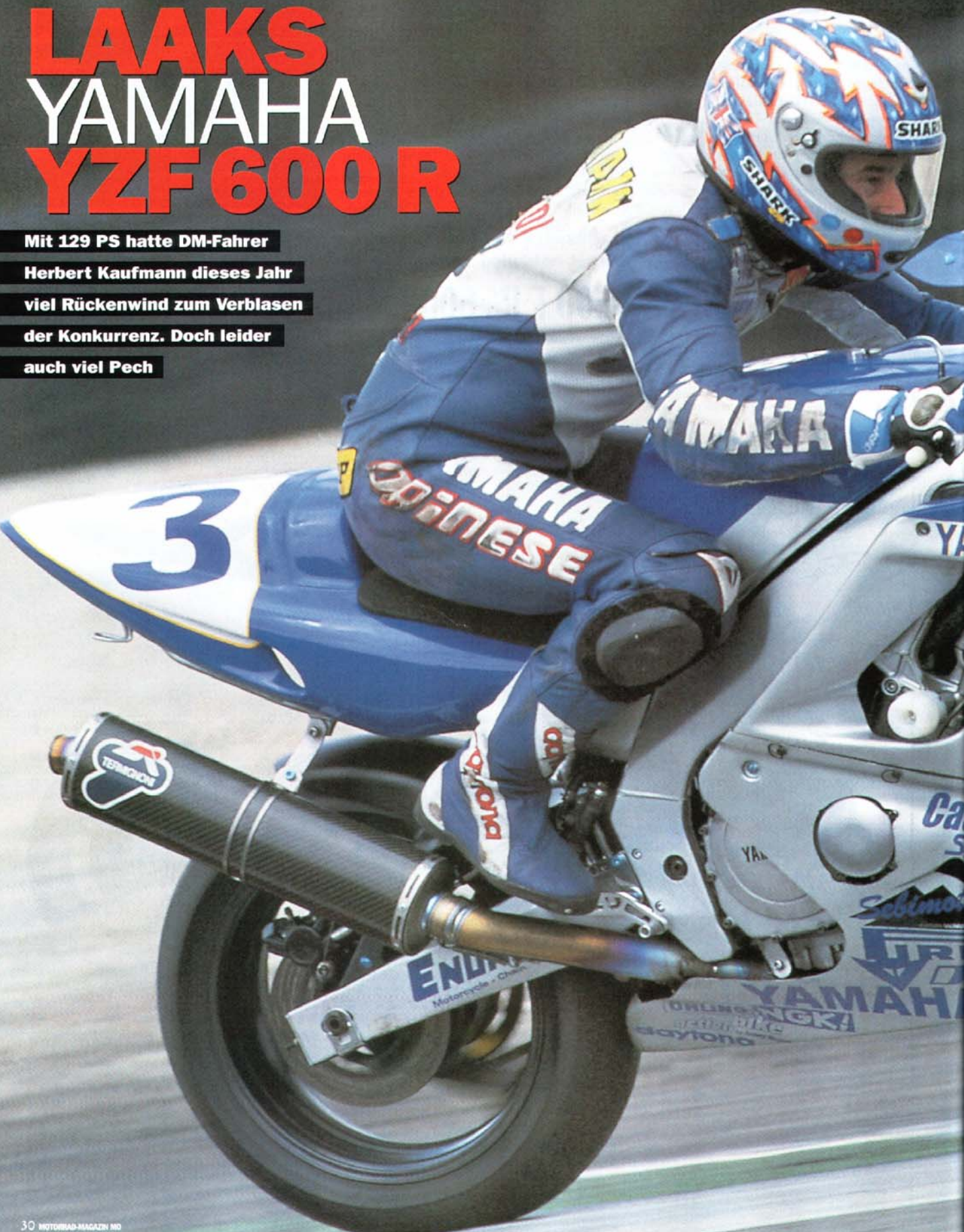


# LAAKS YAMAHA YZF 600 R

Mit 129 PS hatte DM-Fahrer  
Herbert Kaufmann dieses Jahr  
viel Rückenwind zum Verblasen  
der Konkurrenz. Doch leider  
auch viel Pech



Blick nach vorn:  
MO-Rennteamfahrer  
Herbert Kaufmann  
will in der Deutschen  
Supersport-Meisterschaft  
auch nächstes  
Jahr wieder angreifen



**D**aß Herbert Kaufmann in der Supersport 600-DM dieses Jahr nur Endrang 13 belegt, hat weniger mit der Laaks-Yamaha zu tun als vielmehr mit dem unverschämten Pech, das ihn in der Saison '98 verfolgte. Im Training stets in der ersten Startreihe, mußte der 36jährige in acht Rennen vier Stürze verkraften. Eine neue Situation für den erfolgsverwöhnten Münchner. Die beiden letzten Rennen in Schleiz und in Hockenheim fielen wegen eines zerschmetterten Schlüsselbeins völlig flach.

In den gewerteten drei Rennen belegte Kaufmann einen zweiten und zwei sechste Plätze. Dabei hatte er 1997, im zweiten Jahr der Zusammenarbeit mit dem Yamaha- und MuZ-Händler Theo Laaks (Adresse siehe Kasten), mit einem dritten Gesamtplatz in der stark besetzten Deutschen Meisterschaft das Potential der Laaks-YZF bewiesen. Über Herberts fahrerische Qualitäten gab es von vornherein keinerlei Zweifel. 1992 und '93 wurde er jeweils Deutscher Meister bei den 750er Serienmaschinen, im Jahr darauf dann Meister in der Deutschen Supersport 600-Klasse. Es folgten zwei Jahre als Privatfahrer in der Superbike-DM mit respektablem siebtem und achtem Platz.

