



KLEIN MT-0

Dominik Klein scheint Yamahas Wuchtbrumme MT-01 zu mögen: Schon 2006 verwöhnte er beim PS-Tuner-GP die Redakteure mit einer sportlich-gelben Interpretation des großen Zweizylinders; 2008 setzte er noch einen drauf.

■ TEXT: SEBASTIAN LANG ■ FOTOS: FACT, JAHN, KÜNSTLE



1

PS TUNER
GP
Bridgestone

Moderate 128 PS bei 244 kg. Nicht gerade die optimalen Werte, um beim PS-Tuner-GP inmitten starker Tausender mit über 200 PS und wiesel-flinker Sechshunderter um Rundenzeiten zu feilschen. Das hat Dominik Kleins neueste Interpretation der Yamaha MT-01 auch gar nicht nötig. Denn wer die behäbige, eigenwillige Serienvariante kennt, wird von Kleins Tuningbike begeistert sein.

Allein zwischen den Fahrwerken liegen Welten: Das voll einstellbare, zugunsten der Schräglagenfreiheit verlängerte Öhlins-Federbein und die ebenfalls schwedische

Gabel der Klein MT-01 sprechen toll an, wirken gut ausbalanciert und liefern erstklassiges Feedback. Auch am Kurveneingang überrascht die Klein-Yamaha erfahrene MT-01-Piloten: Während die Serie förmlich durch die Kurve gekämpft werden muss, winkelt die edle Schwarze dank speziell angefertigter PVM-Räder und der aufgezogenen Bridgestone BT 016 willig ab, liegt satt in der Kurve und wird auch bei Bodenwellen nicht unruhig.

Allerdings bleibt die Klein'sche MT-01 ein Schwergewicht, das in Schräglage etwas nach außen schiebt – trotz aufwen-

diger Schlankheitskur: Allein die Akrapovič-Titan-Komplettanlage spart satte 10 Kilogramm gegenüber der Serie; gemeinsam mit den leichten Rädern, 320 Millimeter großen Galfer-Wave-Bremsscheiben sowie etlichen Carbon- und Titanteilen sind es 23 kg Ersparnis.

Dabei gelingt es Klein, mit seinen Tuningmaßnahmen nicht nur die Funktion, sondern auch die Optik der Edel-Yamaha zu verbessern: Die blau eloxierten, drei- und vierfach geklemmten Gabelbrücken, der mit Pazzo-Hebeln bestückte LSL-Lenker und die ebenfalls blaue BKG-Fußrasten-



anlage – alles sieht schick aus und macht die MT-01 besser. Letzteres gilt auch für die Arbeit am Motor, dem abgesehen von blauen Stoßstangengehäusen die Veränderungen nicht anzusehen sind. Stattdessen rückte Klein den Innereien des langhubigen V2 zu Leibe, vergrößerte durch 3 mm mehr Bohrung den Hubraum auf 1775 cm³, überarbeitete den Kopf, erhöhte die Verdichtung und tauschte Ventile, Nockenwellen, Drosselklappenkörper sowie Ansaugtrichter.

