



# KLEIN

YAMAHA FZ1





**W**enn Tuner Dominik Klein zum PS-Tuner-GP ins Fahrerlager rollt, steigt die Spannung: Was wird der Saarländer dieses Mal aus seinem Transporter holen? Der Yamaha-Händler aus Dillingen tunkt seine Motorräder ganzheitlich, sprich: Motor, Fahrwerk, Anbauteile – alles packt er an und verwandelt es in ein neues Ganzes; nicht ganz günstig, aber unheimlich wertig. Voriges Jahr war die MT-01 der Hingucker, dieses Jahr offenbarte sich eine wunderschön gemachte Yamaha FZ1 mit gewaltiger Leistung: Brachiale 185,3 PS an der Kurbelwelle, ein Top-10-Platz in diesem Jahr. Dafür war einiges zu tun – unter einem komischen Aspekt. Während Yamaha nämlich für die neue FZ1 das Triebwerk der R1 zähmte und aufwendig änderte, kehrte Klein diese Entwicklungsarbeit schlicht um und versuchte, dem kastrierten Allrounder Beine zu machen. Einen originalen R1-Motor einzubauen, wäre dem akribischen Schrauber wohl zu einfach gewesen. Also kombinierte Klein das Sinnvolle mit dem Besseren. Außer der R1-Nockenwelle mit geändertem Profil arbeitet in dem Motor eine Kurbelwelle aus dem Supersportler, die Ventilsitze und Kanäle sind bearbeitet. Der Rest der Innereien aber ist weitestgehend FZ-Serie. Die Airbox ist ebenfalls geändert, R1-Steuergerät und -Ansaugtrichter, ein DNA-Luftfilter sowie ein entsprechend abgestimmter Powercommander erledigen die Gemischaufbereitung, Einspritzung und Zündung. Während die Serie mit 11,5:1 verdichtet, ist die Klein FZ1 mit

13,5:1 dabei (Serien-R1: 12,7:1). Damit auf dem Weg an die frische Luft kein PS verschenkt wird, zischt die Abluft durch einen Over-Krümmter und einen kurzen Racing-Endtopf aus derselben Schmiede.

Die Motorcharakteristik wird dem feurigen Auftritt gerecht: Tieftourenbetrieb ist was für Nasskammer, ab 8000/min macht die FZ1 ernst, und zwar gewaltig: In perfekter Supersportler-Manier pfeilt sie über die Rennpiste, dass die Bremspunkte sauber gewählt werden sollten. Dabei stresst die Yamaha kaum: Sie nimmt sehr smooth und perfekt kontrollierbar Gas an; das Top-Fahrwerk bringt die Leistung prima auf die Piste. Und nicht nur das: In puncto Handling gibt sich die Yamaha kaum eine Blöße. Die knapp 200 kg Gewicht scheinen auf der Rennstrecke dahinzuschmelzen, Richtungswechsel gelingen mühelos. Dank des Öhlins-Federbeins und der VH-Umlenkung steht das Heck etwa vier Zentimeter höher. Dem Einlenken und kleineren Kurskorrekturen folgt die FZ1 wie ein artig dressierter Dobermann. Neben dem Fahrwerk profitiert die Handlichkeit von den leichten Galespeed-Alu-Schmiederädern, auf die Klein Bridgestone BT 002 Pro aufgezogen hat. In ganz engen Passagen, etwa der Spitzkehre, ist das Motorrad vielleicht etwas nervös und kippelig, folgt in den schnellen Kurven – vor der Mercedes-Tribüne und in der Sachskurve – zielgenau und stabil den vorbestimmten Bögen. Glasklar künden Hinterrad, Federbein und die überarbeitete Sitzbank von Harmonie zwischen Gummi und Fahrbahn.



