



EINFACH UNVERGLEICHLICH

Ferdinand März ist kein normaler Yamaha-Händler. Er ist Problemlöser für seine Kunden in aller Welt, realisiert einzigartige Umbauten, funktionelle Verbesserungen und attraktive Tuning-Teile. Sein Ideenreichtum scheint unerschöpflich. Wir besuchen den Querdenker in der Eifel.

Text und Fotos von Markus Biebricher

Der rauchige Sound des V-Vierzylinders teilt den Regen vor der Werkstatt. Bis an die Straße dringen die Schallwellen, dort, wo sich die Schaufenster erstrecken. Dahinter sind ein paar Bikes drapiert, aber hauptsächlich Teile und Zubehör. Nicht nur hübsch dekoriert, sondern mit einem nostalgischen Charme angerichtet. Man will rein in diesen Laden. Erst recht, nachdem man so lange fahren musste. Denn Prüm, der 5000-Seelen-Ort im entlegenen Westzipfel der Eifel, ist das Mekka für die weltweit verstreute Fangemeinde der Yamaha V-Max. Ihr Prophet heißt nicht Mohammed, sondern Ferdinand März.

Als die erste V-Max 1985 vorgestellt wird, hört März einfach nur seinen Kunden zu. Sie kritisieren beispielsweise den kleinen Tank und die Defizite beim Fahrwerk. Flugs entwickelt der Tüftler Lösungen. Heute hat Ferdi März gut tausend Artikel für die 1200er und die 1700er Max im Angebot. „Schau mal hier, das Gehäuse vom Kardan-Getriebe. Das ist die Serie, na ja. Und hier ist das Teil in schön“, sagt er und zeigt auf ein kunstvoll aus dem vollen Alu gefrästes Gehäuse. Dieses und zahllose weitere Teile gibt es in „schön“, aber auch in „sehr schön“ und in „superbegehrtesten“. Er hat Angebote für jeden Geldbeutel und jeden Geschmack. „Stell dir vor – wenn wir alle denselben Geschmack hätten, würden wir alle hinter derselben Frau herrennen“.

März hat kein Problem damit, seine Kunden schon mal zwei Stunden mit dem V-Max-Sortiment alleinzulassen. Was für diese oft schöner als Weihnachten ist. Sie finden alles: Teile zum Veredeln und Individualisieren und Teile zur Verbesserung der Technik wie Rahmenverstärkungen, Zusatztanks, Scheinwerfermasken, Gabeln, Schwinge und vieles mehr vom Feinsten. Das meiste selbst entwickelt und selbst hergestellt.

Der Yamaha-Spezialist hat weltweit Kunden. Dank eigenem Maschinenpark, wie Dreh- und Fräsmaschinen, Bohrwerk, Leistungsprüfstand, Schweißgeräte für Alu, Stahl und Kunststoff, kann er sofort liefern. Genau das ist eine von mehreren Ursachen seines Erfolges. Eine andere ist sein hoher Anspruch an effektive Funktion und größtmögliche Präzision. Auch beim Thema Motor-Optimierung: „Schau mal hier, die Eifelmax. Dreht so leicht hoch wie ein Zweitakter“. Die relevanten Massen sind auf das Minimum reduziert. Dabei geht es ihm nicht um Höchstleistung, sagt er, als er diverse Tuning-Varianten präsentiert. Es geht um Drehmoment. Deswegen freut er sich wie ein Kind, wenn das Hinterrad bereits bei 3000/min kaum mehr beherrschbar ist.

März baut die Max auch mit Seitenwagen. Die 1700er mit „Variablo“-Boot ist das stärkste straßenzugelassene Gespann in Deutschland. Der V4 kommt auf über 200 PS am Hinterrad, ist aber absolut standfest. Optische Highlights an dieser Super-Max sind aus dem „Vollen“ gefräste Motorseitendeckel mit Schaugläsern an Kupplung, Wasserpumpe, Kardanumlenkung und Lichtmaschine. Noch stärker aus dem „Vollen“ wird in technischer Hinsicht geschöpft: Die Alu-Verbundräder sind rundum tauschbar und von zwei Seiten anschraubbar. Verkleidung und Schutzbleche wurden für optimale Aerodynamik und satten Anpressdruck im Windkanal entwickelt. Die Vorderradführung übernimmt eine selbst entwickelte Radnabenlenkung. Der Nachlauf lässt sich stufenlos von Null bis 70 Millimeter einstellen, auch die Lenkübersetzung, die Position des stoßgedämpften Lenkers, die Fußrastenanlage und das Fahrwerk sind justierbar. Letzteres nicht nur in Druck- und Zugstufe, sondern auch in der Höhe.

Und erst der Seitenwagen: Im Variablo kann man schlafen, alleine oder zusammen mit einem Kind fahren, zwei Kinder transportieren, die Rückenlehnen der Sitze stufenlos verstellen. Es lässt sich ein festes Hardtop aus dem 200-Liter-Kofferraum herausfallen. Wer will, kann das Boot aber auch zu Wasser lassen, damit rudern oder am Heck einen Außenbordmotor befestigen. Das Gespann strotzt nur so vor genialen Detaillösungen. Seine Basis ist ein einteiliger Seitenwagenrahmen aus hochfestem, kunststoffbeschichtetem Vierkantrrohr samt innenliegenden Versorgungsleitungen. Mit diesem und der pfliggigen Rahmen-



März mit V-Max-Enduro (links). V4-Drehmoment-Kathedrale (oben)



