



Klingt kernig, geht kernig,  
sieht kernig aus: Klein-FZ1

## Fahrbericht Klein-Yamaha FZ1

# CHARAKTERFRAGE

Mangelnde Spitzenleistung kann man Yamahas FZ1 nun wirklich nicht vorwerfen. Ein gewisses Laisser-faire beim Antritt aus dem Drehzahlkeller dagegen schon. Den charakteristischen, standesgemäßen Punch von unten heraus, den man von einem vollen Liter Hubraum erwartet, hat die FZ1 nicht im Repertoire. Und auch beim Fahrwerk entdecken sportliche Naturen noch etwas Luft nach oben. Genau an diesen Punkten setzt der Dillinger Tuner Dominik Klein den Hebel an.

Drehmoment statt Spitzenleistung stand ganz oben im Lastenheft. Dafür widmet sich Klein mit amtlichem Segen der Motor-Peripherie. Mit längeren Ansaugtrichtern von Micron und durchsatzfreudigerem DNA-Luftfilter, einer Micron-Komplettanlage mit per Hydroforming gestalteten Krümmern, EG-Endtopf und einem passend auf dieses Ensemble abgestimmten Powercommander. Dem Fahrwerk rückt Klein mit feinsten Öhlins-Zutaten zu Leibe. Das einfache

Serienfederbein ersetzt ein in der Länge verstellbares Öhlins-Teil. Die Seriengabel tauschte er gegen ein Exemplar des schwedischen Herstellers und steckte sie in wunderschön gefräste BKG-Gabelbrücken. In diesem Aufwasch spendierte Klein seiner FZ1 auch gleich die Radialbremszangen der aktuellen R1.

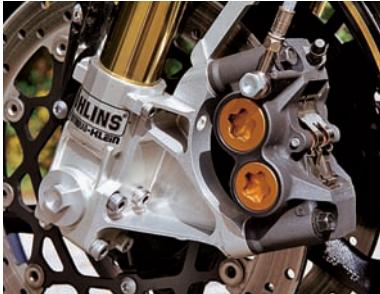
Nicht dass diese unbedingt nötig gewesen wären – immerhin funktioniert auch das Serienmaterial klasse. Aber zum einen hat die Öhlins-Gabel bereits entsprechende, aus dem Vollen gefräste Gabelfüße, und zum anderen sehen die radial verschraubten Zangen einfach klasse aus. Wie auch die verschärzte Optik mit Motorspoiler aus dem Yamaha-Programm und der edel anmutenden Bagster-Sitzbank.

Passend zum aggressiv gestylten Äußeren fällt die Sitzposition aus. Zusätzlich zum längeren Federbein heben andere Umlenkhebel das Heck um insgesamt 40, die Sitzhöhe dadurch um stattliche 25

Millimeter an, was den Piloten leicht in Richtung Vorderrad beugt. Dort erwartet ihn ein Lenker wie eine Reckstange. Der schwarz eloxierte LSL-Lenker ist nur minimal gekröpft. Da heißt es Ellbogen durchdrücken, Streetfighter-Flair kommt auf.

Spontan und mit grimmigem Airbox-Röheln nimmt der Reihenvierer seine Arbeit auf. Im ersten Drehzahldrittel allerdings gibt sich die Klein-FZ gar nicht böse, sondern handzahm, reagiert auf Gasbefehle zunächst mit Bedacht anstatt mit spritziger Direktheit. Und bis 4500/min liefert sogar die Serie mehr Drehmoment ab als die getunte Variante. Die bringt dank der – nicht eintragungsfähigen – kürzeren Endübersetzung trotzdem die besseren Durchzugswerte.

