



Dominik Klein nahm sich den für die Landstraße gedrosselten R1-Motor der Yamaha FZ1 zur Brust und hauchte ihm Feuer ein. Das Ergebnis: Power ohne Ende und lange Arme beim Piloten.

# GROSS E KLEINE **FZ1**

■ TEXT: SEBASTIAN LANG  
 ■ FOTOS: JKUENSTLE.DE





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



**Das Schaltschema der FZ1 lässt sich nur per Umlenkung umdrehen. Gabelbrücken und Rastenanlage sind grün eloxiert.**



**Die verstellbaren Lenkerstummel passen perfekt zur Klein-FZ1.**



**LEDs, wohin man blickt. Unten links über der Gabelbrücke der Schaltblitz, oben zentral über dem Drehzahlmesser die Anzeige der Traktionskontrolle.**

Den Motor der YZF-R1 leicht modifiziert auch im Power-Naked-Bike FZ1 einzusetzen, war aus Yamaha-Sicht sicher eine gute, da kostengünstige Idee. In der Praxis bleibt das auf mehr Drehmoment und weniger Leistung abgestimmte Superbike-Triebwerk jedoch vor allem im landstraßenrelevanten mittleren Drehzahlbereich hinter den Erwartungen zurück. Erst in Drehzahlregionen jenseits der 9000/min-Marke spurtet die Serien-FZ richtig vorwärts.

So gesehen, war Dominik Kleins diesjähriger Tuner-GP-Umbau, eine Yamaha FZ1-RR, konsequent. Im Gegensatz zu Yamaha sah der Motorrad-Experte hinter dem alltagstauglichen Konzept der FZ das Potenzial eines echten Racers.

Um dieses freizulegen, betrieb der saarländische Händler einigen Aufwand: Er nahm den gezähmten Superbike-Motor komplett auseinander, überarbeitete Pleuel, Kolben, Ventilsitze und Kanäle, tauschte die Einlass- und Auslass-Ventilfedern gegen stärkere Pendants aus der R1, schliff die Nockenwellen um, verbaute KIT-Kopf- und Fußdichtungen und erhöhte die Verdichtung auf 13,3:1.

In der Peripherie blieb ebenfalls nahezu kein Teil im Serienzustand. Ein Powercommander III sorgt in Verbindung mit der vergrößerten Airbox, einem DNA-Luftfilter, R1-Ansaugtrichtern und einem Dynojet-Zündmodul mit erhöhtem Drehzahlbegrenzer für mehr Spitzenleistung. Eine OVER-Titan-Anlage mit Akrapovic-Endtopf kümmert sich um die Abgasentsorgung, ein großer Kühler bewahrt das erstarkte Triebwerk vor dem Hitzekollaps.

Fahrwerksseitig entschied sich Klein ebenfalls für einen Mix aus YZF-R1- und

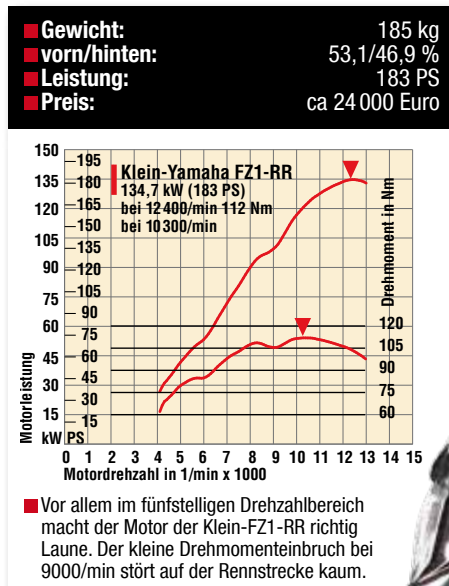
Zubehörteilen. So stammt die Gabel der FZ1-RR aus dem Ersatzteilregal der Superbike-Schwester RN12 und bietet dank anderen Federn und neuen Dämpferkolben eine insgesamt straffere Dämpfung und einen größeren Einstellbereich. Hinten arbeitet ein ebenfalls gestrafftes Öhlinsfederbein. Die Schräglagenfreiheit seines nackten Racebikes erhöhte der Yamaha-Experte, indem er das Heck um vier Zentimeter, die Front um 1,5 Zentimeter anhub.

Als Gimmicks mit optischem wie technischem Nutzen montierte Klein eine grün eloxierte, einzeln angefertigte Fußrastenanlage, sowie eine dreifach geklemmte Gabelbrücke, bei der es sich ebenfalls um eine Sonderanfertigung handelt.

Um sein nacktes Racebike angemessen zu verzögern, ersetzte der Tuner die Serien-Bremsanlage der FZ1 komplett. Bremspumpe und Sättel stammen aus einer 2004er-YZF-R1, die Scheiben von France Equipement, die Sinter-Beläge von SBS. PVM-Magnesium-Schmiederäder, einstellbare Lenkerstummel von BKG, ein Tellert-Schaltautomat und eine programmierbare Traktionskontrolle von GripOne runden den FZ1-Rennstreckenumbau ab.

Zeit, dem nackten Racebike auf den Zahn zu fühlen. Beim Aufsteigen fällt als erstes die gelungene Ergonomie der FZ1-RR auf. Die Kombination aus hohen, weit hinten angebrachten Rasten und Stummel lenker bringt den Piloten in eine sportliche, aber nicht unbequeme Sitzposition.

Die Boxenampel schaltet auf Grün, die Yamaha spurtet energisch los. Bereits nach wenigen Metern ist klar, dass Kleins FZ1-Umbau wenig bis nichts mehr mit dem braven Serienmotorrad gemein hat. Der Motor schiebt das 185 Kilogramm leichte



**Sieht stark und brutal aus und fährt sich auch so: Dominik Kleins Yamaha FZ1-RR.**



Naked Bike bereits ab 6000/min mit Nachdruck nach vorn, gönnt sich bei 9000/min eine kleine Verschnaufpause und brennt kurz darauf los wie ein reinrassiges Superbike. 183 PS attestiert der PS-Prüfstand der Klein-FZ1-RR und kürt sie damit zum stärksten Naked Bike des Tuner-GP. Die auf 13 500/min angehobene Maximaldrehzahl und der gut abgestimmte Tellert-Schaltautomat unterstreichen den supersportlichen Anspruch des FZ1-Antriebs.

Noch beeindruckender als der Motor fällt das Handling des schwarzen Naked Racers aus. Leichtfüßig und kurvengierig zieht er seinen Piloten förmlich in die Kurve hinein, folgt jedem noch so engen Linienvunsch und bleibt auch beim Beschleunigen am Kurvenausgang sauber auf Kurs.

Das Bremsen-Potpourri überzeugt ebenfalls. Präzise und mit wenig Handkraft lässt sich der Klein-Racer zusammenstauen. Selbst auf den Bodenwellen am

Ende der Parabolika lässt sich die FZ1-RR nicht aus der Ruhe bringen, die straff abgestimmte Gabel filtert alle Unebenheiten weg. Der Druckpunkt der Bremse bleibt auch nach vielen harten Runden stabil – genau wie das Hinterrad, das von der gut funktionierenden TSS-Anti-Hopping-Kupplung auf Kurs gehalten wird. Angesichts dieser Vorstellung sollte Yamaha aus Sicht des Race-Fans vielleicht nochmal über sein FZ1-Konzept nachdenken. **PS**