

MEHRWERT-BIKES

Eine neue, getunte Tausender zum Preis eines Serien-Motorrads. Das gibt es nicht? Doch - PS zeigt den Weg zu Ihrem ganz persönlichen, getunten Supersportler ohne Mehrkosten.





Blickfänge – nur eine getunte Tausender sticht aus der Masse heraus.

Text Robert Glück, Jo Bauer
Fotos fact, Jacek Bilski

Die Situation könnte besser nicht sein. Die Honda Fireblade (SC59) ist bereits das vierte Jahr unverändert im Programm, und die aktuellen Suzuki GSX-R 1000 (K9, L0, L1) und Yamaha YZF-R1 (RN22) befinden sich in ihrem dritten Jahr ohne nennenswerte Änderungen. Der Händler-Bestand ist groß und die Preise purzeln. Keine Frage, die drei Big Bikes sind sehr ausgereifte Motorräder, trotzdem nerven an ihnen die ein oder andere Unzulänglichkeit, diese oder jene Macke. Wer aber

jetzt eines dieser drei Modelle ersteht, kann dies ab sofort ohne diese Mängel tun – und das zum ganz offiziellen Listenpreis. Er bekommt also eine perfektionierte Tausender und muss dafür keinen Cent extra ausgeben. Wie das geht? Ganz einfach – PS zeigt hier transparent und nachvollziehbar den Weg zum „Mehrwert-Bike“. Einziger Wermutstropfen: Der Käufer ist im Ernstfall nicht der erste Eintrag im Kfz-Brief. Das sollte angesichts der verbesserten Performance der Brenner aber keinen stören.

PS kontaktierte die etablierten Marken-Händler Honda Wellbrock in Lilienthal, Suzuki Hertrampf in Nordhorn sowie Yamaha Klein in Dillingen/Saar und konfrontierte sie mit folgender Aufgabe: Baut uns ein Superbike ohne die von PS



bemängelten Schwächen zum Listenpreis eines Neufahrzeuges des Modelljahrs 2011 und stellt es uns für einen Test zur Verfügung.

Außerdem bestand PS auf zwei weiteren Bedingungen, um die Geschichte für Sie, liebe Leser, nachvollziehbar zu machen. Zum einen verlangten wir eine transparente Kostenaufstellung (siehe Kästen „Rechnung“), zum anderen sollten die Bikes für jeden zum hier angegebenen Preis zu kaufen sein.

Die Kostenaufstellung lieferten alle drei Tuner sofort. Und ganz sicher werden auch alle drei Testfahrzeuge auf den Händler-Homepages oder bei www.mobile.de nach Erscheinen des Heftes zum Verkauf angeboten. Versprochen!



Tuning gegen Serie:
Yamaha YZF-R1

Wie an der Schnur gezogen folgt die Klein-R1 ihrem Vorderrad. Traumhaft krisp rapportiert die Gabel den Straßenzustand an die Synapsen des Piloten, brennt trotz heftiger Bodenwellen unbeirrt durch eine Kurve nach der anderen. „So muss sich das Vorderrad eines Motorrads anfühlen – unverfälscht, klar, knackig“, schwärmt Mr. Nail, alias Mike Nägele, Mitarbeiter eines unabhängigen Zweirad-Testinstitutes und versierter Landstraßenfahrer. Der flotte Schwabe, selbst Fahrer einen Ur-R1 (RN04), weiß, wovon er spricht. Und unterstreicht damit die Kompetenz von Dominik Klein, der den Gabelumbau der von ihm aufgewerteten YZF-R1 selbst durchgeführt hat.

Allerdings ist Nägele der Leichteste im Test-Quartett und ein furchtloser Mann, der den weichen, flotten Fahrstil nahe der Perfektion beherrscht. Schwerere Piloten wie Ron Hämmer, alias PS-Stunt- und Testfahrer Jo Bauer, Angstbremsen, wie der Autor, oder PS-Tester Volkmar Jacob beanspruchen die Gabel am Kurveingang dagegen etwas härter und zwingen sie ein ums andere mal auf Block. Und das, obwohl sie um neun Millimeter verlängert wurde. Nach Rücksprache mit Tuner Klein würde eine Verringerung des großen Luftpolsters bereits mehr Reserven schaffen. Doch grundsätzlich, und das beweist die Testfahrt mit der serienmäßigen Yamaha, arbeitet die Gabel

