

TEST

VERGLEICH TUNING YAMAHA MT-09

Nachwuchsfreuden beim PS-Bridgestone-TunerGP: Endlich rollen Umbauten von Yamahas beliebtem Dreizylinder MT-09 an den Start. Doch ihre Erbauer interpretieren das Thema völlig unterschiedlich.

Text: Volkmar Jacob
Fotos: fact, Markus Jahn

DREI PÄRCHEN



-INGS-

Ausverkauft! Lange Zeit musste oder konnte Yamaha diesen Begriff für seine Modellpalette nicht bemühen, die Bikes mit den Stimmgabeln im Logo standen wie Blei in den Läden. Das änderte sich Anfang des Jahres mit der MT-09 schlagartig, der Dreizylinder war von Beginn an restlos vergriffen. So mancher Kunde wartet bis heute auf sein Gefährt. Trotz seiner Beliebtheit lässt der Mittelklassler aber einigen Raum für Verbesserungen – Stichworte

Fahrwerk und Sitzposition. Das ruft Tuner wie Motorrad Klein oder Motorradtke auf den Plan. Beide kümmerten sich sehr intensiv um die Yam. Klein setzt eher auf Alltagstauglichkeit, Motorradtke auf pures Racing. Mindestens eine Gemeinsamkeit haben die Umbauten dennoch: Sie machen beim Ballern unglaublich viel Laune.

Klein-MT-09: Heizen mit Stil

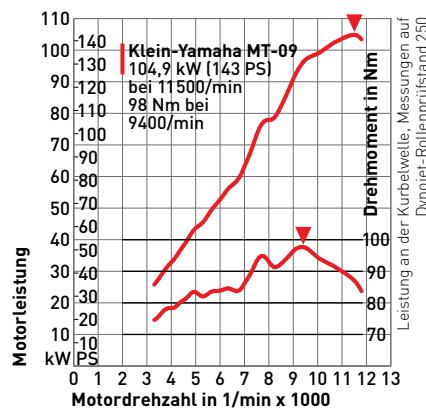
Schon der Blick auf die Klein-Yamaha elektrisiert: Zweifarben-Lackierung in knalligem Rot und leuchtendem Weiß, das gesamte Finish vom anderen Stern. Perfektion auch dort, wo man es nicht sieht. „Das Lenkkopflager und die Lager der Federbeinlenkung sind Präzisionsteile“, erklärt Firmenchef Dominik Klein. „Sie verbessern die Zielgenauigkeit und verfeinern das Ansprechverhalten der Federelemente.“ Diese stammen von Öhlins, was einiger Anpassungsarbeit bedurfte. „Wegen der größeren Durchmesser der Gabelrohre mussten wir neue Brücken fräsen. Der Versatz ist aber identisch.“ Weil die Schweden kein Federbein mit Ausgleichsbehälter für die MT-09 anbieten, baute der Techniker ein Teil um, das ursprünglich für eine Suzuki entwickelt wurde. Fast von selbst versteht sich, dass Klein vorn wie hinten Federung und Dämpfung überarbeitete.

Viel Detailarbeit erforderten auch die Bremsen. Um feine Brembo-M50-Zangen montieren zu können, verbaute man die Gabelfüße einer Ducati 999 R. Z04-Bremsbeläge (ebenfalls Brembo), 5,5 Millimeter dicke Scheiben und die brandneue Radialbremspumpe von



DATEN

GEWICHT	171,1 kg
VORN/HINTEN	52,0/48,0 %
LEISTUNG	143 PS
UMBAUKOSTEN	ca. 15 000 Euro



Etwas ungleichmäßige Leistungsentfaltung, die man aber beim Fahren nicht spürt. Der maximale Output von 143 PS ist aller Ehren wert.



01 Größere Rohrdurchmesser der Zubehör gabel erforderten andere Gabelbrücken. Unten mit Sechsach-Klemmung
02 Breiterer und tieferer Lenker von Magura. Die einstellbare Handpumpe aus gleichem Haus simuliert unterschiedliche Kolbendurchmesser und funktioniert hervorragend
03 Modifiziertes Federbein, klasse arbeitender Tellert-Schaltautomat

02





MOTORRADTKE

Jörg Radtke, Jan Bühn,
Lars Sänger (von links)
Hermann-Drechsler-Str. 1
07548 Gera
www.motorradtke.de



MOTORRAD KLEIN

Dominik Klein
Röntgenstr. 5
66763 Dillingen/Saar
www.motorradklein.de



Magura (HC3) komplettieren den Bremsenmix. Vom schwäbischen Hersteller stammt auch der 30 Millimeter tiefer platzierte und 40 Millimeter breitere Lenker. Ein besonderer Leckerbissen sind die Magnesiumräder von PVM.

Schlicht atemberaubend, wie die MT-09 um den Hockenheimring krüppelt! Sehr präzise und mit spielerischem Handling zieht die Yam ihre Kreise. Vorn steht sie zirka 5 Millimeter

tiefer, hinten hob Klein sie über das Federbein etwas an. Die speziell für diesen Test montierten Bridgestone-Slicks (V02) generieren Mördergrip, und dank des größeren Durchmessers der hinteren Pelle steht das Heck noch etwas höher. Dennoch wirkt die Dreizylinder-Yam nicht frontlastig. Ausreichend Stabilität bringt das per längerer Kette um zirka 15 Millimeter nach hinten versetzte Hinterrad. Außerdem hält der pfiffig

angebrachte Lenkungsdämpfer die Fuhre ruhig. Kritik? Fehlanzeige. Lediglich für ganz schnelle Runden wünscht man sich den Lenker etwas tiefer, um noch mehr Gefühl fürs Vorderrad zu bekommen.