V-Max-Gespann mit 200 PS, Topfahrwerk und Multifunktions-Boot



Aus dem Vollen gefräst: Optimierte V-Max-Schwinge vom Feinsten



Werkstatt: drehbare Bühnen mit Unterflurtechnik, Gespannrahmen



Ferdinand März hat gut 1000 Spezialteile im Angebot. Von Accessoires bis zu Tuningteilen, vieles selbst konstruiert und hergestellt

Yamaha-Guru Ferdinand März

Lenkungs konstruktion wird das Motorrad verschraubt. Der originale Lenkkopf dient nur noch als Lenkerführung. Das belastungsabhängige Seitenwagenrad lenkt dank ausgeklügelter Kinematik mit in die Kurven. Sturz und Vorspur sind stufenlos verstellbar, die beiden Brembo-Bremszangen mit neutraler Bremsabstützung erlauben scharfe Bremsmanöver auch aus hohen Geschwindigkeiten ohne Nickbewegungen oder Fahrwerksunruhen.

Es gibt aber noch viel mehr. Zum Beispiel einen Unterflur-Zusatztank aus Edelstahl, eine klappbare Auffahrrampe zum leichteren Beladen. So können z. B. eine Crossmaschine oder Nutzlasten wie schwere Schwiagemütter auf der ebenen Lade fläche sicher transportiert und verzurrt werden. Neben Variabloboot bietet März weitere Seitenwagen an. Diese tragen Namen wie Touring, Roadster, Klappino oder Alpino. Letzterer beispielsweise ist mit einer Super Ténéré verschraubt. Mit wenigen Handgriffen kann aus dem starren Gespann ein Schwenker-Gespann oder ein Solo-Motorrad werden. Das ganze Universum der ingenösen Detaillösungen an Motorrädern, Gespannen und Teilen in der modernen Werkstatt würde ein Buch füllen.

Dabei hat März klein angefangen: „Ich habe Zweirad- und Nähmaschinen-Mechaniker gelernt, bin mit 22 Jahren auf die Meisterschule gegangen“. Später kauft er den Laden seines Chefs. Der ist zufrieden, denn Ferdinand war ohnehin nicht aufzuhalten. Vieles treibt ihn um. 25 Jahre lang ist er Prüfungsvorsitzender der Zweirad-Innung Trier. Dann macht er noch eine Ausbildung zum öffentlich bestellten und vereidigten Gutachter, Fachrichtung Zweiradtechnik. Heute arbeiten sieben Fachleute permanent in Lager, Verkauf und Werkstatt von Zweiradtechnik März.

Yamaha-Händler ist der Eifeler aus Überzeugung. Und Spezialist für die schwierigen Produkte der Firma. Als 1981 die TR1 mit ihren Geburtsfehlern erscheint, entwickelt März ein Kit, das die abplatzenden Vergaser und die thermischen Probleme des hinteren Zylinders eliminiert. Die Kunden bekommen lebenslange Garantie auf die Teile. „Geh mit deinem Eisenhaufen zum März“, musste sich so mancher TR1-, aber auch V-Max-Kunde anhören, wenn der lokale Händler nicht helfen konnte oder wollte. Und immer wieder hat der findige Geist dem Hersteller Yamaha mit seinen Kreationen gezeigt, was möglich wäre. Ganz früh der TR1-Motor in der 600er Ténéré oder im schicken Ducati-Gestell. Für seine Frau baute er die Yacati: Ein hübscher 170-Kilogramm-Sportler mit XV-1100-V2 und filigranem Kardan in italienischem Gitterrohr. Oder als Alternative zur Super Ténéré die V-Max-Enduro mit 40-Liter-Spritreserve. Ganz aktuell hat er die 900er Tracer zur Mittelklasse-Enduro modifiziert. Dieses Bike wird MOTORRAD noch testen, obwohl alle März-Maschinen eigene Geschichten wert wären. März, der 1961 geboren ist, will mindestens 90 werden: „Sonst schaffe ich meine ganzen Projekte nicht“. Dann zeigt er auf einen kleinen Schalter am Lenker einer V-Max: „Hier, verschiedene Leistungs-Modi. Hatte ich schon vor zwanzig Jahren“.

Es gab und gibt also tausend Gründe, warum Kunden kommen. Die meisten sind sympathisch. Doch es gibt auch Kandidaten, die vom Internet beraten alles besser wissen. Oder jene, die sich technisch auf Primaten-Niveau befinden und z. B. eine Zündkerze für einen Roller brauchen. Auf die Frage „für welchen Roller“ antwortet diese Klientel: „für einen roten“. Der dann wahrscheinlich noch ein Chinakracher ist. So was brüskiert den Fachmann Ferdinand März, der mit seinen technischen Lösungen und seinem Qualitätsanspruch seit 40 Jahren einfach unvergleichlich ist. ■



Youngtimer-Umbau: Yamaha TR1-Motor im Ducati-Darmah-Rahmen



Originale TR1 von 1981 als Wertanlage ohne Kinderkrankheiten



Hätte es so was doch bloß von Yamaha gegeben: TR1 als Ténéré



Weitere TR1-Variation: Café-Racer-Symbiose aus Yamaha und Ducati



Damit fährt März zum H.D.-Treff: „Damit die mal was anderes sehen“



Eifelmax mit Tuning an V4 und Fahrwerk samt Rahmenverstärkung



März-Tracer 900-Enduro-Umbau als Anregung für Yamaha



Für Frau März: Leichte Yacati aus XV 1100 und 900 SS mit Kardan