

EINMALIGER EIGENBAU

Yacati

1.1

TEXT: GERHARD RUDOLPH
FOTOS: BUENOS DIAS

Man nehme: einen 1100er Yamaha-Kardan-Twin. Plus ein Ducati-Chassis. Gekonnt mixen und garnieren, fertig. Was laut Kochbuch im Handumdrehen gelingt, dauerte bei Ferdinand März, Yamaha- und Ducati-Händler, drei Jahre – eine extrafeine rollende Maßanfertigung für Gattin Elke



Kluge Männer wissen, dass es besser ist, bei bestimmten Wünschen der Liebsten nicht kleinlich zu reagieren. Und kluge Frauen wissen, dass es Wünsche gibt, bei denen er sowieso sofort einverstanden ist.

„Duhuu?“

„Mmhmm.“

„Baust Du mir ein neues Motorrad?“

„Auja.“

„Fein. Dann wünsche ich mir eine Maschine, die so handlich ist wie meine alte XT 600, aber mit doppelt so viel PS. Und ich muss gut sitzen können. Bau', was du willst. Nur bitte komm' mir nicht mit einem Chopper...“

BASTELFREUDIGER PFIFFIKUS

Schon einst als Lehrling bei einem Yamaha-Händler konnte Ferdinand März nicht verstehen, dass man im Winter in der Motorradbranche einfach die Hände in den Schoß legt, nur weil es gerade nichts zu tun gibt. Schon gar nicht, wenn doch ständig irgendwelche Projekte locken, mit denen man sich wunderbar beschäftigen könnte.

Er zum Beispiel hatte zufällig einen Ducati-Darmah-Rahmen erstanden, für ganze 300 Mark, und war erst einmal mit dem Aufarbeiten ausgefüllt. Später kam ein gebrauchter TR1-Motor dazu und wurde ins Italo-Gestell eingepasst. Eine langhubige Gabel dran, schon war die Yamacati, so wurde das Teil getauft, fertig. Nach dem ersten TR1-Treffen, das der

Weil Ferdi März seit jeher ein Faible für Yamahas Big-Twin hat, kam bei dem maß-zuschneidernden Eigenbau für Gattin Elke nur der Motor der XV 1100 Virago in Frage

bastelfreudige Pfiffikus mit seiner Aufsehen erregenden Zweizylinder-Enduro-Eigenkonstruktion besuchte, stand das Telefon im Laden nicht mehr still. Die Leute riefen an, weil sie ein ähnliches Umbau-Bike wollten, oder wenigstens dieses oder jenes Teil, das sie gesehen hatten. Ferdis damaliger Chef stand nur kopfschüttelnd da und verstand die Welt nicht mehr.

Heute, knapp zwanzig Jahre später, ist Ferdinand März längst Meister und hat in Prüm seine eigene Yamaha-Vertretung. Ducati-Dealer ist er obendrein. Zehn Leute beschäftigt er in seinem Betrieb. Damit die für Motorradhändler unverändert schwierige Winterzeit überstanden wird, hat er sich auf Umbauten und die Anfertigung von Sonderteilen spezialisiert. Insbesondere für Yamahas TR 1-Big Twin, der es ihm seit frühen Jahren besonders angetan hat, später dann für die Vmax, wurden und werden alle möglichen An- und Umbau-Parts aus Alu, Carbon und glasfaserverstärktem Kunststoff angefertigt und weltweit vertrieben. Über 3000 Adressen umfasst seine Kundenliste.

Ein florierendes Business ist zwar gut und schön, hat aber auch Nachteile. Im Tagesgeschäft hat Ferdi alles Mögliche zu tun, aber seine liebste Beschäftigung, kreatives Basteln in der Werkstatt, kommt dabei leider viel zu kurz. Das geht nur noch an Wochenenden und in der Freizeit. Vor diesem Hintergrund wird auch verständlich, dass sich die Bauphase für die hier gezeigte Yacati 1.1 über rund drei Jahre bis zur Fertigstellung hinzog.

Die langwierige Entstehung hat natürlich einen weiteren Grund – Hang zum Perfektionismus. Oder sollten wir lieber Liebe zum Detail sagen?