Natürlich arbeitet auch Theo Laaks mit Teilen aus dem Yamaha-Racing-Kit, üppige 129 PS meldet der Laaks-eigene Prüfstand an Spitzenleistung und 73 Newtonmeter maximales Drehmoment. Um so viel Power aus dem Thundercat-Motor herauszukitzeln, bedarf es aber mehr als fertiger Kit-Teile. Fundierte Tuning-Erfahrung und geduldige Feinabstimmung sind hier nötig. Nach jedem Rennen wird der Vierzylinder geöffnet und untersucht, der Wartungsbedarf ist bei einer Literleistung von etwa 215 PS gewaltig.

Beim Gewicht liegt die Yamaha beeindruckende 25 Kilogramm unter dem Leergewicht der Serie, aber mit 177 immer noch sieben Kilogramm über dem vom Reglement erlaubten Mindestgewicht. Warum Laaks da auf die Arrow-Anlage mit Karbon-



TEXT: GUIDO KUPPER FOTOS: BUENOS DIAS (1), SCHNEE (2), SOPPA (4), WIDDECKE (1), WIESSMANN (1)

**VORDERRADLAST HIN ODER HER. IRGENDWANN IST AUCH DIE ERDANZIEHUNGSKRAFT HOFFNUNGSLOS ÜBERFORDERT**



Stark reduziertes Cockpit mit eigengefertigten Verkleidungshalter aus Aluminium. Der riesige Kühler ist im Einsatz Gott sei Dank unter viel gnädigem Plastik versteckt

dämpfer aber schwerem Edelstahlkrümmer zurückgreift, ist schnell erklärt. Prüfstands-Vergleiche offenbarten beim Arrow-Einsatz das höchste Powerpotential, der Gewichtsnachteil war da zweitrangig. Auf dem Foto der vorigen Seite wurde noch mit Termignoni gefahren. Bei der Gewichtsverteilung offenbaren 50,28 Prozent auf dem Vorderrad die schon im Serienzustand nicht günstige Balance der Yamaha. Hier kämpft sie sogar mit einer Hecklastigkeit von 51,5 Prozent auf dem Hinterrad.

Wie so viele Fahrer und Tuner vertrauen auch Theo Laaks und Herbert Kaufmann bei den Abstimmungsarbeiten am Fahrwerk auf die immense Erfahrung von Hannes Hufnagl und Herbert Straßmeier von der Firma ATIC. Je nach Fahrergewicht werden die Innereien der Seriengabel völlig neu abgestimmt. Liegen die Serienfedern bei etwa 75 bis 80 Newton pro Zentimeter, setzt

Hufnagl Federn mit Federraten zwischen 88 und 102 ein. Dann wird die Dämpfung gestrafft, die Justage-Positionen auf wenige Klicks reduziert. So kann mit beispielsweise vier Klicks der volle Dämpfer-Einstellbereich bedient werden. Die Kennlinie der Gabel, die über dem Einfederweg abgetragene Widerstandskraft, unterscheidet sich nach Aussage von Straßmeier nach der Überarbeitung um 140 bis 180 Prozent von der Kennlinie der Serienabstimmung. Die bei ATIC auf dem Prüfstand erarbeitete Grundabstimmung der Gabel paßt dann auch bei unterschiedlichen Streckenbedingungen. Nur auf krassen Holperpisten muß eventuell noch einmal modifiziert werden.

Herbert Kaufmann will es allen nochmal beweisen. Technisch mit der neuen Yamaha YZF-R6 bestens gerüstet, möchte er jetzt erst recht die nächste Saison angehen. Dann sicherlich mit mehr Fortune. ▷

## DIE TECHNIK DER LAAKS-YAMAHA YZF 600 R RACING

**Serienlager am Lenkkopf getauscht gegen Präzisions-Lenkkopflager von Emil Schwarz**

**Serienlenker ersetzt durch unter der Gabelbrücke angebrachte Stummellenker aus Leichtmetall**

**Hochwertiges, voll einstellbares Öhlins-Federbein**

**Arrow-Edelstahlauspuffanlage mit Carbon-Dämpfer**

**Einstellbarer Öhlins-Lenkungs-dämpfer**

**Gabel bei ATIC überarbeitet. Zum Einsatz kommen härtere Gabelfedern, die Zug- und Druckstufendämpfung wurde völlig überarbeitet. Dazu leichte Geometrieänderungen am Fahrwerk zwecks besserer Gewichtsverteilung**

**Bereifung\*: vorn Pirelli MTR 01 Dragon Corsa, hinten ist der MTR 08 Corsa Supersportreifen aufgezogen**

**Stahlflex-Bremsleitungen von Spiegler für besseren Druckpunkt**

**Im Vergleich zur Serie vergrößerter Wasserkühler für bessere Kühlleistung**

**Im Motor der Yamaha kommen Kit-Nockenwellen, und Kit-Getriebe zum Einsatz. Zusammen mit überarbeiteten Zylinderkopf und der Kit-Zündbox drückt der Vierzylinder beachtliche 129 PS und 73 Nm**

**Serienrasten ersetzt durch Leichtmetall-Fußrastenanlage aus eigener Fertigung. Dadurch höhere und weiter nach hinten verlegte Fußposition und verbesserter Schaltmechanismus**

**Spiegler-Gußscheiben und Bremsbeläge ersetzen die Serienware**

\*auf dem Foto noch mit Slicks vom 24-Stundenrennen