Ihren wahren Charakter zeigt die Klein-FZ1 jedoch ab 4500/min. Mit einem Mal hängt sie am Gas wie ein Kettenhund an der Kette, beantwortet jedes Zucken der Gashand blitzartig mit Schub. Und der lässt



Geänderte Umlenkung zur Anhebung des Hecks (oben Mitte) und Öhlins-Gabel mit den Radial-Zangen der R1

Edle und komfortable Bagster-Sitzbank (links). Die Lenker-aufnahmen sind starr mit der Gabelbrücke verschraubt

## KLEIN-YAMAHA FZ1

### MOTORRAD-MESSUNGEN



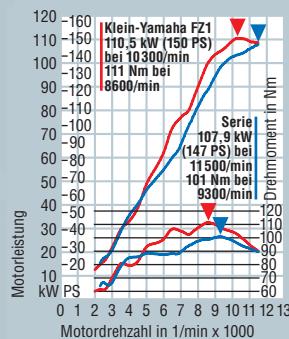
#### Fahrleistungen (Serienmodell in Klammern)

##### Beschleunigung

0–100 km/h	3,3 (3,6) sek
0–140 km/h	5,1 (5,4) sek
0–200 km/h	9,5 (10,3) sek

##### Durchzug

60–100 km/h	3,6 (4,1) sek
100–140 km/h	3,2 (4,1) sek
140–180 km/h	3,4 (5,1) sek



Leistungsdiagramm: Leistung an der Kurbelwelle. Messungen auf Dynojet-Rollenprüfstand 150, korrigiert nach 95/1/EG, maximal mögliche Abweichung  $\pm 5\%$

bis zum Abriegeln auch nicht mehr nach. Dazu brüllt die Yamaha fast schon grenzwertig aus dem Karbon-Endtopf, zumal sie im Schiebetrift die imposante Geräuschkulisse zusätzlich mit einem prasselnden Feuerwerk aus Fehlzündungen unterlegt. Das Thema Gasannahme, beim Serienmodell kein Ruhmesblatt, erledigt die Klein-FZ1 um Längen geschmeidiger. Und die Gangwechsel flutschen dank der BKG-Rasten auf knackig kurzen Wegen.

Spielerisch lässt sich die Schwarze an der breiten Lenkstange von einer Schräglage in die andere zappen. Die auf Handlichkeit getrimmte Geometrie verfehlt ihre Wirkung nicht, balanciert allerdings, da der knapp 67 Grad steile Lenkwinkel den Nachlauf auf unter 100 Millimeter drückt, in engen Kehren an der Grenze zur Nervosität. Unterm Strich aber wirbelt sie deutlich müheloser als die Serie über verschlungene Sträßchen. Dabei ist es eine Lust,

beim Räubern die perfekt dosierbaren R1-Zangen zu aktivieren. Erste Sahne auch, wie die Gabel dämpft, anspricht und Rückmeldung bietet. Das Federbein arbeitet ebenfalls knackig straff, auf Holpersteinen vielleicht etwas zu straff.

Wem jetzt der Sinn nach einem noch feurigeren Charakter der FZ1 steht, dem kann Klein ebenfalls helfen, und zwar mit einer auf 185 PS Spitzenleistung getrimmten Variante. *abi*

### Dauertest Kawasaki ER-6f LESERAUFRUF

Die Kawasaki ER-6f strebt mit großen Schritten dem Ende des 50 000-Kilometer-Tests entgegen. Zwar hat die Distanz äußerlich ein paar Spuren hinterlassen, aber der handliche Mittelklasse-Tourer schlug sich tapfer. Für die Abschlussbilanz des Dauertests sucht MOTORRAD nun Leser und Leserinnen, die Erfahrungen mit der ER-6f oder ER-6n gesammelt haben. Schicken Sie uns bitte einen kurzen Erfahrungsbericht per E-Mail an nkappes@motorpresse.de oder per Post an Motor Presse Stuttgart, Redaktion MOTORRAD, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart, Stichwort Dauertest ER-6f. Ein beigefügtes Foto ist nicht Bedingung, wäre aber nett.

Foto: Küntze

### Auf der Zielgeraden: Kawasaki ER-6f

