



DE WUCHTRUMMIE

Uncle Sams Rache - Made in Japan

Verlockende Basis

Quasi ab Werk und aus der Schachtel wirkt Yamahas MT-01-Schlegel ungemein beeindruckend. Und wer schon in früher Jugend gern mit Märklin-Metallbausätzen hantiert, wird sich Angesichts des Riesenkrads sowieso sofort angenehm gemacht fühlen: Monumentaler XXL-Vauzwo mit wuchtigem Kurbelgehäuse und multiplen Verschraubungen. Lecker. Wie ein Industriedenkmal, Brutalo-Maschinenbau aus dem Bilderbuch. Ganz großes Kino, da steht die Techno-Fraktion drauf. Auch die inneren Werte passen dazu, denn einskommasieben Liter im Zweitopf sind schon eine heftige Hausnummer. Klar, daß die metallgewordene Konstruktion eines solch fundamentalen Detonationsaggregats wohl kaum besonders filigran ausfallen konnte – so, wie die passende Einrahmung des Trumms: Ellenlanger Radstand, stattliches Stockmaß – selbst nordische Hünen nehmen die Fuhre als ausgewachsene Krad wahr. Aus genau so einem Holz sollten Bikes für große Jungs eigentlich immer geschnitzt sein – vergiß die 600er..

Soweit die Basis eines vielversprechenden Konzepts, das beinahe amerikanischer als Uncle Sams Rache wirkt. Think big! Leider schleppt der Sympathieträger auch zwei Mankos mit sich rum: 260 Kilo sind für ein sportlich orientiertes Krad doch etwas viel. Das ist schade, denn das Eisen verfügt tatsächlich über hervorragende Fahrwerksqualitäten – Dank eines ultratiefen Schwerpunkts fallen die Kilos selbst im engen Winkelwerk nicht wirklich auf. Verblüffend. Zum anderen ist das Motormanagement ein wenig vorsichtig ausgelegt, bereits bei 90 PS und knapp über 4.700 Umdrehungen ist der Zenith erreicht. Öhm – das gleicht dann schon irgendwie dem klassischen Coitus Interruptus...

Oops!

Völlig logisch, daß sich an einem Groß-Vauzwo solcher Güte früher oder später Spezialisten versuchen würden: Dem Ding sollte doch irgendwie auf die Sprünge zu helfen sein. Und prompt kam von Yamaha Klein aus dem Saarland ein MT-01-Prachtexemplar zum Bäume ausreißen: Die nackte Kanone rotzt völlig abartige 180 Newtonmeter bei gerade mal 4.600 Touren 'raus – das macht dann richtig lange Arme. Die Leistungskurve verschob sich dabei

um etwa 500 Umdrehungen nach oben, und wuchs um beinahe 40 PS an: Mit knapp 130 Pferden im Stall kann man schon ganz gut leben, Ben Hur war dagegen ein armes Würstchen. Auch die Kilos purzelten – obwohl eine MT-01-Diät kein einfaches Thema ist, denn schon ab Werk wurden hier ausschließlich Komponenten verbaut, die sich durchaus auf Supersport-Niveau bewegen: Der wichtigste Pferdefuß liegt in Wirklichkeit im Kurbelgehäuse verborgen. Aber daran kann man kaum was ändern, das bringt eine langhü比ge Vauzwo-Konzeption nun mal so mit sich. Trotzdem gelang es Dominik – ausgemachter MT-01-Fan und Chef von Yamaha-Klein in Personalunion – zwei Dutzend Pfunde am Fahrgestell einzusparen: 248 Kilo bei extrem niedriger Schwerpunktlage fühlen sich richtig gut an.

