

Motorrad Ausgabe 18/97 Ich war eine Vmax

Ich war eine Yamaha Vmax", brüllt das schwarze Monster, hebt das Vorderrad und degradiert mit brutaler Power und jeder Menge Drehmoment die etablierten Big Bikes zu einem Verein lahmer Krücken."

"Ich hab' die Hosen voll. Gestrichen voll. Auch wenn Herbert Kainzinger seinem wildgewordenen Frankenstein beste Manieren anezogen hat, kostet mich jeder weitere Versuch, das V4-Monster mit Vollgas durchs Motodrom zu jagen, den letzten Nerv. Entweder es dreht jämmerlich durch, oder die Kiste steht senkrecht auf dem Hinterrad. Dazwischen gibt es nur wenige Augenblicke, in denen so wie beherrschbarer Schub den 214 Kilogramm leichten Kraftmeier in neutraler Lage vorwärtsschiebt. Dabei ist es weniger die brachiale Höchstleistung als vielmehr dieser wütende Drehmoment-Orkan, der mich bereits eine Nadelbreit über Standgasdrehzahl aufs Hinterrad reißt, ohne daß sich die Fuhre nennenswert nach vorn bewegt.



Respekt, sagt Herbert Kainzinger (Telefon 06206/963298), sei die wichtigste Tugend am Gasgriff der mutierten Vmax. Angst, sage ich, ist der einzige Grund, sich der schieren Gewalt seines Satanswerks entziehen zu wollen. Aber es geht nicht. Niemand da, dem ich die Geschichte aufs Auge drücken könnte. Es hilft nichts, der Vierzylinder brabbelt vor sich hin, Herbert grinst und drückt mir nach einer kurzen Verschnaufpause sein 138 000 Mark teures Einzelstück wieder in die Hand.

Wie heißt es doch so schön: Der Mensch wächst mit der Aufgabe. Und wenn nicht, fahr' ich eben Halbgas, ist ja auch genug. Wenn's dennoch zuviel wird: Klack, den nächsten oder noch besser den übernächsten Gang reingepreßt, schön weich die vier 41er Keihin-Vergaser aufgezogen, und schon gibt sich der böse Wolf lammfromm. Mit jedem Gasstoß, mit jedem Meter lernt man dazu, läßt's Runde um Runde flotter ums Eck. Nur Vollgas bis in den roten Bereich, da mach' ich immer noch in die Hosen und verkneif's mir bis später.

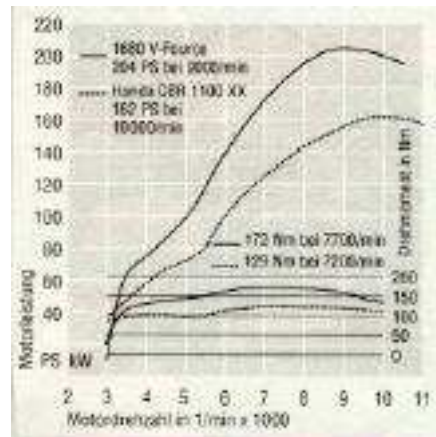
Mit viel Feinarbeit und aufwendigen Spezialteilen verfeinert, verblüfft das schwarze Monster mit einer unglaublichen Wendigkeit und Fahrstabilität. Eine handliche, der Honda CBR 900 ähnliche Rahmengeometrie und die mit allen Tricks verstärkten Doppelrohr-schleifen bringen selbst bei den gewaltigen Kräften des aufgeputschten und starr ins Chassis eingeschraubten Motors nicht aus der Ruhe. Nichts wackelt, nichts pendelt, und im Fall eines Falles bremsst der hydraulische Lenkungsämpfer allzu heftige Lenkausschläge sicher wieder ein.

Links und rechts schaffen voluminöse Aluminium-Verstrebungen zwischen Motorblock und Rahmen eine weitere Versteifung, die dem berüchtigten Vmax-Pendeln nicht den Hauch einer Chance läßt. Maximale Steifigkeit hat auch bei den Radführungen Priorität. Vorn in Form einer vierfach geklemmten und 90 Millimeter breiten unteren Gabelbrücke, hinten durch die mit Unterzügen verstärkte Aluminium-Schwinge im Superbike Format. Logisch deshalb auch die Radgrößen: 17 Zoll, mit griffigen Radialpneus besohlt. Auf den wartungsarmen Kardantrieb verzichtet Herbert Kainzinger liebend gern und montiert auf der von einem außenliegenden zweiten Lager abgestützten Getriebewelle einen leichten

Kettenantrieb. Doch um jeglichen Mißverständnissen vorzubeugen: Kein einziges Teil der Kainzinger-Variante ist für die Serien-Yamaha vorgesehen noch passend. Hier gibt's nur alles oder nichts, und wenn, dann nur vom Feinsten:

Magnesium-Räder und Rennsportbremsen von PVM, dazu eine mit Kohlenstoff beschichtete White Power-Gabel sowie Unmengen von Titan und Karbonfaser zieren das Chassis.

Versteckt hinter voluminösen Aluminium-Verstreben sitzt das 1680 Kubikzentimeter große, radikal überarbeitete Kraftwerk, dessen Teile-Lieferanten auch in der Formel 1 zur ersten Gilde zählen. Gerold Pankl liefert die Titan-Pleuel, von der englischen Firma Aptec werden die eingeklebten Zylinderlaufbuchsen mit reibungsarmer Keramik beschichtet, in denen 90 Millimeter große Cosworth-Slipperkolben bis zu 10 500mal pro Minute auf und ab sausen. Selbstverständlich steuern vergrößerte und federleichte Titanventile den Einlaßstrom, der mit Hilfe großangelegter Lufthutzen unter Staudruck in die Brennräume bugsiert wird. Beryllium-Ventilsitze, überarbeitete Nockenprofile und nächtelange Feinarbeiten an Brennraum und Kanalführungen sind das Tüpfelchen auf dem i und der letzte Schritt zur magischen 200-PS-Grenze. Exakt 203,7 PS bei 9 000 Umdrehungen drückt das Geschoß auf die Rolle. Da sieht selbst die Leistungskurve des derzeit stärksten Serien-Power-Bikes Honda CBR 1 100 XX aus wie die der gedrosselten 34-PS-Version.



Die Beschleunigungswerte in Zahlen: Der Sprint von null auf 100 km/h findet zwangsläufig auf dem Hinterrad statt und mit ziemlich alltäglichem Wert - 3,6 Sekunden. Macht jede 600er mit links, schon klar. Beim Sprint auf 200 km/h geht's dann zur Sache: 8,2 Sekunden aus dem Stand, so schnell war bei MOTORRAD bis dato noch kein einziges noch so aufgeblasenes Tuning-Bike. Aber ich verrate Ihnen noch was. Bei weit über zweihundert hab' ich die Gasstrippe mal wirklich bis zum Anschlag aufgezogen. Ohne Flachs - das Wheelie hätten Sie sehen müssen.

So, und jetzt möchte ich nur noch raus aus meinem verschwitzten Leder, mich auf die kleine Suzuki GS 500 schwingen und schön gemütlich im warmen Abendlicht nach Stuttgart gondeln. Und wenn's dann wirklich mal geradeaus geht, dann leg' ich bedenkenlos den Hahn um und preß' die 45 PS aus, bis es klingelt. Motorradfahren kann ja soooo einfach sein." (Hervorhebungen von uns)