünfgang-Getriebe, Delta Custom-hydraulische Kupplung, Riemenantrieb, geschnittener Belt, 85 PS bei 4800 /min, 150 Nm bei 3500/min, 190 km/h

FAHRWERK

Thunderbike Dragster-Rahmen, Lenkopfwinkel 40 Grad, Schwinge Freestyle, Showa Upside Down-Gabel, 265 mm März-Gabelbrücken, Tricky Air Suspension, Reifen vorne 130/60-18 auf 4,5 x 18" Thunderbike Sting-Felge, hinten 280/35-18 auf 10 x 18" Thunderbike Sting, vorne Beringer Sechskolben-Scheibenbremse, hinten Pulley-Brems-Kit Sting

ZUBEHÖR

Tacho Freestyle, Fußrasten V-Tech Freestyle, Kellermann-Blinker, seitlicher Kennzeichenhalter, LA-Rücklicht LED, Zündschloß Scheckkarte per Funk, Lenker LSL

METRIE

Leergewicht 300 kg, Radstand 1865 mm, Sitzhöhe 460 mm

„Die japanischen Schriftzeichen auf dem Tank bedeuten -My Dream-. Kürzlich konnte ich beobachten, wie ein japanischer Student seinem deutschen Kommilitonen die Inschrift vorgelesen hat – My Dream. Stimmt also.“

