

V M A X - U M B A U

März Maxduro

**1,5 Liter Hubraum, 150 PS, Monoshock-Federung
und vier Tanks mit insgesamt 40 Liter Fassungsvermögen.
Yamaha-Händler Ferdinand März baut ein Grobstollentier
auf Vmax-Basis, das herkömmliche Grenzen sprengt**

TEXT: GERHARD RUDOLPH
FOTOS: BUENOS DIAS

Honda hat die Varadero, BMW die R 1150 GS, Suzuki die V-Strom, Aprilia die Caponord. Und was bietet Yamaha den potentiellen Groß-Enduro-Interessenten an? Nur die stark asphaltorientierte TDM 900.

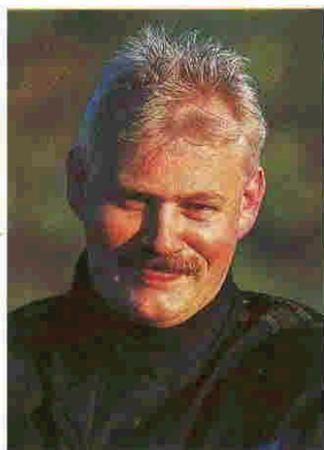
Für Ferdinand März ein schwerlich zu akzeptierender Tatbestand. Also stellte der umbaufreudige Yamaha-Händler und Vmax-Spezialist aus dem Eifelstädtchen Prüm zusammen mit seinem Werkstatt-Team diese für Langstrecken- und Feld-

weg-Abenteuer speziell zugeschnittene Maxduro auf die Grobstollenräder. Und ruft den Fernost-Bossen damit ganz unverblümt zu: „Warum greift ihr nicht einfach ins Regal? Ihr habt doch alles für eine Multizylinder-Reise-Enduro, die anderen machen es auch nicht anders!“

Momentan gibt es nur ein Maxduro-Exemplar. Aber das beeindruckt mächtig. Weil das Teil unwahrscheinlich extrem geraten ist. Nicht nur in punkto Hubraum und Leistung – aufgebohrt auf 1,5 Liter Hubraum reißen bis zu 150 Pferde und ein Mörder-Drehmoment am Hinterrad. Sondern auch, was Masse und Abmessungen anbetrifft. 243 Kilo drücken ohne Sprit auf die Waage. Und die vier Tanks fassen insgesamt 40 Liter Sprit. Macht summa summarum rund 280 Klötze.

EINFACH RIESIG

Wie wohl die Japaner reagieren, wenn sie das Enduro-Viech zu Gesicht bekommen? Rennen sie schreiend davon? Oder fallen sie in Ohnmacht? Wie schlitzig werden ihre Augen, wenn die Sitzhöhe vermessen wird? 880 Millimeter! Kriegen die das Aufsteigen überhaupt geregelt? Entschuldigung, aber derlei respektlose Gedanken bilden sich reflexartig. So gewaltig und riesig mutet das V4-Kardan-Bike mit den bauchigen Zusatztanks in Natura an. ▶



Ferdinand März: Mit der Maxduro zeigt er, was machbar ist



Powerklotz mit 150 PS: Der auf 1,5 Liter aufgebohrte V4 der Maxduro zieht urgewaltig durch

Vor einem Jahr stellten wir in MO 9 die Yacati 1.1 vor. Ein Mix aus XV 1100-Motor und Ducati 900 SS-Chassis, den Ferdinand März kunstfertig für Gattin Elke maßgeschneidert hatte. Die Maxduro ist nun der nächste Streich. Nicht zu übersehen ist, dass die Bikes des Eifel-Dealers längst eine eigene Handschrift auszeichnet. Eine spezielle Kreativität im Gesamtaufbau, kombiniert mit handwerklichem Können, Liebe zum Detail und erstklassigem Finish verleiht den März-Kreationen ein besonderes Flair.

Allzu viel ist bei der Maxduro vom Vmax-Original nicht mehr übrig, bloß Motorblock, Rahmen und Kardanantrieb. Alles andere wurde für spezielle Enduro-Erfordernisse an- oder umgebaut.

REICHWEITE BIS 666 KILOMETER

Die mächtigen Tanks, aus GfK gefertigt, stechen zuerst ins Auge. Die vorderen Hälften sind rechts und links an der Serientankattrappe platziert und lassen sich schrauberfreundlich jeweils nach Lösen nur einer Schraube demontieren. Die hinteren Tanks sind als Teil der Sitzbank-Verkleidung ausgeformt. Jeder der vier Zehnliter-Tanks hat einen eigenen Benzinhahn, um den Abfluss und damit die Gewichtsverteilung auf großer Fahrt wunschgemäß beeinflussen zu können.

Tourenfreunde greifen gleich zum Taschenrechner: Bei einem Verbrauch zwischen sechs und acht Litern reichen 40 Liter Tankkapazität für 500 bis 666 Kilometer am Stück. Ist gebongt!

