



# NEU DIE

## MASSE UND KLASSE

Das Märchen von Yamahas pathologisch wackelnder Vmax hält sich nach wie vor hartnäckig und ist Bestandteil vieler blumig vortragener Erlebnisberichte. Die Trainingshosen-Fraktion mag ihre Häme über den vollschlanken Imagerträger kaum verbergen. Befähigt jeder kennt irgendwen, der von Gerüchten zu berichten weiß. Doch Auftritt und Klang des sympathisch unvernünftigen Geräts können auch nach vielen Jahren durchaus noch betörende Wirkung entfalten. Das merkte irgendwann auch der offizielle deutsche Importeur und nahm die V4 elf Jahre nach ihrem Debut schließlich 1996 kurz entschlossen ins Programm auf. Anstatt sich nun um das dunkelhafte Fahrwerk zu kümmern, kastrierte man den sagenhaften Motor auf 98 PS – Thema verfehlt – setzen, sechs:

Erstens reicht die Eunuchen-Power immer noch für ballistisch bedenkliche Zustände, zweitens ist eine seriöse Zielgruppe mit dem zahnlosen Soft-Chopper wohl kaum zu erreichen und drittens gleicht der Drosselumfang einer Hinrichtung. Neben den scharfen Steuerzeiten entfernte man die V-Boost getaufte Ansaug-einrichtung. Hier sorgt gewöhnlich ab 6.000 Umdrehungen ein Elektrostellmotor für die strömungstechnische Vereinerung der jeweils gegenüber liegenden Atemwege. Zwar hatte Yamaha ein Einsehen und verweigerte dem Publikum den Boost nur bis zum Baujahr '98, ein Nachrüsten der vorenthaltenen Vmax-Spezialitäten schlägt jedoch mit erheblichen Kosten zu Buche. Vermutlich schallt noch heute gelegentliches Gelächter durch so manche Yamaha-Werkstatt, sollte ein treuer Kunde um Korrektur der Mogelpackung nachsuchen.

# ST WLER





## DAS GRAUEN VON DER STANGE

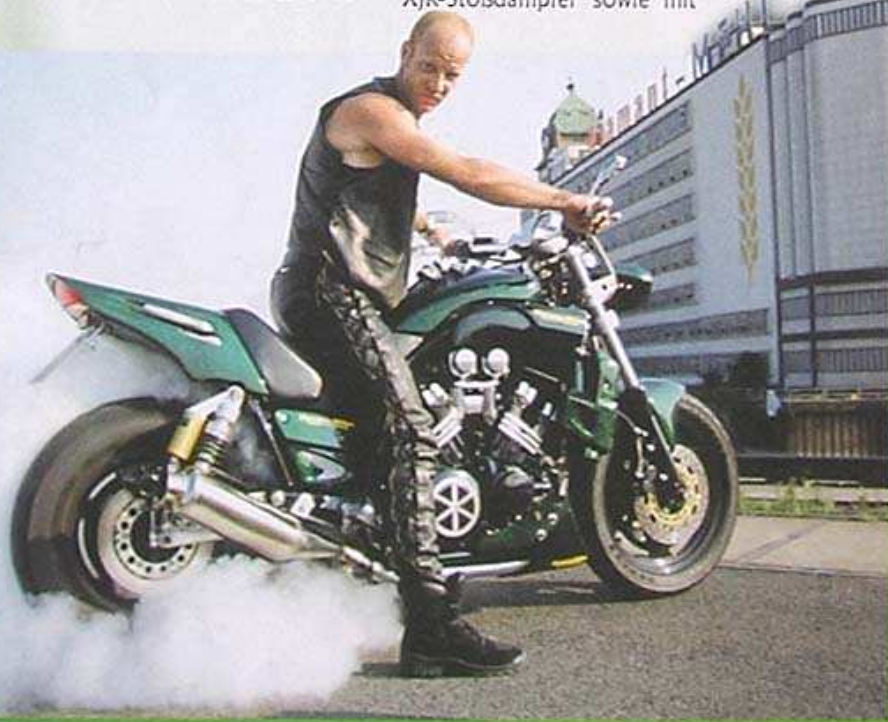
Reden wir also von der einzig ernsthaften Vmax-Variante: dem Grauimport. Auch Tommy Meier aus Duisburg fühlte sich von solch einer importierten Legende angezogen. Bald darauf stellte er bei einer frisch erworbenen 98er Max ab Tempo 140 tatsächlich ein beunruhigendes Eigenleben fest. Da sich ansonsten aber für gut 300 Kilo Lebendgewicht (vollgetankt) ein mustergültiges Einlenkverhalten offenbarte, beschloß er dem mysteriösen Schwächeln auf den Grund zu gehen und stieß dabei auf erschreckende Nachlässigkeiten in den Präzisionsbereichen des Fahrwerks. Um Sinn, Funktion und Maßhaltigkeit vieler Lager, Buchsen und Distanzhülsen schien man in der ökonomischen Abteilung bei Yamaha gewürfelt zu haben. Die Summe vieler Kleinigkeiten und weniger grober Schnitzer addieren sich bei ernst gemeinter Fahrweise zu hohen Adrenalin-Ausschüttungen. Doch der mutmaßlichen Fehlkonstruktion liegt eigentlich ein durchdachtes Konzept zu Grunde. So findet sich an der Wuchtbrumme zum Beispiel ein erstaunlicher Radstand: gerade mal sieben Zentimeter mehr als eine Honda Africa Twin



und ganze acht addieren sich zu dem einer KTM LC4. Darüber hinaus ist das zu beklagende Übergewicht sehr zentral und auch nicht allzu hoch versammelt. Der über jeden Zweifel erhabene 1200er V4 (der nur beim Schrauben wenig Freude bereitet) schiebt äußerst souverän und unangestrengt auch aus engem Terrain auf die zu vollstreckende Gerade und verwöhnt nebenbei mit monumentalen Tönen.

