



1

❑ Auch – oder erst recht – nackt ein technischer Leckerbissen: Braking-Batfly-Bremsscheiben, Böckers-Wasserkühler, Galespeed-Alu-Schmiederäder. ❑ Alles, was BKG fräsen kann, auf einen Blick: Gabelbrücken mit variablem Offset zum Verändern des Nachlaufs, mehrteilige, geklemmte Stummellenker, griffige Spindeln zur Federvorspannung. ❑ Öhlins-Dämpfer mit hydraulischer Vorspannung, einstellbare BKG-Fußrasten und umkehrbares Schaltsystem. ❑ Schwarz und gut: die Klein-Yamaha YZF-R1 in dezentem Outfit.



2 3
4





YAMAHA KLEIN YAMAHA YZF-R1



DOMINIK KLEIN
(GESCHÄFTSFÜHRER)
Motorrad A. Klein GmbH
Pachtener Straße 32
66763 Dillingen/Saar
Telefon 0 68 31/7 31 40
www.yamaha-klein.de

► Sie ist und bleibt ein begehrtes und bewährtes Tuning-Objekt: die Yamaha YZF-R1. Denn in dem brillanten, fast schon kommoden Landstraßenrenner steckt enormes Potenzial. Schon allein die Maximaldrehzahl des Fünfventilers liegt im Serientrimm gut 1000 Umdrehungen über jener der Konkurrenz. Dass mehr Drehzahl auch mehr Höchstleistung mit sich bringt, freut Techniker und Rennfahrer gleichermaßen, denn diese Tugend spart Schaltvorgänge und damit entscheidende Zehntelsekunden auf dem Track.

Wie zu erwarten, macht auch der stramme, 178 PS starke Yamaha-Antrieb der Klein-Truppe aus Dillingen/Saar eine blendende Figur. In der Mitte zwar nicht ganz so füllig wie die Suzuki-Motoren, kreischt die 13,3:1 verdichtende R1 (Serie: 12,4) mit voller Wucht bis 14000/min und katapultiert die knapp 194 Kilogramm wie eine Kanonenkugel durch die lang gezogene Parabolika. In 1:48,5 Minuten drischt IDM-Star Roman Stamm die Klein-Yamaha um den Hockenheim GP-Kurs – siebtbeste Rundenzeit im Feld, Hut ab.

Im Serientrimm eher auf der komfortablen Seite, hält das straffe Öhlins-Federbein der Klein-Yamaha beim harten Beschleunigen in Schräglage kraftvoll gedämpft dem Kettenzug entgegen. Kein einknickendes Heck, keine weiten Bögen, stattdessen eine saubere Linie, die sich, wenn's pressiert, maximal eng ziehen lässt. Diese Nettigkeiten haben ihre Ursache zum Teil auch in der Verwendung absolut spielfreier Schwingen- und Umlenkklager von Emil Schwarz, weil nur eine sauber geführte Schwinge Lenk- und Federbewegungen exakt umsetzt.

Einziges Manko bei der Rennstreckenhatz: In die Frontpartie mit überarbeitetem HH-Dämpfersystem und einem leicht geänderten Gabel-Offset (29 anstatt 30 Millimeter der Serie) schleicht sich beim schnellen Einlenken und harschen Schräglagenwechseln ein leichtes Chattering ein, also ein hochfrequentes Stempeln des Vorderrades. Nicht dramatisch, aber für sensible Tester ein Grund zur Vorsicht.

Gut, dass Dominik Klein die Ergonomie der R1 nur durch etwas höhere BKG-Lenkerstummel modifiziert hat – frei nach dem Motto: entspannter rasen. Klasse auch, dass man der R1 für diese Aufgabe eine JOS-Anti-Hopping-Kupplung spendiert, die beim Herunterschalten und gleichzeitigem Bremsen die Spitzen des Motorbremsmoments kappt und jegliches Stempeln eliminiert. Weil zudem die Lucas-SRQ-Beläge in Verbindung mit einer 20er-Magura Radialpumpe bestens verzögern, kommen kindlich veranlagte Erwachsene durchaus schon mal in die Versuchung, mit rauchendem Hinterrad quer einzulenken – was nicht schneller, aber mehr Spaß macht. Womit die Klein-Yamaha exakt den Punkt trifft. *wk*

DATEN

GEWICHT vollgetankt	194 kg
v./h.	51,7/48,3 %
PREIS	25 000 Euro

