



WWW.MMA+



Die Verbindung Frankreich – Vmax ist ungefähr so alt wie die Grande Nation selbst. Der Muskelprotz gehört auf die Straßen jeder französischen Großstadt wie zerbeulte Kleinwagen und motorisierte Hundehaufen-Sammler. Es geht doch nichts über ein schönes Stadtbild! Noch schöner wird es, da die Franzosen es mit der Originalität (von Vmaxen, nicht von Hundehaufensammlern) halten wie mit dem Rauchverbot im Bistro: Es soll so was geben, aber wen kümmert es? Mehr als verständlich, daß auch Ludovic Lazareth nicht die Finger von Yamahas Massen-Beschleuniger fernhalten konnte. Und wer noch seine Turbo-FZR und die atemberaubende Einarm-GTS vor Augen hat, wird die Marschrichtung sicherlich schon erahnen. "Der hohe Rahmenbuckel und die lange Gabel störten mich schon immer, ich steh halt auf Lowrider," begründet Ludovic L. die wohl einschneidendste Modifikation an seiner '94er Max. Denn wer schon mal versucht hat, 'ner Vmax eine normale GSX-R-Gabel an den Bug zu hängen, wird spätestens bei den kratzenden Krümmern merken, daß hier was nicht stimmt. Das Teil ist einfach zu kurz! Da Ludovic nicht gerade zimperlich im Umgang mit Flex und Schweiße ist, machte er erst gar keine halbherzigen Versuche mit gekröpften Gabelbrücken oder langen Standrohren: Er schnitt einfach den Lenkkopf aus dem Rahmen und schweißte ihn etwas steller angewinkelt und eine gute Handbreit tiefer wieder an seinen Platz. Schon reichte das GSX-R-Rad bis zum Boden und lenkt auch noch besser ein. Die Gabelbrücken fertigte Lazareth selbst an, bei den Lenkkomponenten griff er ins Cruiser-Fach mit der Aufschrift Virago und Wild Star. Die winzigen Bremsflüssigkeitsbehälter entstanden wieder auf der heimischen Drehbank.



LOWMAX



Zur Beruhigung der Front montierte Ludovic noch einen Hyperpro-Tranquillizer zwischen Tank und Gabelbrücke.

Echte Radikale werken im Verborgenen

Während die radikale Änderung am Vorderbau für den unbedarften Betrachter eher unsichtbar bleibt, schlägt die Optik hinten durch wie eine Gitanes Mais auf nüchternem Magen. Eine BRM-Einarmschwinge in Verbindung mit einem polierten Triumph Daytona-Rad. Da braucht's kein technisches Verständnis, das beeindruckt einfach. Die einseitige Ernährung via Kardan blieb selbstverständlich erhalten, und die glänzende Einheit stützt sich über ein Single-Federbein von BRM am Heckrahmen ab. Über der 190er Gummiwurst schlängelt sich eine selbstgefertigte Auspuffanlage durchs zweisitzige 916er Heck und mündet unterhalb des Eigenbau-Rücklichts ins Freie. Wobei "selbstgefertigt" sich natürlich auch auf die Schalldämpfer bezieht, der Mann kann's halt! Klar, daß beim restlichen Bodywork auch keine Glasfaser auf der anderen blieb. Eine ultraflache, neue Tank-Attrappe nahm die Vmax-Instrumente in ihrem Bauch auf, wo sie nun durch eine getönte Plexischeibe ihre Infos dem Fahrer auf die Netzhaut brennen. Die Lufthutzen erfuhren eine Überarbeitung und die Kühlerblenden schuf Ludovic eigens für den halbierten ZX 9 R-Kühler. Der Bugspoller schließlich umarmt den mit Dynojets abgestimmten Motor und die Zubehör-Krümmen.

Eisen mit einer bösen Attitüde müssen auch



mindestens genauso finster in die Runde schauen. Deshalb montierte Lazareth zuguterletzt einen R1-Scheinwerfer mit selbstgeformten Böser-Blick-Zornesfalten freischwebend vor die geduckte Gabel. So lauert die LowMax an jeder Ampel mit glühenden Augen auf ihre Opfer, immer bereit zum Sprung auf den nächsten Hundehaufen-Sammler.



LOW MAX

High Teck

Besitzer:

Ludovic Lazareth,
8, Bis Route des Creuses
Parc des Activites des Verts Prés,
F - 74960 Cran Gervier,
www.lazareth.fr

Modell:
Motor:

Yamaha Vmax, Bj. 1994
Dynojet-Kit, Auspuff Lazareth,
Krümmer aus dem Zubehör,
HTR-Shiftlight und
Zündunterbrecher, halber
ZX 9 R-Kühler (die andere Hälfte
steckt in Lazareths genialer GTS).

Rahmen:

Original, Heckrahmen modifiziert,
Lenkkopf nach unten versetzt,
etwas schärfere Geometrie.

Gabel:

GSX-R-Gabel, Yamaha Wild
Star-Riser, Virago-Lenker,
Eigenbau-Brücken, GSX-R-Rad
und -Bremsen, Bremsflüssigkeits-
behälter Lazareth, Hyperpro-
Lenkungsdämpfer mit
Eigenbau-Halter.

Schwinge:

BBR, Triumph-Rad, BBR-
Bremsscheibe, Brembo-Zange,
BBR-Stoßdämpfer.

Bodywork:

Lazareth-Scheinwerfer, Tank
original, Einfüllstutzen unter dem
Sozius, originale Instrumente unter
der Lazareth-Tankattrappe,
Sitzbank Lazareth, Heck Duc 916,
modifiziert.



Text & Fotos Mick Hüby