

V-Max(imaler) Spaß mit 200 PS

Eines stand von Anfang an fest: Wenn einer ein Gespann auf V-Max-Basis auf die Räder stellt, dann Ferdinand März. 200 PS am Hinterrad, mehr als 200 km/h Spitze – Dirk Köster hat den dreirädrigen Kraftmeier bereits gefahren.

Fotos: Dirk W. Köster



Einfach irre: Egal aus welcher Situation beschleunigt wird, ein kurzer Dreh am Gasgriff aktiviert Leistung in Hülle und Fülle. Stets mehr als genug, um irgendwelche Verkehrsbehinderer ohne Probleme abzuhängen. Was immer mit viel Reserve geschieht. So könnte es sich anfühlen, wenn irgendwann mal die Vision vom tauglichen Hochleistungs-Elektrofahrzeug wahr würde. Die Kraft, die hier Realität ist, wird jedoch konventionell von einem Verbrennungsmotor erzeugt – mit wirklich einmaliger Souveränität.

Aber bei dem Gespann, das ich über winklige Eifelstraßen treibe, überzeugt nicht nur der Motor, sondern besonders das Zusammenspiel mit dem Fahrwerk. Selbst nach flott ange-

gangenen Rechtskurven stellt der Motor stets genügend Reserven für den »Kurvenservo« zur Verfügung. Er hilft durch Beschleunigung im Kurvenausgang die Trägheit des Seitenwagens zu nutzen und quasi um das Boot herumzubeschleunigen.

Für die souveräne Leistung sind die satten 1,7 Liter der ak-

Jede Menge Kraft wartet auf jeden noch so kleinen Gasgriffbefehl

tuellen V-Max zuständig; das 200-PS-Triebwerk liefert die Kraft, wenn sie gebraucht wird, wirkt dabei nie aufdringlich und verzichtet auf spektakuläre Leistungsspitzen genauso

wie auf großes Aufsehen und Krawall. Der Vergleich mit dem starken Elektromotor bietet sich also an. Doch im Gegensatz zum Stromer liefert das V-Max-Triebwerk Sound vom Feinsten: ein kraftvolles Grollen, laut genug zum Genießen, dezent genug, um dabei nicht zu nerven.

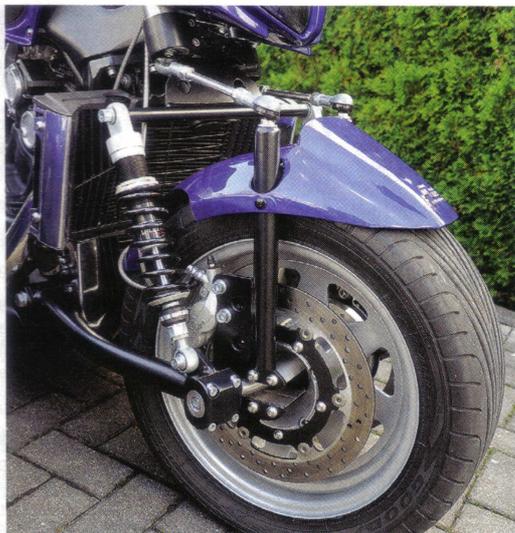
Das Gespann auf Basis der V-Max trägt klar die unkonventionelle Handschrift des Eifler Tüftlers und Berufspfektionisten Ferdinand März. Da ist klar, dass als Boot die neueste Variante seines Variablob-Seitenwagens zum Einsatz kommt. Ein Verwandlungskünstler par excellence, der zu allem taugt: als Reise- oder

Sportbeiwagen, zum Lastentransport und –als echtes Boot! Wahlweise zum Rudern oder mit Außenborder. Und nicht zuletzt ist der Beiwagen dank wandelbarem Allwetterklappverdeck schnell ein Cabrio – eben typisch Variablob.