Die Änderung des aus Yamaha und Ducati zusammengesetzten Eigennamens setzte übrigens die Dame des Hauses, Elke März, durch. Denn: „Yamacati klang mir zu sehr nach jammern...“

MASSANZUG AUF RÄDERN

Wer die Firma Zweirad-Technik März in der Eifel aufsucht, staunt zunächst über einen properen Laden, der dank geschickter Verspiegelung ungefähr doppelt so groß wirkt, wie er tatsächlich ist. In einem



Schön und funktionell: Der Anker der kunstvoll gefrästen Bremsaufnahme wird am Rahmen abgestützt und sorgt für einen Pro-Dive-Effekt



Augenschmaus Yacati: Man möchte sich einfach nur davor setzen, mit einem Bier oder 'ner Limo in der Hand, und die Details bewundern



Yacati-Erbauer Ferdi März, Gattin Elke:
„Und komm' mir nicht mit einem Chopper.“

Nebenraum sind neben der historisch wertvollen Yamacati-Enduro weitere, verblüffend gelungene TR 1-Eigenbauten aufgereiht. Damit ist schnell klar: Weil März seit jeher ein Faible für Yamahas Big-Twin hat, kam auch für das maßzuschneidende Bike der Gattin nur der Motor der XV 1100 Virago in Frage.

Die Yacati 1.1, die lässig in einer lichtdurchfluteten Ecke auf dem Seitenänder lehnt, ist eine Augenweide – gesamthaft wie im Detail. Wirklich erstaunlich, wie geschmeidig das V2-Triebwerk sich ins Rahmengeflecht einer Ducati 900 SS schmiegt. Nur am hinteren Zylinder mussten die Kühlrippen linksseitig etwas

Erstaunlich, wie geschmeidig sich das V2-Triebwerk ins Rahmengeflecht einer Ducati 900 SS schmiegt

abgeschnitten werden, um Platz für ein Rahmenrohr zu schaffen. Die mittige Motoraufhängung am Chassis passt wie angegossen; massive, hübsch gefräste Aluminium-Platten sorgen seitlich für Halt.

Die mit dem Kardan-Arrangement verschraubte Hinterrad-Schwinge ist eine Eigenkonstruktion und aus nahtlos gezogenem ST54-Stahlrohr gefertigt, wie der Erbauer erklärt. Nicht selbstverständlich: Die Kontermutter für die Schwingenachse sitzt innen, was eine optisch glatte und konstruktiv saubere Lösung darstellt. Weitere Besonderheit: Das Monofederbein kann in zwei Bohrungen an der Schwinge angeschraubt werden – tiefer

positioniert für niedrige Sitzhöhe, höher für noch viferes Handling.

Fast ein Kunstwerk für sich ist der aufwändig aus Aluminium gefräste Adapter für die Hinterradbremsschwinge. Der Bremsanker stützt sich gegen den Rahmen ab, statt gegen die Schwinge. Daraus ergibt sich ein Pro-Dive-Effekt – dabei wird verhindert, dass das Heck sich beim Bremsen nach oben bewegt. Die hintere Felge ist ein modifiziertes Yamaha-Teil; erst wurde abgedreht, dann ein 5,5 Zoll breiter Felgenkranz aufgeschweißt.

EXTREM SAUBERES FINISH

Vorne komplettiert das Fahrwerk eine massive Upside down-Gabel von White-Power aus Holland. Exquisit auch die Energie-Vernichtungs-Anlage: beidseitig beaufschlagten Nissin-Sechskolben-Zangen schwimmend gelagerte 300-Millimeter-Scheiben von Braking. Extrem sauberes Finish zeichnet die montierte Bikini-Verkleidung mit Doppelscheinwerfer aus dem hauseigenen Vmax-Programm sowie das Karbon-Vorderradschutzblech aus. Die abgerundeten Kanten am Gleitrohrschutz sind nur ein feines Detail, an dem sich der Wille um erstklassige Verarbeitungsqualität festmachen lässt. ▶



Sauber arrangiertes Cockpit, geschmackvoll und übersichtlich. Die Bikini-Verkleidung spendet Windschutz, nicht zu viel und nicht zu wenig



Doppelt schön: zwei Shark-Carbon-Dämpfer finden im verbreiterten Rahmenheck Platz

Ferdi schiebt die Maschine hinaus in die Sonne und drückt auf den Starterknopf. Der Sound ist kernig, dafür läuft das Triebwerk mechanisch leise und auffallend sauber vor sich hin, für einen Twin geradezu extrem sauber. Die Erklärung dafür folgt auf dem Fuße: Kurbelwelle feingewuchtet, Nockenwelle umgeschliffen, Kolben-Ventiltaschen eingearbeitet, penibelst ausgeliterte Auspuffkrümmer aus Edelstahl angefertigt, und 40er Mikuni-Flachschieber-Vergaser montiert. Das ganze System natürlich präzise aufeinander abgestimmt.

