

STORMB



RINGER



DEN NAMEN KURZWEIL KÖNNTE MAN FÜR EIN SORGFÄLTIG GEWÄHLTES PSEUDONYM AUS DER UNTERHALTUNGSBRANCHE HALTEN. DOCH RUDI KURZWEIL

HEISST WIRKLICH SO, UND IN SEINER EIGENSCHAFT ALS "VMAX GURU" FIRMIERT ER UNTER DEM NAMEN KURZWEIL-PERFORMANCE IM SÜDDEUTSCHEN SENDEN. DORT HÄLT ER EINE STÄTTLICHE PALETTE AN AUFRÜSTTEILEN FÜR YAMAHAS VMAX-KLASSIKER BEREIT. DIE GÜTE UND VIELFÄLTIGKEIT DER FEILGEBOTENEN SPEZIALITÄTEN ZEUGEN VON REGEM IDEENREICHTUM

GEPAART MIT TECHNISCHEM WISSEN AUF HOHEM NIVEAU – ZUM GLÜCK HEISSEN SEINE ELTERN NICHT HASENFUSSRUDIS STORMBRINGER-PROJEKT GERIET ZU EINER VERITABELEN LEISTUNGSSHOW SEINES KÖNNENS UND WÜRDE TROTZ TÜV-LEGALITÄT ALS MATERIEGEWORDENER FEUCHTTRAUM DER VMAX-FANGEMEINDE DURCHGEHEN.



Mutierter Gewaltapparat

Die Serienmax verkommt allein schon im stehenden Vergleich neben Rudis mutierem Gewaltapparat zum lauen Lüftchen und das biblische Thema "Wer Wind sät, wird Sturm ernten" drängt sich angesichts des Stormbringer-Projekts geradezu auf. Zur Zeit baut er an Stormbringer Nummer Zwei, und es werden wohl weitere folgen. Technisch gibt es an Rudis Absichten nichts zu deuteln, das Ergebnis fällt angenehm brutal aus. Um so erstaunlicher, daß Alltagstauglichkeit im Kurzweil-Konzept auch eine Rolle spielt. Die kommt bel-

spielsweise bei der Präparierung des Motors zum tragen, ohne daß dabei ein demütigender Kompromiß zustande gekommen wäre. Die angekündigten 150 Kurbelwellen-Pferde (bei milden 8.500 Umdrehungen) wurden auf dem Prüfstand ermittelt. Offensichtlich sind die nicht nur vollzählig angetreten, sondern scheinen auch noch besonders gut im Futter zu stehen. Andernfalls wären Eckwerte von Tempo 100 km/h in 2,8 Sekunden, Tempo 200 km/h in 9,8 Sekunden und Spitze 240 km/h kaum zu realisieren gewesen. Ein beeindruckender Durchmarsch für ein übergewichtiges Zweiradmodell aus den

frühen 80ern, das obendrein auch noch mit der Aerodynamik eines Ausflugsdampfers gesegnet ist. Die recht rüstige Bewegungsfreude wurde neben einer Bearbeitung der Zylinderköpfe durch vergleichsweise harmlose Eingriffe an der Motorperipherie erreicht: Verbesserung der Luftzufuhr (an der Tankattrappe) und Modifikationen an der Gemischauflbereitung (Dynojet Stage Sieben) in Verbindung mit der wunderschön stellen Sportauspuffanlage aus eigenem Hause.





Inflationäres Treiben

Der martialische Auftritt setzt sich nahtlos im Fahrwerk fort. Extrabreit heißt die Devise, und auch das erinnert irgendwie an die frühen 80er, wenn auch eher musikalisch, denn die Reifen kommen in einem wirklich extremen Leinwandformat daher. So mancher Betrachter spielt als Folge der belahene karikaturistischen Proportionen gedanklich mit dem Weglassen des Seitenständers. Die Pellenbreiten in Zahlen ausgedrückt: 180 Millimeter (nein, nicht hinten) und 250 Millimeter (ja...). Möglich wurden diese inflationären Werte durch sehr großzügige Felgenmaße. Vor allem die Hintere sprengt mit zehn Zoll deutlich den

üblichen Rahmen und gewährt aus der richtigen Perspektive den sprichwörtlichen Blick in die Röhre. Dieses maßlose Treiben sollte selbstverständlich auch in einem adäquaten Rahmen stattfinden, wobei sich die Serienschwinge mangels Großspurigkeit klar disqualifiziert.