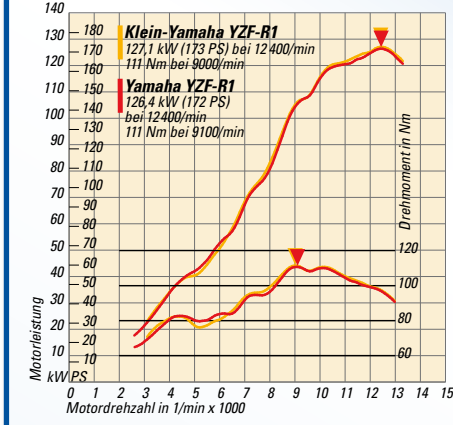
der Klein-R1 vorbildlich sensibel und generiert endlich das, was der Seriengabel fehlt: ein transparentes Vorderradgefühl. Auch die bemängelte, recht stumpfe Vorderradbremse hat Klein mittels SBS-Bremsbelägen aufgepeppt. Sie beißt nun kraftvoll und mit linearer Verzögerung in die Scheiben, was ihrer Dosierbarkeit sehr zugute kommt und einen in Verbindung mit der Gabel am Kurveingang voller Vertrauen abbiegen lässt. Allerdings muss der Pilot auf sehr holprigen Strecken Nehmerqualitän haben, denn ähnlich der Wellbrock-Fireblade wählte Klein ein sehr straffes Grund-Setting am Federbein. Vor allem harte Kanten nagen voll bis ins Sitzpolster, was sich auch

PS-DATEN

Klein-Yamaha YZF-R1	
Antrieb Vierzylinder-Reihenmotor, 4 Ventile/ Zylinder, 134 kW (182 PS) bei 12 500/min*, 116 Nm bei 10 000/min*, 998 cm³, Bohrung/Hub: 78,0/52,2 mm, Verdichtung: 12,7:1, Zünd-/Einspritzanlage, 45-mm-Drosselklappen, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbad-Anti-Hopping-Kupplung, Sechsgang-Getriebe, Kette	
Fahrwerk Leichtmetall-Brückenrahmen, Lenkkopfwinkel: 66,0 Grad, Nachlauf: 102 mm, Radstand: 1415 mm, Ø Gabelinnenrohr: 43 mm, Federweg v./h.: 120/120 mm	
Räder und Bremsen Leichtmetall-Gussräder, 3.50 x 17"/6.00 x 17", Reifen vorn: 120/70 ZR 17, hinten: 190/55 ZR 17, 310-mm-Doppelscheibenbremse mit Vierkolben-Festsätteln vorn, 220-mm-Einzelscheibe mit Einkolben-Schwimmersattel hinten	
Gewicht (vollgetankt) 210 kg* Tankinhalt: 18,0 Liter Super	
Grundpreis 15 790 Euro	

* PS-Messung

PS-MESSWERTE



Auch bei diesen Diagrammen stammt die Leistungskurve des Serien-Motorrads nicht von der Klein-R1, sondern von einem Bike aus dem Pressefuhrpark von Yamaha-Deutschland. Deutlich zu erkennen ist, dass die Slip-On-Endtöpfe an der Klein-Yamaha den Drehmomenthänger bei 5000 Touren etwas verstärken. Im Fahrbetrieb ist das allerdings nicht spürbar, da die R1 mit ihrer kurzen Übersetzung ohnehin kraftvoll durchzieht. Neben der schlankeren Optik bringt die Tuning-Anlage noch einen Pluspunkt mit sich. Sie spart vier Kilogramm Gewicht an einer schwerpunktmäßig sehr günstigen Stelle ein.

Leistung an der Kurbelwelle, Messungen auf Dynojet-Rollenprüfstand 250

FAHRLEISTUNGEN

	Beschleunigung*			Durchzug*		Höchstgeschwindigkeit**
	0-100 km/h	0-150 km/h	0-200 km/h	50-100 km/h	100-150 km/h	
Klein-Yamaha YZF-R1	3,2 s	5,1 s	7,5 s	4,0 s	3,9 s	285 km/h

* PS-Messung ** Herstellerangabe

Die Klein-R1 ist ein fein präpariertes Motorrad. Ihr Heck ist dank der Slip-On-Töpfe verschlankt (u.), das überarbeitete Fahrwerk und der Schaltautomat betonen die sportliche Ausrichtung. Das aufwändige Dekor ist allerdings ein Extra!





Die mächtigen Endschalldämpfer der YZF-R1 sind nicht jedermanns Sache (li.). Die Gabel lässt im Serien-Zustand Feedback vermissen und die Vorderradbremse dürfte ruhig etwas giftiger zupacken (o.).

