

Diese geschliffene FZ-1 wird einige Supersportler zersägen. 183 PS auf 185 Kilo.



Klein Yamaha FZ-1RR

Ursprüngliche R1-Freudenpower unterwarf Yamaha in der FZ1 dem harten Gebot der rigiden Straßenverkehrsordnung. Dominik Klein aus Dillingen gibt der nackten Version die rennaktiven Muskeln zurück. Und gleich noch mehr Saft in Reinkultur.

In Saft und Kraft steht sie da, dunkle Mächte, Monster-gewaltige Kräfte verheißt allein der Anblick der Klein-FZ1RR in der Boxengasse vom Hockenheimring. „Klein“ der Name des Erbauers, groß dagegen dessen Fähigkeiten auf dem Gebiet der Kräfteverleihung von diversen Yamaha-Modellen. Die internationale Szene feiert den Chef von Motorrad Klein aus dem saarländischen Dillingen als Dominator in Sachen Yamaha-Tuning bereits seit Jahren ab. Die Briten widmen Dominik Klein sogar bei jedem neuen Modell aus dessen findigen Händen ganze Text- und Bildblöcke in der mächtigen MCN (Motorcycle News, GB).

Motor Komplettzerlegung.

Was Wunder, dass diese FZ 1 nicht mehr als langweiliger Landsträßler sondern nunmehr als Kanonenkugel angedacht die Rennstrecke dominiert. Dem mittleren Drehzahlbereich der gezähmten R1-Version als FZ1 galt es zunächst an den Kragen zu gehen. Denn für die moderat erzogene Ausführung bietet der Motor erst ab über 9000 U/min Feuer unterm Hintern des Reiters, auf öffentlichen Straßen damit eher unerreichbare Dimensionen. Da galt es, mehr Monstermacht von Drehzahlbeginn an dem Triebwerk einzupressen. Also griff der Saarländer tief in die Eingeweide des Reaktors, nahm diesen operativ komplett auseinander und begann an den Urkräften zu arbeiten. Alles wurde überarbeitet: Pleuel, Kolben, Ventilsitze, Kanäle. Stärkere Ein- und Auslassventile aus der R1 verpasste er dem Treibsatz, schliff die Nockenwellen gleich einem Rohdiamanten um, erhöhte die Verdichtung auf



Dunkler Insektenblick im Heck ohne Beifahreroption. Der goldene Zylinder muss bis zu 183 PS verarbeiten.

pralle 13,3:1 per KIT-Kopf- und Fußdichtungen.

Ein vergrößertes Lungenvolumen erreicht Dominik an seiner Monster FZ1-RR mit der voluminöseren Airbox samt DNA-Luftfilter, unterstützt durch einen Powercommander III, den Ansaugtrichtern aus der R1 und einem Dynojet-Zündmodul mit entsprechend erhöhtem Drehzahlbegrenzer, um der neu gewonnenen Spitzenleistung gerecht zu werden. Dem erhöhten Thermik-Aufkommen Rechnung tragend verpasste Dominik dem Aggregat einen größeren Kühler, für bessere Abgasentsorgung – und einer zusätzlich grandiosen Optik – sorgt nun eine OVER-Titan-Anlage mit Akrapovic-Endtopf mehr als für nur ein Raunen in der Menge.



[Bildergalerie](#)
[Yamaha FZ-1RR](#)



Klar, dass auch das Chassis und sämtliche fahr-aktiven Komponenten der höheren Kraftentfaltung entsprechend verstärkt und angepasst werden mussten. Der Mann aus Dillingen verfügt naturgemäß über eine ganze Palette von ambitionierten Parts für die Racer-Zunft. Also verbaute er an dieser bestens im Saft stehenden Yamse an der Vorderhand die Gabel der RN12, verlässt sich nun ob einer wichtig strafferen Dämpfung auf verstärkte Federn und optimierte Dämpferkolben mit einem größeren, individuell abstimmbaren Einstellbereich. An der Hinterhand wird auch nichts dem Zufall sondern einem ebenfalls straffer abgestimmten Öhlins-Federbein überlassen. Über der fein CNC-gefrästen, unten dreifach geklemmten und grün eloxierten Gabelbrücke von BKG ziehen jede Menge LEDs die Blicke auf sich. Auf der linken Seite warnt der Schaltblitz, über dem Drehzahlmesser informiert die Anzeige für die programmierbare Traktionskontrolle von GripOne. Verstellbare BKG-Lenkerstummel lassen sich individuell auf den jeweiligen Fahrer abstimmen.



