



Rum ums Eck: Dank deutlich strafferem Fahrwerk gelingt das hervorragend

■ Klein-Yamaha MT-09

Gezieltes Doping

Motorradfahren ohne Kick lässt sich mit dem Genuss von alkoholfreiem Bier vergleichen. Es schmeckt echtem Bier zwar sehr ähnlich, doch irgendwie fehlt etwas. Die Yamaha MT-09 ist so gesehen Starkbier, schmeckt extrawürzig und knallt richtig rein. Denn kein Fahrer steigt ohne breites Grinsen im Gesicht von ihr ab, die MT zeigt Wirkung. Mit ihrem quirligen Handling, dem kräftigen Drilling und ihrem absolut fairen Preis hat sie definitiv das Zeug zur Herzensbrecherin, zieht sogar den allergrößten Griesgram in ihren Bann.

Dennoch ist die MT-09 kein perfekter Untersatz, leistet sich bei sportlicher Gangart und im Sozusbetrieb einen Lapsus mit ihrem weich abgestimmten Fahrwerk. Früh sind die Federwege aufgebraucht, heftig pumpt das Heck. Ein Zustand, den der sportbegeisterte Yamaha-Händler Dominik Klein aus dem Saarland (www.motorrad-klein.de) nicht hinnehmen wollte. Er dopte seinen Vorführer gezielt, fokussierte sich auf eine Steigerung der Fahrwerksperformance, ohne dabei den Preis aus den Augen zu verlieren. So überarbeitete er die Gabel mit einem Dämpfungskolben-Kit von Öhlins und passte das Luftpolster an. Am Heck baute er ein in Zugstufendämpfung und Länge einstellbares MUPO-Federbein ein, hob das Heck etwas an. Was sich nach

wenig anhört, hat einen großen Effekt. Die Yamaha rollt nun sportlich-straff über den Asphalt, liefert ein knackiges Gefühl vom Vorderrad und erlaubt im Ernstfall strammes Tempo. Die unterdämpfte, arg softe Fahrwerksabstimmung des Originals ist wie weggefeht, der Fahrkomfort dadurch aber nur geringfügig eingeschränkt. Wem es weniger um sportliche Talente geht, der darf nun gerne viel Gepäck aufladen oder mit einem Sozium durch die Lande streifen.

Die Bagster-Sitzbank und das Heck mit kleinem Kennzeichenhalter betonen die Mitte der Klein-Yamaha MT-09



DATEN

■ MOTOR

Dreizylinder-Viertakt-Reihenmotor, zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile, Einspritzung, Ø 41 mm, geregelter Katalysator.
Bohrung x Hub 78,0 x 59,1 mm
Hubraum 847 cm³
Nennleistung 84,6 kW (115 PS) bei 10 000/min
Max. Drehmoment 88 Nm bei 8500/min

■ FAHRWERK

Brückenrahmen aus Aluminiumguss, Upside-down-Gabel, Ø 41 mm, ein Federbein mit Umlenkung, Scheibenbremse vorn, Ø 298 mm, Vierkolben-Festsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 245 mm.
Alu-Gussräder 3.50 x 17; 5.50 x 17
Reifen 120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17

■ MAßE UND GEWICHTE

Radstand 1440 mm, Lenkkopfwinkel 65,0 Grad, Nachlauf 103 mm, Sitzhöhe 810 mm, Gewicht vollgetankt* 192 kg, Zuladung 173 kg, Tankinhalt 14,0 Liter.
Garantie zwei Jahre
Farben Blau, Violett, Orange, Grau
Preis 9999 Euro

*MOTORRAD-Messung



Doping 1: Die weiche Seriengabel der Yamaha erhielt ein geändertes Luftpolster und Dämpferkolben von Öhlins



Doping 2: Im Heck arbeitet nun ein günstiges, in Länge und Zugstufen-dämpfung verstellbares Zubehörfederbein von MUPO



Doping 3: Die Bagster-Sitzbank ist tourentauglich, besitzt allerdings eine wenig sportliche, ausgeprägte Sitzmulde



Doping 4: Die leichte Akrapovic-Komplettanlage verleiht der MT-09 einen herrlich dumpfen und dabei legalen Klang

Das straffere Federbein wird ihn ohne Durchschlagen oder wildes Pumpen ans Ziel tragen, die Gabel auch bei harten Bremsmanövern nicht auf Block gehen. Was beim ABS-freien Testmotorrad einen zusätzlichen Sicherheitsgewinn bedeutet. Für den empfehlenswerten Fahrwerksumbau sind zirka 1000 Euro plus Arbeitskosten fällig.

Natürlich beließ es Dominik Klein nicht nur beim Fahrwerks-Tuning – auch bei ihm fährt das Auge mit. So spendierte er der MT-09 den kleinen Windschild aus dem Yamaha-Zubehör (139 Euro) und montierte die dort ebenfalls angebotene Akrapovic-Auspuffanlage mit EG-ABE (1290 Euro). Durch diese grummelt der Drilling nun dumpf-aufgeregt, ohne die Nachbarschaft zu erzürnen. Der Heckumbau mit kurzem Kennzeichenhalter (119 Euro) und die komfortable Bagster-Sitzbank (ab 289 Euro) runden die Klein-MT-09 gelungen ab.

Mit wenigen und bezahlbaren Mitteln ist aus dem eher komfortorientierten Serien-Bike ein potentes Touren- und Spaßmotorrad mit breiterem Einsatzspektrum geworden. Wer nun noch die etwas kippelige Erstbereifung mit Sonderspezifikation gegen einen Standard-Bridgestone S20 Evo tauscht, kann sich wirklich reuelosem Fahrgegnuss hingeben. Und zwar in der so herrlich unverfälschten Starkbier-Variante mit würzigem Geschmack.

Rob

Fotos: www.jkuenstle.de