DIE RECHNUNG

Motorrad Klein GmbH
Pachtener Straße 32, 66763 Dillingen
Tel.: 06831/73140, www.yamaha-klein.de

Listenpreis Modell 2011 15790 Euro
Hauspreis Modell 2010 12990 Euro

Tuning-Budget/Maßnahmen: 2800 Euro

Gabelumbau Stufe 3+ 650 Euro
Federbeinumbau inkl. Feder 350 Euro
Slip-On-Schalldämpfer Laser 800 Euro
Tellert-Schaltautomat 649 Euro
SBS-Bremsbeläge 120 Euro
De- & Montagearbeiten: 231 Euro

mit komplett geöffneter High-Speed-Druckstufe kaum ändert. Doch Straßen der dritten und vierten Ordnung sind sowieso nicht der bevorzugte Kiez der Supersportler. Ihr Revier sind die schnellen Bögen gut ausgebauter Landstraßen. Und dort brilliert die Klein-R1 mit satter Straßenlage, herrlicher Neutralität und einem für eine Yamaha ganz besonderen Kick: einem Schaltautomat.

In seinem Tuning-Budget von 2800 Euro fand der Dillinger Händler Raum für dieses spaßige Zubehörteil, das auf der Landstraße zwar nicht schneller macht, das Fahrvergnügen aber deutlich erhöht.

Fliegen Serien- und Tuning-Yamaha parallel über Land, fällt auf, dass das Fahren des Serien-Bikes anstrengender ist. Während die aufgemotzte Yam einfach abwinkelt, stressfrei in noch so tiefe Schräglagen geht und entspannt ab dem Scheitelpunkt mit fetter Power den Hinterrreifen in den Asphalt massiert, muss auf der Serien-R die Linie korrigiert werden. Sowohl auf der Bremse als auch

beim Beschleunigen fehlt dem Piloten etwas das Vertrauen. Was nicht nur dem weichen und schwammigeren Fahrwerk angelastet werden muss, sondern zum Teil auf die Kappe des montierten Michelin Power Pure geht. Dieser ist in Sachen Neutralität nicht auf dem Niveau des auf der Klein-Yamaha montierten Mi-

chelin Pilot Power 2CT und sorgt so seinerseits für eine kleine Barriere im Kopf des Fahrers.

Was bleibt nach der Testfahrt hängen? Dass die R1, Typ RN22, ein sehr gutes Landstraßenmotorrad ist – ganz besonders, wenn ein wenig Hand angelegt wird. Zudem betört sie mit ihrem rotzi-

gen Klang, der durch die Slip-On-Schalldämpfer noch etwas kerniger wird.

Sei noch erwähnt, dass der auffällige Dekorsatz des Testmotorrads nicht im Tuning-Budget inbegriffen ist. Das sollte alle freuen, die auf poppige Kriegsbemalung verzichten können und ihr Augenmerk auf innere Werte legen. **PS**

PS-URTEIL

Auch Yamaha-Klein hat die YZF-R1 richtig aufgepeppt. Die Meckerei am Setup darf nicht überbewertet werden, denn grundsätzlich erweitert die Überarbeitung das Einsatzspektrum der R1 klar in Richtung sehr sportliches Fahren. Aus der Ypse ist ein sehr schneller, vertauenserweckender Landstraßenjäger geworden, der viel Spaß macht.

Robert Glück



Nein, keine „Qual der Wahl“! Die Tuning-Bikes sind attraktiver als ihre Serien-Geschwister.

Nürburgring BIKER FESTIVAL

Your Life. Your Bike. Your Festival.

KOSTENFREIES PROGRAMM:

- BANDCONTEST
- BIKER-EXPO AUF DEM RING°BOULEVARD
- BIKER-KORSO ÜBER DIE NORDSCHLEIFE
- FLANIERMEILE IM EIFELDORF GRÜNE HÖLLE

€ 129,-
Sie sparen über 40%

Biker Festival Paket:

- Wochenendticket FIM Superbike WM Kat. Gold inkl. Fahrerlager
- 1 Runde Nordschleife
- Reservierter Parkplatz
- Abo der MOTORRAD oder PS
- Ticket Freestyle Motocross



2.-4.9.2011

MOTORRAD
Europas größte Motorradzeitschrift

BUCHUNG UNTER: T 02691/302 630 ODER UNTER NUERBURGRING.DE