Leistung? Runde 70 PS bei 4700 Touren. Und 87 Newtonmeter bei 3500. Respekt = in diesen moderaten Drehzahl-Regionen fahren manche Motorräder nicht einmal an.

Während der Chronist den Helm für eine kurze Probefahrt überstreift, erläutert Meister März noch geschwind weitere Feinheiten: durchsichtige Motordeckel aus hitze- und ölfestem Spezialglas; Schalt- und Bremshebel bis auf die



Mittlere Motorhalterung: die Chrom-Abdeckkappe wird innen per O-Ring abgedichtet

Fußrasten (von LSL) selbst gefertigt; die Gestänge schön leichtgängig und natürlich vollkommen spielfrei. In den hübschen Höcker ist noch ein Staufach hinein gezaubert, das für eine Regenkombi Platz bietet; und das Rahmenheck wurde um zehn Millimeter verbreitert, damit die zwei hochgelegten Auspuffdämpfer überhaupt nebeneinander dorthin passen.

CHOPPER-HERZ, ITALO-PACKAGE

On the road. Fröhlich bollert die Yacati von Kurve zu Kurve durch heimische Gefilde. Leichtfüßig wie eine hochbeinige Primaballerina. Ein Fahrspaß-Motorrad erster Klasse, gar keine Frage. Wenig verwunderlich, mit gefülltem 17-Liter-Tank wiegt die Eifel-Schönheit gerade einmal 202 Kilogramm. Friedlich-kraftvoller Chopper-Punch und feinnerviges Italo-Handling animieren zu lustvollem Laufenlassen – a bisserl Gas, a bisserl Brems, dann fährt das Teil wie von selbst. Mit dem breiten Superbike-Lenker lässt sich aufrecht kommod die richtige Linie treffen.

Die Yacati glänzt mit friedlich-kraftvollem Chopper-Punch, kombiniert mit feinnervigem Italo-Handling

Die Federelemente hingegen sind eher straff abgestimmt. Die Bremsen, obwohl vor deren Zubiss noch gewarnt wurde, funktionieren auf normal hohem Niveau. Bei Schaltvorgängen hingegen kann ein wenig Vorsicht nicht schaden, damit der V2 drehzahlmäßig kurz durchatmen und zur Muße finden kann. Auch bei Wendemanövern ist Zeitdruck fehl am Platz, der

Technische Daten

Preis: 30 000 bis 40 000 Mark (für Nachbau)
Leistung: 70 PS bei 4700/min, max. Drehmoment 87 Nm bei 3500/min
Motor: Basis Yamaha Virago XV 1100, Viertakt-V-Zweizylinder, fahrtwindgekühlt. Zwei Ventile, obenliegende, kettengetriebene Nockenwelle. Bohrung x Hub 95 x 75 mm, Hubraum 1063 ccm. 40er Mikuni-Flachschieber-Vergaser, kontaktlose Zündung, Elektrostarter, 5-Ganggetriebe, Kardan
Fahrwerk: Basis Ducati 900 SS, Stahlrohr-Brückenrahmen, WP-Upside-down-Telegabel, Rohr-Schwinge aus ST54-Stahl mit WP-Monofederbein, direkt angelenkt. Pro-Dive-Momentabstützung. Vorn Pirelli MTR02 in 120/60-ZR17 auf 3,5 x 17-Zoll-Felge, hinten Pirelli MTR01 in 170/60-ZR17 auf Umgeschweißter 5,5 x 17-Zoll-Felge. Doppelscheibenbremse, Ø 320 mm, Nissin-Sechskolbenzangen, hinten Braking-Scheibenbremse, Ø 300 mm, mit V-Max-Bremszange. Sitzhöhe 720 bis 790 mm, Tank 17 Liter, Gewicht vollgetankt 202 kg
Kontakt: Zweiradtechnik F. März GmbH, St. Vither Strasse 43, 54595 Prüm, Telefon (06551) 4404, Fax (06551) 4120, Internet www.v-max-f-marz.de



Sauberes Handwerk: Nockenwellen-Bullauge und gekappte Kühlrippen am hinteren Zylinder

Lenkanschlag ist Ducati-typisch relativ knapp bemessen, etwas Raum zum Ausholen kann nicht schaden.

