

KNÄCKEBROT

Schwedische Interpretation des Vmax-Themas



Sie ist von der Papierform her wohl so ziemlich das unvernünftigste und sinnloseste Motorrad der letzten drei Jahrzehnte: Yamahas Vmax. Ein brachialer und konstruktiv aufwendiger Vau-Vier Motor mit rabiatem Ansaug-Booster. Montiert in einem Rohrgestüt mit der Verwindungsfestigkeit von vier Pfund Waldmeisterpudding. Dazu ein Minibenzintank, der dem Monster eine Reichweite kaum oberhalb von durchschnittlichen W-LAN Netzwerken beschert. Gekrönt von chopperphilen 18 Zoll Gummi vorne und gar 15 hinten. Was zur Hölle will man eigentlich mit so einer Fehlkonstruktion?

Rad-ikal

Umbauen - was sonst?! So abschreckend die bloßem Fakten des

Monstrums auf den durchschnittlichen Klapphelmträger wirken, so magnetisch ist deren Wirkung auf die irgendwie anders Gestrickten. Und vornehmlich diesem Klientel verdankt das Krad inzwischen ein Vierteljahrhundert ungebrochenen Erfolgs sowie eine überaus zornige Neuauflage. Kaum ein anderes Moped wird derartig rabiat ins Gebet genommen und drastisch modifiziert. Hochkarätige Resultate zieren regelmäßig die Titelblätter einschlägiger Magazine und wer in diesem illustren Reigen noch (positiv) auffallen will, muß sich mächtig ins Zeug legen.

Für eine Handvoll Wasa

Das war auch Torgil aus Schweden klar, als er sich mit dem ehrgeizigen Plan befaßte, ein Unikat auf den

Asphalt zu wuchten. Statt sich lange mit mehr oder weniger umfangreichen Modifizierungen des wabbeligen Originalrahmes zu befassen, griff er sich lieber gleich einige Längen an DIN-Rohr und setzte sich mit einer Kanne Bier und ein Paar Scheiben Wasa bewaffnet an Zeichenbrett und CAD-System. Hier skizzierte er im Maßstab eins-zu-eins seine kranken Ideen und setzte diese auch ohne zu zögern an der Biegemaschine um. Heraus kam ein verwindungsresistentes Fahrwerk, welches eine solche Bezeichnung auch rechtmäßig tragen darf. Durch zusätzliche Rohre im Lenkkopfbereich und diverse Knotenbleche wird die Fuhre stabilisiert und jedwedem Eigenlebens beraubt. Hinzu kommt ein Lenkkopfwinkel von fast schon chopperähnlichen 36 Grad sowie die Upsidedown-

Gabel einer Yamaha-Warrior, die mit massiven Eigenbau-Gabelbrücken aufwarten kann. Das Rad- und Bremswerk einer R1 tut sein übriges, um Suizidgefährdeten in Kurven den Unterhaltungsmehrwert zu mindern. Dafür erfreut die Nummer nun den Menschenschlag, der es gut findet, wenn das Motorrad auch wirklich dorthin fährt, wo der Fahrer es gerne hätte.

Super Dickmanns

Die frisch gewonnene Fahrwerkssicherheit nutzte Torgil denn auch gleich aus, um die serienmäßig schon nicht ärmlichen Kraftabsonderungen des Motors weiter zu steigern. Ein Satz 39mm Flachschieber-Vergaser von Mikuni füllt die