Stage 4 & Co

Für solche Pracht & Herrlichkeit waren natürlich ein paar Kunstgriffe nötig. Auch Yamaha bietet Leistungs-Kits zum Thema an, von Stage 1 bis 3 kann die Kundschaft bedient werden. So weit, so gut. Aber dann dachte man sich bei Yamaha Klein halt Stage 4 aus: Kanäle sowie Brennräume wurden dafür nach Art des Hauses modifiziert und die Verdichtung erhöht. Natürlich bediente man sich auch im performanten Yamaha-Regal: Aus dem Stage 3-Kit stammen Gaswechsel-Zubehör (Ventile und -Federn, Nockenwellen), Schmiedekolben und die Steuerereinheit (Zündung/Einspritzung). Letzteres verlangte allerdings nach variabler Aufmoppelung, hier kam Microns Universalheilmittel namens Powercommander (III USB) zum Einsatz. Außerdem modifizierte Dominik die Drosselklappen-Gehäuse, verpaßte den Dingern sonderangefertigte Ansaugtrichter der Gütekasse A und engagierte zum Auspuffen ein Duo federleichter Akrapovic-Tüten (samt Rohrleitungen) aus Titan. Tja, und daraus resultierte halt ein fettes Quäntchen Extraleistung – zu guter letzt, sah man sich bei Yamaha Klein glatt gezwungen, die Endübersetzung um satte 15 Prozent zu verlängern. Auch das Fahrwerk blieb nicht ungeschoren, Dominik trimmte die Betonung der Geometrie etwas mehr aufs Vorderrad: Das neue Öhlins-Federbein fällt um drei Millimeter länger aus, zusätzlich wurde ein Hinterradreifen mit höherem Querschnitt aufgezogen. Aus der dezenten Heckanhebung ergaben sich eine minimal steiler stehende Front mit leichter Kopflastigkeit. Genau auf diese Verhältnisse stimmte man dann auch eine alternative Gabel ab, hier kam eine modifizierte Öhlins-Fanke zum Einsatz. Die federnde Kostbarkeit steckt in nicht minder edlen Brücken: Es handelt sich um BKG-Hardware, die exklusiv für Yamaha Klein angefertigt wird. Das gleiche gilt übrigens für die Fußrasten selber Herkunft. Stichwort „Rotierende



Massen": Beim Räderwerk wurden auch keine Kompromisse gemacht, Dominik verbaute an dieser empfindlichen Stelle geschmiedete Alu-Leichtgewichte aus PVMs Hexenküche. Jau, das soll wohl helfen.

Prügel im Keller

Ab, auf die Straße - ums gleich vorweg zu nehmen: Das hat echt

Spaß gemacht. Und war überraschend. Denn weder aktuelle Gewichtsangabe noch die Erscheinung des bicyclem Monstrums mochten so recht zum real erlebten Handling passen: Alles ganz easy. Vorausge-



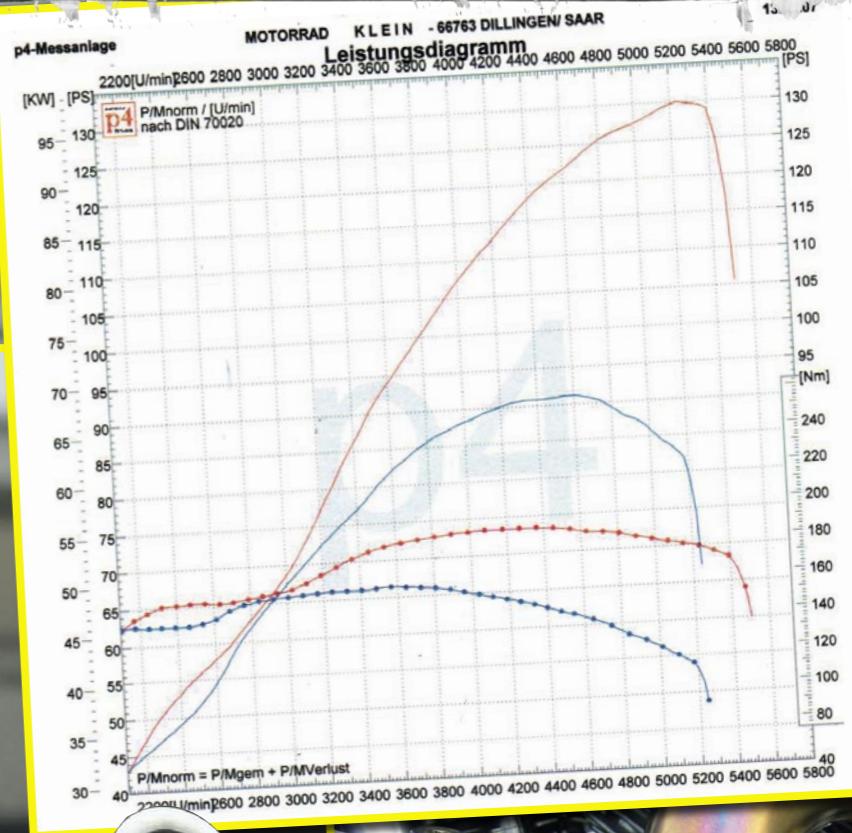
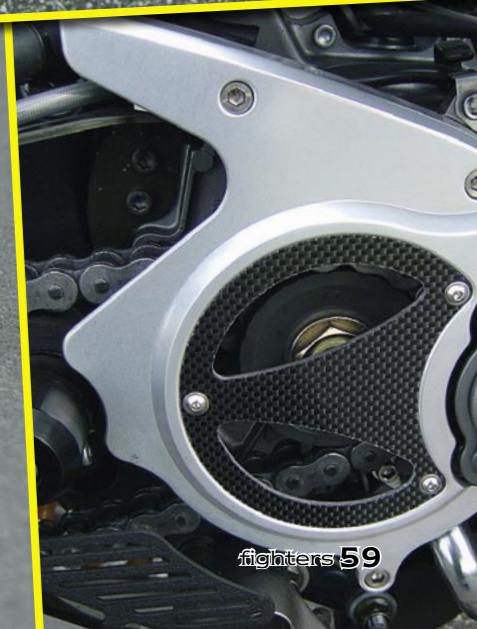
Pics: Jupp Sutemelk
Text: Hendrik Sloot