Der Rahmen ist kunststoffbeschichtet, gegen Steinschlaggefahr. Noch wichtiger ist der Umbau auf Monoshock-Federung.

Der Platz hinter dem Motor – wo vorher der Originaltank war – wird von einem White-Power-Federbein in Anspruch genommen, das die massiv verstärkte Spezialschwinge direkt abfedert. Vorne führt eine Upside-down-Gabel aus gleichem Hause. Die einen Meter lange Cross-Fork ist eine Sonderanfertigung mit zwei Bremsaufnahmen, um eine Doppelscheibe montieren zu können. Satte 20 Zentimeter beträgt der Federweg hinten, vorne noch 180 Millimeter. Den Wunsch nach Enduro-gerechter Bodenfreiheit runden Speichenräder mit 19 und 18 Zoll (Serien-Vmax 18/16-Zoll) erfolgreich ab. Die Ölwanne ragt nun beachtliche acht Zentimeter höher.

Angemessene Motorpower ist für Ferdi März ein wichtiges Thema. Nicht nur als

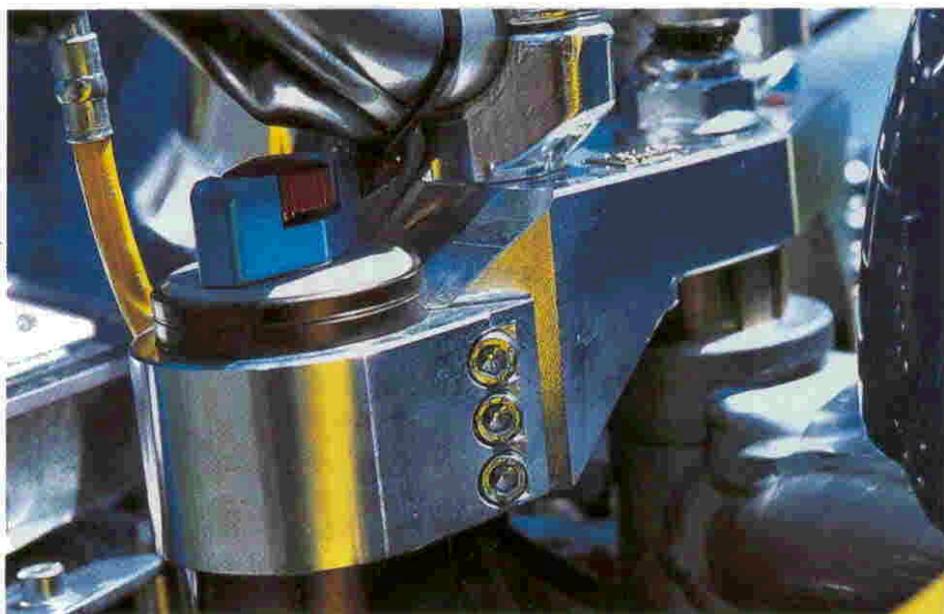
Allzu viel ist von der Original-Vmax nicht mehr übrig. Motorblock, Rahmen, Kardan. Alles andere wurde für Enduro-Erfordernisse umgebaut

grundsätzlicher Vmax-Freund, sondern vor allem, nachdem er einmal eine 1150er GS-BMW ausprobiert hatte und enttäuscht wieder abgestiegen war.

Um das Thema Leistungsmangel im Keim zu ersticken, wurde das V4-Herz gleich mit dem großen Bohrer geweitet und mit dicken Aluminium-Schmiedekolben bestückt. Dazu wurden haltbare Carillo-Pleuel – dank Doppel-T-Profil und Bronze-Buchsen, die das Einreiben der Pleuelbolzen vermeiden – spendiert. Danach wurde alles penibel gewuchtet und die Kupplung verstärkt. Verbaut sind Schrauben- statt Tellerfedern, plus eine Belagscheibe mehr – macht nunmehr acht Reibscheiben.

Ordentlich Futter für die Brennräume stellen die von 37 auf 40 Millimeter aufgebohrten Vergaser bereit. Um das Verdauen des Gas-Luft-Gemischs zu erleichtern, wurden die Ein- und Auslassventile um jeweils einen Millimeter vergrößert.

Tüpfelchen auf dem i ist eine umprogrammierte Zündung, die den Powerbooster, das berühmte Klappensystem im Vmax-Vergaser-Ansaugtrakt, elektronisch und mechanisch beeinflusst. An der linken Armatur der Maxduro gibt es ein kleines



Bombenfest: Die White-Power-Fork steckt in einer Gabelbrücke mit Dreifachklemmung



Starker Enduro-Tobak: Trotz der gewaltigen Ausmaße wirkt die Maxduro wohl proportioniert. Auch das handwerkliche Finish überzeugt voll

Die März-Maxduro fährt massig, aber lässig. Aufrecht thronend dampfwalzt es sich dahin

Zusatz-Schalterchen mit drei Stellungen: LO steht für Leistung original. DR für Drehmoment. Und HL für Hochleistung. Je nach Schalterstellung werden die Klappen unterschiedlich positioniert, was den Zylinderfüllungsgrad beeinflusst. Die Auswirkungen auf die Leistungsentfaltung: satte 30 PS Unterschied zwischen Stellung DR (120 PS bei 5000/min) und HL (150 PS bei 8000/min).