Die schwarze Extrawurst

Die Kurzweilige Alternative ist etwa zehn Zentimeter länger und nicht nur in der Lage, die Dimensionen einer Waschmaschinentrommel zu beherbergen, sondern verfügt auch über ausreichende Steifigkeit, die schwarze Extrawurst in Ihrer stationären Umlaufbahn zu halten. Das dra-

matische Geschehen findet unter Belbehaltung der identischen Spur von Vorder- und Hinterrad statt und behält diese, Dank der neu gestalteten Schwingenlagerung, auch unter maximaler Last bei. Nun könnte man befürchten, daß der bedingt "flexibele" Serienrahmen gegen die neue Solidität der hinteren Radführung den Kürzeren ziehen könnte, doch Rudis Konter sitzt mit diagonalem Aussteifen der klassischen Doppelschleife auch diesmal an der richtigen Stelle. Mit einer Showa-USD-Gabel, die in 270 Millimeter breiten Gabelbrücken steckt, fällt der schwenkbare Teil des Fahrwerks nicht minder vertrauenerweckend aus. Beide Radaufhängungen sind bezüglich des Rahmens so positioniert,

V-MAXIMALE DATEN

daß im Vergleich zum Original der Lenk-
kopfwinkel deutlich moderner ausfällt.
Sicher war es nicht Rudis Absicht, ambi-
tionierten Vmax-Piloten einen Kurvenrü-
ber zu servieren, der vielleicht in der Lage
sein würde, moderne 600er außenrum zu

vollstrecken (Ja, ja – die Reifen). Aber die
breite Max verfügt mit tadellosem Gerade-
auslauf und reichlich Schräglagenfreiheit
über solide Fahreigenschaften, wenn auch
beim Kurvenwetzen mit erhöhtem
Kraftaufwand gerechnet werden muß.

Doch wie so oft im Leben ist vieles Ausle-
gungssache, und die Welt ist halt doch
keine Kurve sondern: Jede Kurve endet
Irgendwann mit einer Geraden – Todsi-
cher.

MODELL:
BESTITZER:
MOTOR:
WASSERKÜHLER:
VERGÄSER:
AUSPUFF:
RAHMEN:
HINTERRADSCHWINGE:
FEDERBEINE:
GABEL:
GABELBRÜCKEN:

RÄDER:
VORN:
HINTEN:
BEREIFUNG:
VORN:
HINTEN:
LENKER:
BREMSEN:
VORN:
HINTEN:
FUSRÄSTENANLAGE:
TANK (ATTRAPPE):
VERKLEIDUNG:
HÖCKER:
LUFTHUTZEN:
KOTTLÜGEL:
KÜHLERBLENDE:
BUGSPOILER:
ARMATUREN:

INSTRUMENTE:

YAMAHA VMAX
R-K TUNING (RUDI KURZWEIL), TEL: 07307/31872
KÖPFE BEARBEITET
SERIE
SERIE MIT DYNOJET STAGE 7 ABGESTIMMT
R-K TUNING
SERIE, VERSTÄRKT, DIAGONALE VON LOUIS
R-K TUNING
SONDERANFERTIGUNG VON WILBERS FÜR R-K TUNING
SHOWA USD
R-K TUNING, 270 MM BREIT, AUS DEM VOLLEN
GEFRÄST
R-K TUNING
6" X 17"
10" X 18"
AVON
180/45 R 17
250/40 R 18
MICRON

SPIEGLER 8-KOLBEN-ZANGEN MIT 320ER SCHEIBEN
DOPPELT BILLET-6
R-K TUNING
R-K TUNING
R-K TUNING
BIG-BIKE
R-K TUNING
R-K TUNING
R-K TUNING
BIG-BIKE
SERIE, AUSGLEICHSBEHÄLTNER AUS DEM VOLLEN
GEFRÄST
DAYTONA-DREHZAHLMESSER, SCHALTBLITZ,
HEIN GERIGKE-TACHO
LACKIERUNG: R-K TUNING
WERT: KOMPLETTER NEBAUFBAU AUF
NEUER VMAX BASIEREND
42.500,- EUR (INKL. 16%
MWST), ALLE KOMPONENTEN
AUCH EINZELN ERHÄLTICH.

Fotos: Hans-Jürgen Tücherer
Text: Hendrik Sloot