**Das R1-Cockpit hinter dem breiten Lenker lässt ahnen: Das Gesamtkunstwerk hämmert gewaltig. Die Kombination aus Airbox-Röcheln und Racingtopf-Gebrüll macht selbst mit Ohrstöpseln unterm Helm richtig Freude. Hinter dem großen Böckers-Rennkühler lauert ein Ungeheuer.**





**GEWICHT:** 199,7 kg  
**vorn/hinten:** 52,3/47,7 %  
**PREIS:** 25 000 Euro

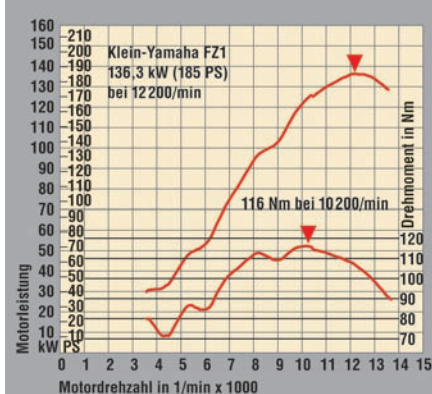
**DOMINIK KLEIN**  
 Motorrad Klein  
 GmbH, Pachtener  
 Straße 32, 66763  
 Dillingen/Saar,  
 0 68 31/7 31 40,  
 www.yamaha-klein.de

Das tut auch das Vorderrad. Immer schneller und schneller geht es in die Kurven hinein, bis die Lenkerenden vom Grenzbereich eines Vorderreifens erzählen – in unserem Falle stets mit Happy End, versteht sich.

Alle romantischen Betrachtungen beiseite: die Öhlins-FG43-Gabel passt. Kombiniert mit den BKG-Gabelbrücken und dem Magura-Lenker verfügt die FZ1 über einen erlesenen Vorderbau. Dazu gehört auch der Öhlins-Lenkungsdämpfer. Der muss sein, denn mit der Urgewalt, mit der die FZ1 in niedrigen Gängen bei voll geöffneten Drosselklappen aus den Ecken herausfeuert, stemmt sich das tadellose Federbein vergebens gegen das Aufbegehren des Vorderrades. Und in dieser Situation offenbart die Klein-FZ1 vielleicht ihre einzige kleine Schwäche, wenn man krampfhaft nach einer sucht: Wer das Motorrad lieber mit fester Hand statt mit Fingerspitzen führt, bringt über den breiten Lenker Unruhe in die Chose. Auch in der Parabolika hätte sich ein schmalerer Lenker vielleicht besser gemacht, den Fahrer etwas mehr aus dem Wind genommen.

Aber zum einen hätte die Optik sicher gelitten, und zum anderen wäre dem Fahrer schon beim Aufsitzen dieses angenehme Macho-Gefühl verloren gegangen. Apropos Winddruck: So klein sich der Windschild am Cockpit auch ausnimmt, er verfehlt seine Wirkung nicht – das zeigte beispielsweise der direkte Vergleich mit der FZ1 von Berger Motorsport, die darauf verzichtet und ausschließlich auf die Oberarme des Fahrers vertraut.

Ein Wort noch zur Bremse: Für ein Klein-Motorrad ungewöhnlich schnell gab die Vorderrad-Bremse auf dem ersten Test-Turn nach, was den Tuner tief in seiner Ehre traf und für kurze Umbauhektik in der Box sorgte. Und siehe da: Die Kombination aus Magura-Pumpe, Galfer-Wave-Scheiben, R1-Sätteln, Stahlflex-Leitungen und Lucas-Belägen funktionierte tadellos. Kein Fading, kein wandernder Druckpunkt. Zeitenbolzer Rico Penzkofer spulte eine Runde nach der anderen ab und drückte die Klein-Yamaha FZ1 mit einer 1:54,549 auch hier in die Top 10 des Tuner-GP. Herr Klein, wir freuen uns aufs nächste Jahr.



Ein gewaltiger Leistungsberg, der jenseits der 8000/min auf den Reiter der FZ1 wartet – alles prima umsetzbar.