

G.M.D.-R1

FEIN-SCHLIFF





▶ Nobody is perfect – selbst Yamahas YZF-R1 nicht. Kaum etwas zu mäkeln gibt es am bulligen Motor. Im Fahrwerk schlummert allerdings noch Verbesserungspotenzial. So gerät die R1 bei schnellem Rennstreckenbetrieb an die Grenzen der Dämpfungsreserven von Gabel und Federbein. Zudem verschreckt sie allzu grobe Gasgeber durch ihre ausgeprägte Neigung zum Lenkerschlagen. Dazu kommt, dass die R1 äußerst sensibel auf Niveauänderungen reagiert. Da können ein paar Kilo zusätzliches Fahrergewicht die Balance ganz schön beeinträchtigen.

Tommy Wagner von Action Bike (Tel. 089/357 12 20) wollte eine perfekt liegende R1. Deshalb begab er sich zu Herbert Straßmaier, einem Fahrwerkstechniker der Firma G.M.D. Computrack (Tel. 08062/799 43). Die Fahrwerksüberarbeitung bei G.M.D. zielt darauf, das Potenzial der Serien-R1 freizusetzen, ohne Änderungen an Gabelbrücken und der Umlenkung des Federbeins vornehmen zu müssen. Vorteile dieses Arbeits-Ansatzes: Es wird auf teure Sonderanfertigungen verzichtet, und die R1 geht konform mit dem Stocksport-Reglement.

So ging Straßmaier wie gewohnt zu Werke. Er vermaß die R1 mit seinem Theodoliten, also einem optischen Entfernungsmesser (siehe ausführlich: PS 10/2001), bestimmte damit die Maßhaltigkeit sämtlicher Lagerstellen. Zudem erfasste er die Dämpfungskennlinien der Gabel und des Öhlins-Federbeins, welches von Wagner in die R1 eingebaut wurde.

Nach dieser Istwert-Erfassung kramte Straßmaier in seinem Wissensschatz und dem Archiv der weltweit vernetzten Stützpunkte von G.M.D. und überarbeitete Gabel sowie Federbein nach existierenden Erfahrungswerten. Nach dem Zusammenbau erfolgte die haargenaue Ausnivellierung des Fahrwerks. In der Theorie bedeutete dies: Lenkkopfwinkel um 1,1 Grad, Nachlauf um 7,7 Millimeter und den Schwingenwinkel um 0,5 Grad geändert sowie den Radstand um 6,7 Millimeter verlängert.

Im echten Leben, also dem Kleinen Kurs in Hockenheim, bedeutete dies eine dicke Überraschung. Die Action Bike-R1, von Kainzinger auf 160 PS beflügelt, hat kaum mehr etwas mit einer Serien-R1 zu tun. Messerscharfes Handling, ultra-transparentes Feedback von Vorder- und Hinterrad, straffe, dabei sensibel ansprechende Federelemente und nur marginale Ansätze zum Lenkerschlagen zeigen das Potenzial.

Doch viel wichtiger ist das Vertrauen, das sie dem Piloten vermittelt. Die R1 strömt von der ersten Runde an ein glasklares, unverfälschtes Feeling aus, das Kapazitäten für den Grenzbereich freisetzt. Was vor allem bei Hobby-Piloten eine enorme Steigerung der Fahrersicherheit mit sich bringt. Dass die R1 auf der Strecke trotz Mehrleistung ohne Lenkungsdämpfer auskommt und nur ab und zu sehr weich mit dem Lenker pendelte, ist ein weiterer Beweis für die Qualitäten des G.M.D.-Setup.

FAZIT: Operation perfekt gelungen! Die G.M.D.-Überarbeitung hat die Yamaha YZF-R1 in eine präzise und kinderleicht zu bedienende Waffe verwandelt. Um die 2600 Euro (inklusive Öhlins-Federbein und Gabel-Tuning) kostet die Behandlung. Sicherlich viel Geld, aber jeder Cent ist hier gut angelegt, denn der Fahrspaß steigt mit der Kur um den Faktor 1000.

■ Nur der kleine Aufkleber am Klemmfuß verrät die Überarbeitung der Gabel.

■ Das selbst gebaute Federbein-auge hebt das Heck an.

■ Braking Wave-Scheiben und Lucas SRQ-Beläge verwandeln die Bremse in einen Pitbull.

■ Stille Wasser sind tief: Herbert Straßmaier von G.M.D.