Innovationen in Hülle und Fülle setzt Ferdinand März auch beim Fahrwerk um. Das V-Max-Gespann baut auf einem tragenden Gespannfahrwerk auf, das ursprüngliche Motorrad ist mit dieser Konstruktion verbunden. Auf den ersten Blick könnte man meinen, dass in dem Gespann eine Schwinggabel führt und federt; wer genauer hinsieht, gerät jedoch erst mal ins Grübeln. Denn die beiden Schwingarme stützen sich zwar über zwei Federbeine am Rahmen ab, sie

sind hier aber nicht lenkbar gelagert. Die Lenkung integrierte der Tüftler in die Radnabe, eine Idee, die ihn schon lange beschäftigt. »Seit vielen Jahren weiß ich, dass die Radnabenlenkung eine ideale Sache ist, bei dieser V-Max habe ich sie verwirklicht«, erklärt Ferdinand März an einem frühen Modell die Funktion. Vorteile der Radnabenlenkung sind neben der klassisch-schönen Optik die Möglichkeit, eine Doppelscheibenbremse zu verwenden sowie den Nachlauf variabel zwischen null und 70 mm einstellen zu können. Exzentrische Aufnahmen für die Lenkstrebene in den »Gabelbrücken« machen den weiten Verstellbereich möglich und erlauben ein präzises Einstellen zwischen extrem leichter Lenkbarkeit und bestem Geradeauslauf.

Das Testgespann ist auf etwas mehr als 40 mm Nachlauf justiert, die Lenkung fühlt sich straff an, ohne schwergängig zu sein. Dass dieser Wert ein Optimum darstellt, zeigt sich beim schnellen Überfahren von Schlaglochserien in flotten Kurven: Die Lenkung wird nie negativ beeinflusst. Am perfekten Handling ist das mitlenkende Beiwagen-



Klassische Optik: Die Lenkkräfte werden über exzentrisch gelagerte Schubstreben in die Lenknabe geleitet. So lässt sich der Nachlauf optimal einstellen. Die Konstruktion erlaubt die Verwendung einer vorde- ren Doppelscheibenbremsanlage, was für optimale Verzögerung selbst aus höchstem Tempo sorgt.

rad nicht unschuldig: Je nach Einfederung wird das Seitenrad mitgelenkt, was die Steuerkräfte deutlich reduziert. Da gerät auch die mit 1430 mm recht breite Spur nicht zum Nachteil, im Gegenteil, die

Fahrt vom Fahrersitz aus justieren, ein Segen bei plötzlich veränderter Fahrbahnqualität.

Egal, ob auf winkligen Eifelstraßen oder perfekter Autobahn, die März-V-Max zählt zum Besten, was ich je gefahren habe. Selbst bei Tempi jenseits der 180 km/h liegt das Gespann satt auf dem Asphalt, Störeinflüsse wie Querrillen, Windböen oder provozierende Lenkbewegungen bringen es nicht aus der Ruhe. Selbst oberhalb der 160er-Marke beschleunigt der Motor, als gäbe es kein Ende. Reserven sind in Hülle und Fülle vorhanden.

Das Fahrgefühl ist in jeder Situation so sicher, dass die digitale Tachoanzeige nie aus

dem Auge geraten sollte. Tatsächlich ist man oft flotter unterwegs als geglaubt, und die Smilies der Geschwindigkeitsanzeigen an den Dorfeingängen schauen öfters recht grimmig drein. Doch selbst bei Ortstempo 50 begeistert der Motor: Mit etwas mehr als Standgasdrehzahl lässt sich das Gespann fast lautlos durch die Straßen bewegen.

Auch nach Ende der Fahrt findet die Begeisterung noch lange kein Ende: Ferdinand März hat die V-Max mit jeder Menge edel gefräster Zubehörtteile ausgestattet. So erlauben etwa »Fenster« auf den Seitendecken tiefe Einblicke in Lichtmaschinenraum und Primärtrieb. Edle Technik darf schließlich ruhig mal schön zur Schau gestellt werden.

Bleibt die Frage nach dem Preis. Der Umbau einer neuen V-Max ist ab rund 18.000 Euro zu haben, das Testgespann schlägt wegen vieler Extras mit 45.000 Euro zu Buche. Ein Haufen Geld, bei dem gebotenen Fahrspaß und der sauberen Verarbeitung aber schon fast ein Sonderangebot. Infos: www.gespanne-f-maerz.de.

Dirk W. Köster

Selbst bei 180 bringen Lenkeinflüsse das Gespann nicht aus der Ruhe

Breite sorgt für Stabilität in Rechtskurven. Linksherum stützt der Seitenrad-Vorlauf von 390 mm das Boot sicher ab, auch hier ist die Abstimmung perfekt gelungen. Das SW-Federbein lässt sich während der



Technik kann so schön sein: Ferdinand März hat das V-Max-Gespann mit jeder Menge hauseigener Zubehörtteile optisch aufgewertet.