## EIGENINITIATIVE KONTRA WERKSEINSTELLUNG

Tieferegehende Turnübungen finden leider durch absteigende Teile ihr vorzeitiges Ende, was mit ein wenig Eigeninitiative natürlich nicht so bleiben muß. Eigentlich sollte sich bei einwandfrei und sorgfältig zusammengesetztem Fahrwerk also auf jeden Fall so etwas wie ein Kurvenmeister im Superschwergewicht realisieren lassen. Tommy unterstützte die verborgenen Talente neben gezielter Feinarbeit an Lagern und Buchsen durch modifizierte XJR-Stoßdämpfer sowie mit



WP-Federn in der für gut befundenen 43er Seriensattel. Dem Motor ließ er eine Kopfbehandlung und einen Laser Pro Stock-Auspuff angedelhen. Das Bodywork setzt sich bis auf Tanktrappe (Custom-Shop), Lufthutzen (Formula, 'handgreiflich' modifiziert) und Bugspolier (Egll) aus Dream-Bike Komponenten zusammen. Das Ganze erhielt von Bross aus Oberhausen mit einem Erideth-Effekt ein sehr aufwendiges Finish. Da Tommy mit der Max sportliche Einlagen auf winkligen Sträßchen plante, sorgte er mit Serienmaßen bei der Bereifung und (sehr) hoch gelegten ABM-Rasten für günstige Umstände.

definierte Radien in beachtlicher Bodennähe stehen mühelos in krassem Gegensatz zu den üblichen Verdächtigungen. Die beherzte Max / Tommy-Kombination wäre wohl nur durch einen quergestellten Holztransporter zu behindern gewesen. Zu beweisen war, daß Feinarbeit nichts mit Esoterik gemein hat, und zu wünschen bleibt, daß Suzuki mit der B-King nicht ähnliche Torheiten begehen möge.

### DER SUMO-RINGER TANZT BALLETT...

Die anlässlich des Fototermins stattgefundenen Demonstration des erreichten Standards war dann unterhaltend und überzeugend zugleich: Eine sehr ambitioniert durch die Landschaft getriebene Vmax, die hohen Speed bei gleichzeitiger Ruhe und Zielgenauigkeit durch Präzision und Masseträgheit sehr plastisch aufzeigte ('...schau mal, mit einer Hand'). Klar





## TECHNISCHE DATEN

MODELL:	YAMAHA VMAX, BJ. '98
BESITZER:	TOMMY MEIER (MÖCHTE SICH ZU GUNSTEN EINES NEUPROJEKTS VOM MÄXCHEN TRENNEN) FON: 0173/4290910
MOTOR:	SERIE, KÖPFE GEPLANT, KANÄLE POLIERT
WASSERKÜHLER:	SERIE MIT FORMULA-BLENDE
VERGASER:	SERIE, (2 x 35MM CV-FALLSTROM-DOPPELVERGASER)
LÜFTFILTER:	SERIE
AUSPUFF:	LASER-PRO STOCK
RAHMEN:	SERIE, MIT EMIL-SCHWARZ' SOWIE EIGENEN LAGERN UND BUCHSEN / DISTANZHÜLSEN ZUR NÖTIGEN PRÄZISION VERHOLFEN
HINTERRADSCHWINGE:	SERIE
FEDERBEINE:	YAMAHA XJR
GABEL:	SERIE MIT WP-FEDERN UND WP-DÄMPFUNGS-ÖL
GABELBRÜCKEN:	SERIE
RÄDER:	SERIE
BEREIFUNG:	BRIDGESTONE
VORN:	110/90 V18
HINTEN:	150/90 V15
LENKER:	LSL-DRAGBAR, POLIERTER STAHL
BREMSEN:	SERIE, VORN STAHLFLEX VON SPIEGLER
FUSSBASTENANLAGE:	ABM, MODIFIZIERT
TANKATTRAPPE:	CUSTOM-SHOP
VERKLEIDUNG:	BULLDOG VON DREAM-BIKE
HÖCKER:	WARRIOR VON DREAM-BIKE
LUFTHÜTZEN:	FORMULA MIT DREAM-BIKE BOX-VERZIERUNGEN
SEITENDECKEL:	DREAM-BIKE
KOTFLÜGEL:	DREAM-BIKE
BUGSPOILER:	EGLI
ARMATUREN:	SERIE
INSTRUMENTE:	SERIE
LACKIERUNG:	BROSS, TEL: 0208/894392



MEIER IST MEIER  
DICK!