

ICH HAB ZEIT

Es kann nie schaden, das eigene Handeln früher oder später mal zu hinterfragen. Mike entschied sich für später und bohrte eine ziemliche Welle mit einer bedenklich heruntergewirtschafteten Vmax durch die Lande, bevor er die schrottlüge Wuchtbrumme in die professionellen Hände von Martin Becker übergab. Auch ohne tieferegehende Kenntnisse von Mikes Biographie möchte man sagen: Es war eine der besten Entscheidungen seines Lebens.

Text: Henning Sonnenschein
Bilder: Claus Baumann



Martin selbst sah das zunächst etwas anders. Zumindest übernahm er Mikes Herangehensweise in Sachen Zeit-Management und ließ den V4-Zosen erstmal einige Wochen in seiner Werkstatte stehen, ohne Hand anzulegen. Der desolate Gesamtzustand des Brodens wirkte auf den Berufskreativen nämlich in etwa so inspirierend wie Peter Gauweiler im Bildni auf angebande Akkmalat. Anders, als es bei letztgenanntem Horrornarratio wohl der Fall wäre, resultierte die Begegnung aber nicht in einer

posttraumatischen Belastungsstörung, sondern doch noch in einer fruchtbaren Auseinandersetzung mit der ranzigen Materie...

Leicht auf die Füße
Den Schalter in Martins Rechenzentrum umgelegt hat der Anblick eines anderen Altzeugs, das sein Dasein seit Jahren im Standby-Modus fristet: ein alter GPz-Rahmen, einst erweitert um Gboxer-Motor und -USD-Gabel, dann aber in Vergessenheit



Tacho, Lichtschalter, Anlasser... Warum den Lenker vollmüllen, wenn die Vmax eine Konsole auf dem Tank hat?



Supersport-Trapp. Die 63 steht für Super für die Polizei.



Beim Verpflanzen der Upside down-Gabel war es mit dem obligatorischen Umpressen des Lenkdorns nicht getan.



Ja, Martin kann die schubstarke Blech durch die neptunische Teile austern.



dringlichsten war natürlich erstmal ein Hinterrad, das der neuzeitlichen Suzuki-Falge am Bug gerechter wird als der seltenmäßige Ballonträger. Bei Deget weiß man in solchen Fällen immer Rat und versorgte Martin mit einem 17-Zöller, der es auf Immerhin daran sechs in der Breite bringt. Theoretisch hätten weder Auftraggeber noch Beauftragter etwas gegen einen bei solchen Mäßen gern genommenen Megaschlappen gehabt, Martins praktische Erfahrungen mit der Haltbarkeit der dafür erforderlichen Kardanumlenkung sowie dem damit einhergehenden Leistungsverlust halten ihn jedoch von diesem Sättelament ab. Muss ja auch nicht immer sein, und der dezente breite Kautschuk-Kringel unter der Minimalstzbank gibt ja auch eine gute Figur ab, oder?

Der desolate Gesamtzustand wirkte zunächst in etwa so inspirierend wie Peter Gauweiler im Bikini auf angehende Aktmaler.

Ist das Kunst oder kann das weg?
Ach ja, die Sitzbank. Schlicht und flach sollte sie werden – würde sie auch, aber nicht ohne massiven Arbeitseinsatz. Größter Hecken an der Sache war dabei der Tankstützen, den die Vmax-Entwickler zusammen mit der ganzen Elektrik in den Originalsessel gewürschelt hatten (Der Speitbehälter ist ja auch unter der Bank, das Gebilde zwischen Lenker und Sitz nur eine Attrappe). Also wurde der Einfüllrüssel kurzerhand komplett abgeschnitten und neu im Sinne von seitlich statt nach oben ausgerichtet wieder angeschweißt. Der andere Kram musste vorerst Platz für die designierten Bedürfnisse machen. Danach wiederum wurde auch weiterhin mit Flax und Schweißgerät Rechnung getragen: Das seltenmäßige Sammelzentrum an Stößen und Halterungen kam bis auf die beiden äußeren Rahmenrohre weg, die in der Folge mit entsprechenden Stahlprofilen verlängert und mit Querstreben stabilisiert wurden. Dann noch eine Sitzbank aus 3 mm-Alu-blech zurechtgebogen und gleich einen Kammstückenhalter integriert – schon war die neue Möblierung half für den Gang zum Sattler.

geraten. Mit der Forke müsste sich doch aber auch bei der Max, die ja von Haus aus ohnehin nicht gerade mit einem sonderlich sanftem Chassis gesegnet ist, etwas anfangen lassen. Also entriß er dem eingestaubten Kawa-Skelett dessen Gewicht und begann, der tattartigen Yamaha endlich etwas Gutes zu tun. Beim Verpflanzen des neuen Gebälgs war es mit dem obligatorischen Umpressen des Lenkdorns allerdings nicht getan: Auf dem Kopf stehende Vorderradfederungen bauen ja meist kürzer als ihre herkömmlichen Pendant. Bei einem einigmaßen aktuellen Roadster mag das dann noch als eine der Dynamik förderliche Tiefartefug durchgehen – aber bei einem Muscle-Drag-Cruiser auf dem technischen Stand der mittleren Achtziger erinnert das dann eher an Dirk Nowitzki und Philipp Lahm beim Schubkarre spielen. Mit Letzterem als Kanne, versteht sich. Bei Willbers Products in Nordhorn hat man zwar auch keine Streckbank für bodennahe Kicker, dafür aber umso mehr Wissen und Können rund ums Fahrwerk. Dementsprechend war es für den Fachbetrieb kein großer Akt, der Upside-down-Gabel Innenrohre mit runden 60 Millimetern zusätzlichem Federungs-Spielraum zu implantieren.