Später am Abend, zurück in Prüm, schließt Yacati-Eigenerin Elke März den Laden, in dem sie den ganzen Tag Bikes, Helme, Bekleidung und natürlich März-Spezialteile verkauft hat, und wir starten zu einer Foto-Session. „An dieser Maschine ist jedes Detail so, wie ich es mir wünsche“, jubiliert sie und zählt neben Leistung, Handling und Optik weitere Dinge wie Sitzposition, auf ihr Gewicht abgestimmte

Schraubertalent, und zwar weit über lokale Grenzen hinaus – bei dem habe der Ferdi natürlich auch einiges abgeguckt und gelernt.

BULLDOG-VORBILD?

Yamaha hat inzwischen die BT 1100 Bulldog vorgestellt, die die Idee aufgreift, den XV-Triebling aus der 1100er Drag-Star in ein Genuss-Motorrad europäischen Zuschnitts einzubauen. Auch wenn dieses Bike laut Yamaha angeblich in Europa konstruiert wurde (und tatsächlich bei

„An meiner Yacati ist jedes Detail so, wie ich es mir wünsche“, ist Elke März wunschlos glücklich. „Ich möchte gar kein anderes Motorrad mehr haben.“

Federung, Sitzpolsterung oder Windschutz auf. „Ich möchte gar kein anderes Motorrad mehr haben.“

Eine Maschine quasi auf den Leib geschneidert zu bekommen, ist ja auch nicht gerade gewöhnlich. Andererseits, wie das März-Ehepaar dann während der Fotoaufnahmen an der erstbesten Location erzählt, stammt der Ferdinand ja auch aus einer Familie, für die überdurchschnittliche handwerkliche Fähigkeiten normal sind.

Schon der Onkel, der vom rustikalen Zeppelin-Luftschiff bis zur komplizierten Nähmaschine alles warten oder reparieren konnte, war ein ziemlich berühmtes

Importeur Belgarda in Italien gefertigt wird) und dieser Punkt eigentlich nicht wirklich wichtig ist: Vor einem Jahr standen etliche Japaner in Hockenheim beim Yamaha-Festival aufgeregt um die soeben fertiggestellte und erstmals öffentlich ausgestellte Yacati 1.1 herum und knipsten Bilder, was das Zeug hielt.

Ferdinand März sieht mögliche Themenpunkte wie Spionage/Abkupfern/Vorbildfunktion mit großer Gelassenheit. Erstens könne man das so genau nie sagen, zweitens komme die Bulldog runde 50 Kilo schwerer daher, und drittens zeige es ja höchstens, dass seine Idee so ganz

verkehrt nicht gewesen sein könne. Im übrigen stehe aber im Vordergrund, dass er seiner Frau eine Freude machen wollte.

Ob denn ein Nachbau der Yacati 1.1 für ihn in Frage komme? Ja, lautet die Antwort, natürlich. Ein fixer Auftrag von einem Kunden liegt bereits vor, die Kosten dafür werden zwischen 30.000 und 40.000 Mark betragen. Allerdings müssten weitere Interessenten schon etwas flexibel sein, was die zeitliche Fertigstellung betrifft. Binnen kurzer Frist lässt sich eine handwerklich so aufwändig und liebevoll gemachte Maschine schließlich nicht aus dem Boden stampfen, auch wenn etliche Teile aus dem März-Zubehörprogramm verbaut werden.

FORTSETZUNG FOLGT

Übrigens: Das nächste Projekt von Ferdinand März, der ja auch unzähligen Vmax-Powerbikes auf die Sprünge geholfen hat, ist bereits in Arbeit – ein Gespann. „Das wird ein Hammer“, sagt er, als wäre alles Bisherige kaum der Rede wert. Details will er aber noch nicht verraten. Abwarten also – wir sind jedenfalls schon mal gespannt wie Flitzebögen. □



Erstling Yamacati-Enduro: TR1-Twin, Ducati-Darmah-Rahmen und Monoshock Heck



Toller Roadster: Stil und Straßenlage brachte schon dies blaue Wunder unter einen Hut



Grimmige Kreation: Yamacati-Sportler, mit dem Ferdinand einst durch die Eifel fetzte