



Dass man aus der Yamaha Vmax manches tolle Show-Bike bauen kann, ist bekannt. Aber eine ernsthafte Enduro?

OFFROADER FÜR OBELIX

„Ich bin nicht dick“, pflegt Obelix zu sagen. Nun braucht eine Kultfigur wie der Busenfreund von Asterix natürlich ein entsprechendes Kult-Bike, das für die antik-galischen Verkehrswege pistentauglich sein sollte. In Wahrheit dürfte Markenhändler Ferdinand März aber weniger an Obelix als an eine krasse Lücke im Yamaha-Programm gedacht haben, als er sich zur „Maxduro“ auf Basis der Vmax entschloss.

Vmax und Enduro – geht das überhaupt? Es klappt tatsächlich, allerdings bleiben vom Muskelbike nur der Rahmen sowie der mit ihm nun starr verschraubte Motor samt Kardan übrig. Drumherum baut Tuning-Spezialist März professionell

alle Komponenten, die eine Reise-Enduro auszeichnen. Fahrwerkseitig gehören dazu Drahtspeichenräder, eine 43er USD-Gabel sowie ein direkt angelenktes Zentralfederbein von WP. Mit 200 respektive 180 Millimeter Federweg sowie acht Zentimetern zusätzliche Bodenfreiheit sind auch holprige Pisten kein Thema. Drei Sechskolbenbremszangen mit Wave-Scheiben sorgen vorne für genügend Verzögerungspotenzial.

Das ist auch notwendig, denn im März-Trimm leistet der auf 1500 Kubik Hubraum aufgebohrte und feingewuchtete V4 satte 150 PS.

243 Kilo und 150 PS sind nicht von Pappe – für grobes Gelände sollte man richtig fit sein

Damit der Bolide unter verschiedenen Rahmenbedingungen möglichst gut genutzt, aber auch beherrscht werden kann, lässt sich das Mapping per Schalter dreifach verstellen:

Standard, drehmomentbetonter Charakter und Hochleistungsmodus.

Flankierend verstärkt März die Kupplung. Dank insgesamt vier

Tanks mit zusammen immerhin 40 Litern Inhalt wartet die über 230 km/h schnelle Maxduro mit expeditionstauglicher Reichweite auf.

Doch zunächst stellt sich die Frage, ob man mit der ohne Sprit schon 243 Kilo schweren und im Sitz respektablen 90 Zentimeter hohen Enduro abseits des Asphalt überhaupt eine Chance hat. Versuch macht klug: Nachdem sich die Maxduro auf der Straße überraschend gut manövrieren lässt, besteht sie auch den Feldwegtest mit vertrauenweckender Spurtreue und für diesen Einsatzbereich akzeptablem Handling.

Um größeres Terrain unter die Räder zu nehmen, sollte man off-

road richtig fit sein. Was jedoch weniger eine Voraussetzung zum Erwerb dieses stimmigen und handwerklich toll gemachten Umbaus ist als ein wohl gefülltes Konto. Schließlich lässt sich mit der Maxduro auch trefflich im Straßennetz surfen.

Axel Koenigsbeck



Hochgelegt: Hinten bietet die Maxduro 180 Millimeter Federweg



Offroad mit Kawumm: Vom Muskelbike bleiben Rahmen und Motor

Fotos: Koenigsbeck

Technik

Bauart:	V-Vierzylinder-Viertakter, flüssigkeitsgekühlt, dohc, vier Ventile pro Zylinder, vier Gleichdruck-Vergaser, 40 mm Durchlass
Hubraum:	1500 cm ³
Leistung:	111 kW (150 PS) bei 8000 U/min
Rahmen:	Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen
Reifen v/h:	110/80 x 19 / 150/70 x 18
Bremse v.:	Zwei Scheiben, 320 mm, Sechskolben-Festsattel
Bremse h.:	Scheibe, 285 mm, Sechskolben-Festsattel
Tankinhalt:	40 Liter
Leergewicht:	243 kg
Sitzhöhe:	900 mm
Preis:	Umbau 10 000 Euro
Kontakt:	www.v-max-f-maerz.de