Guter Radschlag
So aufgerüstet strahlte das Vieh schon ein ganz anderes Selbstbewusstsein aus und animierte Martin zu weiteren Eingriffen. Am



38 Fighters



Hier fährt der Chef, nicht der Kunde. Aber wenn Mike nicht gerade eben mal den Arm hat, hat er seinen V4-Brocken auch sicher im Griff.



In Form gebracht

Beim Moped selbst war natürlich jetzt erst recht noch viel zu tun, aber immerhin ergaben sich die kommenden Maßnahmen quasi von alleine: Die neue Sitzbank erforderte neu gestaltete Seitenverkleidungen, die ebenso aus Blech entstanden wie der Kotflügel. Auch die Tankabtrappe musste sich noch in die neue Linie einfügen. Da Martin sonst gerne amerikanischen Schwermetall auf die Felle rückt, fand er in seiner „König“ man vielleicht noch mal gebrauchten Restelager noch ein weitgehend passendes Harley-Fragment, das er nach geringfügigen Anpassungen an das ebenfalls metallene Fake-Fass brutzelte. Den dadurch gewonnenen, überdachten Platz konnte er auch nicht nur der Optik wegen gut gebrauchen – schließlich lagen da ja noch Zündspule, Startrelais und Co. herum, die ihren Platz unter der Sitzgelegenheit eingeübt hatten. Das passte nun aber alles gut vorne rein, und damit war der Hauptakt der Metamorphose von der Kradruine zum Brutalo-Roadster beendet. Supertrapp-Flöten, ein kleiner Gitterscheinwerfer und ein weitgehend in die Konsole auf dem Pseudotank verlegtes Instrumentarium runden den martialischen Auftritt ab – und auch wenn der schwarze Lack nur mangels Entscheidungsschwindigkeit für etwas anderes den Zuschlag bekam, hätte man am Ende kaum einen passenderen Text finden können.

Schwungvoller Empfang

Nach acht Wochen abwarten und knapp fünf Monaten schrauben schob Martin Mike dann seine neugeborene Vmax vor die Werkstatt. Der freute sich wie ein Schnitzel (wobei bis heute umstritten ist,



Der ganze Kram unter der originalen Sitzbank musste Platz für die designerischen Bedürfnisse machen.

wie Flatschlagen letztlich ihre Begeisterung zur Schau tragen), schwang sich trotz geschlammtem Arm auf den Bock, fluppte den ersten Gang rein – und zerschredderte im Überschwang der Gefühle das Ding beinahe noch vor den Augen des mittelschwer ersetzten Erbauers. Ging aber gerade noch mal gut, und uns wurde versichert, dass Mike von der nur eine Woche später folgenden 3.000 Kilometer-Tour nach Italien unversehrt zurückgekehrt ist. Sonst wäre Martins Inspiration schneller als erhofft vor die nächste große Herausforderung gestellt worden...

BASIS

V4 Motor
1196 ccm
3-er Geschmuck
vergaser mit VBoost
145 PS/ 6700 U/min
280 kg fahrbereit
Reifen vo. 100/90V18
Reifen hi. 150/90V15



TECHNISCHE DATEN

Marke/Modell:	Yamaha Vmax 1200, Baujahr 1993
Bestzer:	Mike Herr
Erbauer:	MB Cycles (www.mbcycles.de)
Luftfilter:	K&N
Auspuff:	Supertrapp
Heckrahmen:	gebogen und ungeschweißt
Gabel:	Suzuki GSX-R 1100, von Wilbers verlängert, MB Cycles-Gabelkover
Gabelbrücken:	ABM
Rad vorn:	GSX-R 1100, 3,5x17"
Rad hinten:	Deget, 6x17"
Bereifung:	
vorn:	120/70 ZR17
hinten:	190/55 ZR 17
Lenker/Riser:	ABM
Bremse vorn:	GSX-R 1100, 4-Kalben-Zangen, Stahlflex
Bremse hinten:	Seie
Fußrastenanlage:	Fischer, zurückverlegt
Tank:	Tank-Abtrappe verlängert, Tanksitzen auf Seite verlegt
Scheinwerfer:	Zubehör
Sitzbank:	MB Cycles
Seitendecker:	MB Cycles
Kotflügel:	MB Cycles
Bugsplattier:	Zubehör
Armaturen/Schalter/E-Box:	Tester und E-Box von MotoGadget, Starten, Lichtschalter, und Reservereschalter in der Instrumenteneinheit
Instrumente/Anzeigen:	MotoGadget
Lackierung:	Glanzscharz, mit Finstripes by Art of Colors
Sonstiges:	Niesin-Bremse- und Kupplungsperlen mit Minibehälter, Handhebel gebogen, Ak-Griffe, Kellermann-Blinker, MB Cycles-Kennzeichenhalter, LED-Rücklicht, Zündspulen verlegt, alles pulverbeschichtet
Danke an:	Marie von Art of Colors, Sattlerei Kuitzer