Filigranes Grünzeugs unter den Füßen, Schaltschema verstellbar. Die vier Blauen unten pfeifen durch einen Akrapovic Endtopf.



Entgegen dem Landstraßengebot geht es bei diesem monströsen Kraftpaket natürlich auch um höhere Schräglagenfreiheit für den Race-Track. Dominik erreicht dies durch Anheben des Hecks um satte vier Zentimeter, während sich die Front um 1,5 Zentimeter mehr dem Himmel entgegen streckt. Wertig auch die Fußrastenanlage, die sofort saftig grün dem Betrachter in die Optik schießt: deren Schaltschema lässt sich mittels Umlenkung umdrehen und wurde eigens für den Yamaha-Freak angefertigt.

Magnesium Schmiederäder, Sinterbeläge.

Wer sich um ein erhöhtes Leistungspotential kümmert, muss sich auch für ergiebigere Verzögerungswerte einsetzen. So geschehen im saarländischen Werkstattkomplex, indem der clevere Tuner die Brems-Mimik aus Bremspumpe und Sättel einer YZF-R1 von 2004 zusammengestellt, an PVM-Magnesium-Schmiederädern einsetzt und sie mit Scheiben von France-Equipment versah, die er mit Sinterbelägen von SBS aufmöbelte. Fulminant und wahrhaft enthusiastisch erfolgen dann auch die Fahreindrücke, die diese FZ1-RR von Dominik Klein zu vermitteln weiß: eine gelungene Ergonomie kann direkt beim Aufsteigen und schon im Stand von sich überzeugen. Die Sitzposition beschreibt der Fahrer mit „sportlich aber nicht unbequem, dank der Kombination aus hohen, weit hinten angebrachten Rasten und den Stummellenkern in der eingestellten Variante.“ Die auf Saft und Kraft getrimmte Klein-FZ1-RR entfaltet bereits nach wenigen Metern seine weitaus vom braven Serienmotorrad aufgestellten Gene - was Wunder allein bei dem niedrigen Gesamtgewicht der Maschine von 185 Kilogramm.

183 PS auf 185 Kilogramm.

„Bereits ab 6000 U/min schiebt die Power das Naked Bike mit Nachdruck nach vorn, gönnt sich bei 9000 U/min eine kleine Pause und brennt kurz darauf los wie ein reinrassiges Superbike.“ Der Prüfstand zeigt mit 183 PS am saftigen Krad auf. „Die auf 13 500 U/min angehobene Maximaldrehzahl und der gut abgestimmte Teller-Schaltautomat unterstreichen den supersportlichen Anspruch des FZ1-Antriebes,“ weiß der Testpilot nach seinem Ritt auf dieser Kanonenkugel zu berichten. Ebenso weiß die Klein-FZ1-RR mit einem absolut leichträdrigen und kurvengierigen Handling von sich zu überzeugen: „Sie zieht seinen Piloten förmlich in die Kurve hinein, folgt jedem noch so engen Linienwunsch und bleibt auch beim Beschleunigen am Kurvenausgang sauber auf Kurs.“ Begeistert bescheinigt der Racer auch der Brems-Arithmetik hohe Präzision und „wenig Handkraft-Aufgebot“, samt ausdauernder Stabilität auch nach vielen harten Runden. Die straffe Gabel- und Hinterrad-Abstimmung harmonisieren dabei mit der TSS-Anti-Hopping-Kupplung auf dem Hockenheimering an dieser FZ1-Racing-Variante vom Tuner Dominik Klein, dessen Konzept damit völlig und imposant aufgeht. Ein saft- und kraftvoller Happen für die Rennstrecke. Guten Appetit!

