



KLEIN-KARIERT

Wenn der Saarländer Dominik Klein ein Motorrad überarbeitet, gewinnt der Begriff „kleinlich“ eine neue Bedeutung. Und wer einmal ein solches Bike gefahren hat, will nie mehr auf ein anderes steigen.

■ **TEXT:** ROBERT GLÜCK ■ **FOTOS:** BILSKI (4), FACT (2), JAHN (1)

Stellen Sie sich vor, Sie nehmen 26,3 Kilogramm ab und keiner sieht es Ihnen an. Frustierend, oder? Ähnlich erging es Dominik Klein beim Aufbau seiner YZF-R1, Typ RN 22. Er tüftelte und hirtete, bis es aus seinen Ohren rauchte, er schraubte und feilte seine Hände an der Yamaha wund und steht dennoch mit der schwersten Supersport-1000er des gesamten TunerGP in Hockenheim.

Während Fireblade & Co der Mitbewerber um die 180 Kilo auf die Waage bringen, war an der Yam bei exakt 187,7 Kilogramm vollgetankt Schluss. Immerhin unglaubliche 26,3 Kilo weniger, als eine Serien-R1 auf die Waage bringt – mehr war bei bezahlbarem Aufwand nicht drin.

Schuld an dem gewichtigen Auftritt hat auch die Motorkonstruktion der R1. Wegen ihres Hubzapfenversatzes an der Kurbelwelle, der damit einhergehenden Zündfolge und den dadurch entstehenden

Vibrationen, fallen Motorgehäuse und Kurbelwelle stabiler und damit deutlich schwerer aus, als bei den herkömmlichen Reihenvierzylindern der Konkurrenz. Zudem benötigt die R1 eine Ausgleichswelle, um die erwähnten Massekräfte zweiter Ordnung im Rahmen zu halten. Ein konzeptbedingter Nachteil, den selbst ein begnadeter Tuner nicht einfach so aus der Welt schafft. Macht aber ehrlich gesagt auch nichts, denn um das leichte Übergewicht auszugleichen, hat sich der Saarländer in Sachen Leistung, Leistungsentwicklung und Fahrwerksabstimmung ganz besonders reingekniet.

Volles Programm also beim Triebwerk. Neben der klassischen Zylinderkopf- und Brennraumbearbeitung erhielten die Nockenwellen ein neues Profil, die Verdichtung stieg auf 13,6:1. Auf's Gramm ausgewogene Pleuel sowie die feingewuchtete Kurbelwelle sorgen für eine höhere Lauf-



DOMINIK KLEIN
Prachtener Straße 32
66763 Dillingen, Tel.: 0 68 31/7 31 40
www.yamaha-klein.de

kultur. Kurze Ansaugtrichter aus dem Yamaha-Racing-Kit sorgen für etwas kürzere Ansaugwege in der Airbox. Das YCC-I, also die elektronisch geregelten variablen Ansaugkanallängen, bleiben aktiv, während die Einspritzung ihre Befehle nun von einem vorgeschalteten „Air-Fuel-Ratio“-Tuner von Motty-Electronics erhält. Dieser „AFR“-Tuner besitzt gegenüber dem be-

kannten Dynojet Power-Commander den Vorteil, dass er zylinderselektive Kennfelder bereitstellen kann und eine Selbstlernfunktion besitzt. Sprich, er optimiert während des Fahrbetriebs anhand der Werte, die er von seiner Breitband-Lambdasonde erhält, das Einspritzkennfeld selbständig. Stärkere Kupplungsfedern gewährleisten eine zuverlässige Übertragung der um knapp zwanzig PS gestiegenen Leistung an den Hinterreifen, während ein riesiger Böckers-Kühler den Motor nachhaltig vor dem Hitzetod bewahrt.

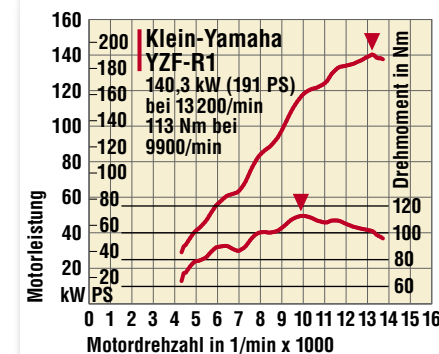
Als Öhlins-Stützpunkthändler weiß Klein natürlich auch, wie er dem Fahrwerk der R1 auf die Sprünge helfen kann. Ein höheres Gesamtniveau und ein etwas kürzerer Nachlauf sorgen für agileres Einlenken, ohne dem Renner die Stabilität zu nehmen. Im Gegenteil, die Ypse biegt sehr willig ab, läuft dabei in schnellen wie langsamen Kurven außerordentlich stabil und

beeindruckt vor allem mit ihrer fetten Traktion am Kurvenausgang. Die Transparenz des TTX 36-Federbeins sowie der mit Öhlins-Cartridges bestückten Gabel sind auf Top-Niveau. Weder heftiges Beschleunigen, noch sehr späte Bremsmanöver bringen das Fahrwerk an seine Grenzen.

Da der Motor stoisch arbeitet und ebenso wie das Fahrwerk mit feinsten Manieren zur Sache geht, lässt sich mit der Klein-R1 völlig stressfrei um den Ring blasen. Vom Tellert-Schaltautomat beim Feuern sanft unterstützt, brennt die R1 unnachgiebig dem Bremspunkt entgegen. Dort angelangt, verwöhnt die gefräste Magura-Bremspumpe mit einem knackigen Druckpunkt und sehr guter Dosierbarkeit.

Wohl dem also, der eine solchermaßen kleinkariert aufgebaute Klein-Yamaha sein eigen nennen darf. Denn an dem Brenner gibt es nichts zu mäkeln. Noch nicht **PS** einmal am Preis.

Gewicht:	187,7 kg
vorn/hinten:	53,6/46,4 %
Leistung:	191 PS
Preis:	ca. 30 000 Euro



Knapp 20 PS mehr als eine Serien-R1 drückt Kleins Yamaha auf die Prüfstandsrolle. Gut abrufbar und mit feinen Manieren kann man sie schön springen lassen.

Leistung an der Kurbelwelle, Messungen auf Dynojet-Rollenprüfstand 150



An der nackten R1 präsentieren sich die großen Ram-Air-Kanäle, der Carbontank von TTSL sowie der Böckers-Kühlschrank in voller Pracht.



Die Gabelbrücken mit geändertem Offset sind formschön und steif.



Erneut Akrapovic, dennoch immer wieder schön anzusehen.



Perfekt abgestimmt arbeitet das TTX36-Federbein von Öhlins an der Hinterhand.