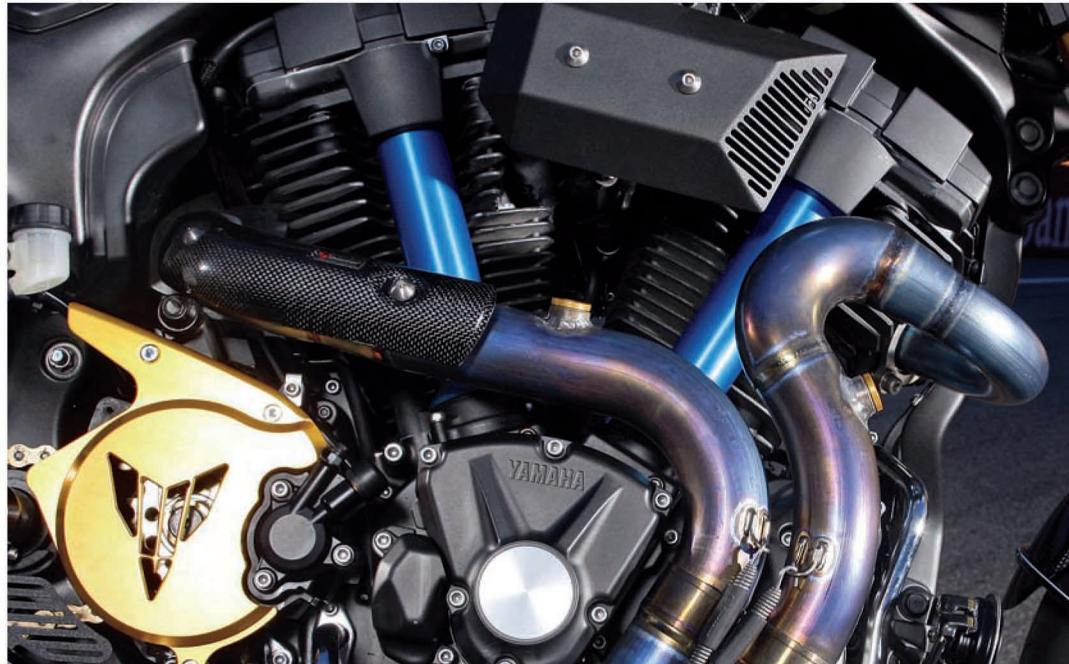
Auf elektronischer Seite passt ein Power-commander das Benzin-Luftgemisch der neuen Motor-Auspuffanlagen-Kombination

an, ein geänderter Zündrotor soll dessen Verbrennung optimieren. Besonders die Drehmomentkurve profitiert von diesen Maßnahmen und kratzt mit 194 Nm knapp an der 200er-Marke. Um diese Gewalt unbeschadet ans Hinterrad zu übertragen, verstärkte Klein zusätzlich das Getriebe.

Auf der Piste macht das bullige Japan-Big-Bike jede Menge Spaß. Ab 3000/min schiebt die MT-01 begleitet von leicht vibrierenden Lenkerenden selbstbewusst und souverän nach vorn – Coolness statt Drehzahl. Der Schaltautomat funktioniert auch bei 5000/min noch problemlos und

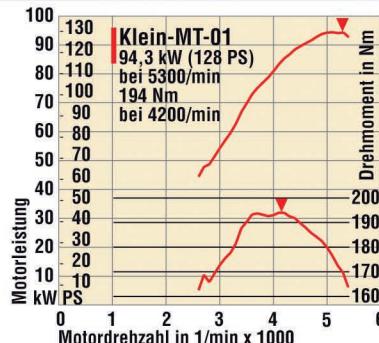
ermöglicht weiche, saubere Gangwechsel. Auf der Bremse fühlt sich die MT-01 ebenso wohl. Die Sechskolbenanlage mit Belägen von AP-Racing verzögert trotz leicht wanderndem Bremshebel standesgemäß und beruhigt mit einem immer griffigen Druckpunkt.

Die größte Überraschung zum Schluss: Kleins MT-01-Version ist beinahe landstraßen-tauglich – abgesehen von der zu lauten Auspuffanlage und der massiven Mehrleistung. Aber allein mit dem Fahrwerksumbau und der scharfen Optik wird sie ihre **PS** Fans vermutlich sehr begeistern.



Ein Traum in Schwarz-Blau-Gold.
Etliche Teile der MT-01 wurden blau eloxiert. Hingucker: der goldene Kuppelungsdeckel mit MT-01-Emblem.

■ Gewicht:	244,4 kg
■ vorne/hinten:	52,0/48,0%
■ Leistung:	128 PS
■ Preis:	ca. 29 000 Euro



Wen interessiert schon Spitztleistung, wenn er Drehmoment kriegen kann? Die 194 Nm der Klein MT-01 schieben souverän vorwärts, der Drehmomentverlauf fällt aber recht spitz aus.