setzt, die Fuhre rollt. Aber dann geht der Jux quasi ab Standgasdrehzahl los. Ballernder Bass, es wummert im Gebälk, und mit jedem Zupfer am Gasgriff ertönt eine Vauzwo-Symphonie mit Gänshaut-Potential - das ganze Gerät bebkt und arbeitet. Doch im kurvigen Geläuf ist der bärbeißige Groll plötzlich nur noch begleitende Melodei, denn hier dominiert eher eine elfenhafte Leichtfüßigkeit - der Apparat agiert wie eine Primaballerina ohne Allüren, schön neutral und jederzeit bereit, dem Schenkeldruck

des Dirigenten zu folgen. Der genießt derweil einen königlichen Ausblick im Verkehr, man sitzt tatsächlich höher als auf handelsüblichen Reise-Enduros. Tja, und dann folgt der große Auftritt. Bahn frei, Hahn auf. Selbstverständlich schaltfaul im letzten Gang. Erwartungsfröhlich schaute man nun auf den eigenen Popometer achten, beziehungsweise auf den Tritt in selbigem: Die Drehzahlnadel zittert erst noch irgendwo bei 2.000 Touren - das sind gerade mal 90 Sachen, die im Handumdrehen

verdoppelt sind: 180 Stundenkilometer bei agrarauglichen 4.000 Umdrehungen. Donnerwetter. Aber das war ja noch nicht alles: Stiernacken und adäquate Sitzposition vorausgesetzt, liegen am Ende der Drehzahlscalda runde 245 Stundenkilometer an - der Begrenzer regelt bei 5.450 U/min ab. Immerhin 250 Touren später, als serienmäßig vorgesehen. Insgesamt handelt es sich hier um eine rollende Erlebniswelt mit Suchtpotential - „Klein“ aber oho... Fazit: Hubraum statt Drehzahl.

DIE WUICH-BRUMME



TECHNISCHE DATEN	
Modell:	Yamaha MT-01, Bj. 2005
Build by:	Yamaha Klein, Pachtener Str. 66763 Dillingen/Saar, Fon: 06831/73140, E-Mail: info@yamaha-klein.de, Web: www.yamaha-klein.de
Motor:	Stage 3-modifizierter Ventiltrieb (Ventile und – Federn, Nockenwellen), erhöhte Verdichtung, modifizierte Brennräume, Stage 3-Schmiedekolben, verstärkte Kupplungsfedern, modifizierter Zündrohr, Micron-Quickshifter
Gemischaufbereitung:	Einspritzung, modifizierte Drosselklappengehäuse, Ansaugtrichter (Einzelanfertigung), Kit-ECU (mit geändertem Zündkennfeld), Powercommander III USB
Auspuff:	Akrapovic-Komplettanlage aus Titan
Rahmen:	Serie
Schwinge:	Serie, Gilles-Kettenspanner

Federbein:	Öhlins
Gabel:	Öhlins
Gabelbrücken:	BKG
Räder:	PÖHL-Schmiederräder
Bereifung:	Bridgestone BT 002 Pro, vorn 120/70/17, hinten 190/55/17 (Serie: 190/50/17)
Lenker:	Magura X-Line
Bremsen:	Breaking Wave-Scheiben, R1-Zangen ('04), Magura-Pumpe (16" Radial), Stahlflexleitungen
Fußrastenanlage:	BKG
Höcker:	Yamaha-Zubehör
Kotflügel:	Nachfertigung aus Carbon
Armaturen:	Serie
Instrumente:	Serie
Lackierung:	SP-Sonderlackierung