Um die nötige Stabilität zu erreichen, wurde – neben den hochwertigen Radführungselementen – der Motorklotz starr mit dem Rahmen verschraubt (Vmax über Silent-Blocks), dazu ein zusätzliches Halte-dreieck – natürlich sauber gefräst – montiert. Aber auch das notwendige Verzögerungs-Potenzial wurde bedacht. Feinste Brembo-Zangen, nicht gegossen, sondern gefräst, das Stück 200 Gramm leicht und 350 Euro teuer, finden Verwendung.

Und wie fährt sich nun dieser Motor auf Rädern? Antwort: massig, aber lässig. Aufrecht thronend am konifizierten Magura-Lenker dampfwalzt es sich dahin. Vollmundig, vergleichbar einem großvolumigen US-Schlitten, brabbelt dazu die Maxduro aus der Eagle-4-in-1-Anlage.

STABIL WIE EIN ÖLTANKER

Kraft und Durchzug sind erwartungsgemäß sehr gut, sogar ziemlich irre, wenn auch nicht hammerhart umwerfend, weil das hohe Fahrzeuggewicht, vor allem mit prall gefüllten Tanks, die Spritzigkeit doch eindämpft. Die Grundabstimmung ist komfortabel, aber ausreichend straff, um sichere Straßenlage zu gewährleisten. In Kurven ist Voraussicht angebracht, denn für Kurskorrekturen verlangt das Eisen nach energischer Hand. Die Bremsen packen ordentlich zu. Mit Vorsicht will das hintere Exemplar betätigt werden, weil eine eingebaute mechanische Pro-Dive-Hebelehe das Heck nach unten zieht – ein Effekt, der Eingewöhnung erfordert.

Überland pfeilt das Teil satt und stabil wie ein Öltanker. Ebenso auf der Autobahn. Mit 180 Knoten rollt die Maxduro entspannt dahin und beschleunigt auch dann noch energisch. 230 km/h gehen laut Tacho relativ locker, 250 nur mit Mühe. Die Fußrasten sind übrigens einstellbar,

ebenso die Handhebel, sogar ein Roadbook findet sich im Cockpit. Am Heck ist eine Tasche für nützliche Utensilien wie Regenkombi und Verbandszeug montiert.

Bevor wir es vergessen: Das gezeigte Bike ist nicht verkäuflich. Aber wer seine Vmax so oder ähnlich umgebaut haben möchte, ist bei Ferdi März willkommen. Ideal wäre eine Unfallmaschine, bei der Rahmen und Motor intakt sind. Alles andere müsste zur Enduro-Transformation ohnehin ersetzt werden. Einfach 10 000 Euro für den Umbau obendrauf rechnen. Dann sind Sie ein Maxdurist. Und enduromäßig am absoluten Gipfel. □

Technische Daten

Modell: März-Maxduro

Wert: zirka 20 000 Euro

Leistung: maximal 150 PS bei 8000/min, maximales Drehmoment nicht messbar (Hinterrad dreht durch)

Motor: Viertakt-Vierzylinder-V, 90 Grad, flüssigkeitsgekühlt, DOHC-Zweiventil, Bohrung x Hub 86 x 76 mm, Hubraum 1500 ccm, Verdichtung 11,5, geschmiedete Alu-Kolben, Carillo- Pleuel, Vier aufgebohrte Gleichdruck-Vergaser, Ø 40 mm, Umprogrammierte, kontaktlose Zündung (mit drei Powerstufen), E-Starter, Fünfganggetriebe, Kardanwelle.

Fahrwerk: Doppelscheiben-Stahlrohrrahmen, White Power-Upside down-Telegabel, Gleitrohr-Ø 43 mm, Federweg 180 mm, Schwinge mit WP-Monofederbein, direkt angelenkt, Federweg 200 mm, Pro-Dive-Momentabstützung, Alu-Spielchenfelgen, Metzeler Tourance-Bereifung vom 110/80-R19 59V, hinten 150/70-R1889V, Brembo-Vierkolbenzangen, Einstellbare Fußrasten, Vier Tanks, Gesamtvolumen 40 Liter, Gewicht ohne Benzin 243 kg

Kontakt: Zweiradtechnik F. März GmbH, St. Vithener Straße 43, 54595 Prüm, Telefon (06551) 4404, www.v-max-f-maerz.de