Ein Wahnsinns-Gefühl vermittelt dagegen die Bremse! Die Pumpe bietet drei verschiedene Einstellungsmöglichkeiten und simuliert damit unterschiedliche Kolbendurchmesser. Außer der



Dosierung gehören auch Wirkung, Transparenz und Standfestigkeit zum Besten, was dem Schreiberling je in die (Brems-) Finger gekommen ist. Dazu verhindert die superbe, einstellbare Anti-Hopping-Kupplung beim Brutalo-Ankern ein stempelndes Hinterrad, und der Schaltautomat erlaubt butterweiches, kupplungsfreies Hochschalten.

Dazu passt die hervorragende Motorperformance. Schärfere Nockenwell-

len, eine per Schmiedekolben erhöhte Verdichtung, stark überarbeitete Ansaugwege mit Eigenbau-Ram-Air und kurzen Trichtern, sowie viel Feinarbeit an den Einlasskanälen, den Ventilsitzen und dem Kühlkreislauf pushen die Leistung auf satte 143 PS. Dazu ballert der (nicht zulassungsfähige) Auspuff einen dumpfen, markigen Sound ins Freie. Die Yam hängt perfekt am Gas und brennt gleichmäßig und mit sagen-

haftem Bums durchs Drehzahlband.

An dieser Stelle ein Tipp für jene, die die zu harte Gasannahme ihrer Serien-MT-09 nervt: Yamaha reagiert nun auf die Kritik und bietet über seine Händler ein kostenloses Software-Update an. Darüber hinaus bietet Elektronik-Guru Stefan Briegle (www.motorsport-brix.xobor.de) weitreichende Möglichkeiten, die Serien-ECU zu optimieren. Doch Achtung: Obwohl dieser



Eingriff kaum nachzuweisen ist, erlischt die Betriebserlaubnis.

Motorradtke-MT-09: Performance-Queen

Über erlöschende ABEs muss man sich bei der Motorradtke-Yamaha keine Gedanken machen. Denn die Firma konzipierte das Bike von Anfang an ausschließlich für die Piste. „Im Vordergrund stand Rennstreckenspaß, ohne auf ein Reglement Rücksicht nehmen zu müssen. Außerdem möchten wir mit dieser Maschine zeigen, was möglich ist“, sagt Mitgesellschafter Lars Sänger.

Dabei krempelte der ehemalige IDM-Teamchef – er wurde 2010 Super-

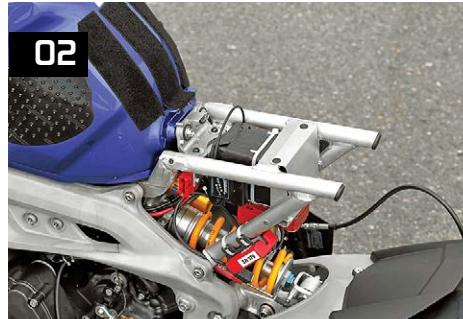
sportmeister mit dem Australier Damian Cudlin – jedes Detail um. Beispiel Frontverkleidung: Das Teil zierte ursprünglich eine R6, Sänger passte es für die MT-09 an. Das aufreizend knappe, selbsttragende Rahmenheck stammt dagegen aus einem ehemaligen 125er-GP-Renner und wurde ebenfalls modifiziert. Eher wuchtig fällt dagegen das vordere Polster der Sitzbank aus. „Es platziert den Fahrer perfekt“, rechtfertigt der Mann aus Gera dessen grobe Form. Wie es sich für ein echtes Racing-Bike gehört, sitzen die Lenkstummel weit unten – satte 160 Millimeter tiefer als der Serienlenker. Um die Stummel bequem mit den Händen

erreichen zu können, mussten die Thüringer den Serientank umschweißen. Unten ist er nun schön schmal, oben breiter – was für eine Heidenarbeit!

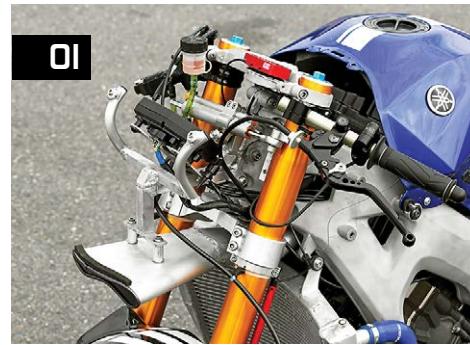
Tatsächlich bietet die Motorradtke-Yam einen erstklassigen Arbeitsplatz. Der Pilot hat das Bike hervorragend im Griff und freut sich über ein geniales Feedback von Front und Heck. Das entsteht maßgeblich durch die aufwendig an den MT-Rahmen angepassten und überarbeiteten Federelemente (Öhlins). Sie sprechen überirdisch an und verfügen über riesige Reserven. Auch das Handling ist allererste Sahne. Die MT-09 giert geradezu nach Kurven und taucht bereitwill-



01 Kein Scherz: Der Eigenbau-Ram-Air-Kanal unterhalb der unteren Gabelbrücke war einmal eine Dachrinne! **02** Wie hier am Rahmenheck war viel Anpassungsarbeit nötig, um die Komponenten unterzubringen und Kabel und Schläuche ordentlich zu verlegen **03** Der Zubehörkühler ist überdimensioniert – abkleben selbst bei 35 Grad Außentemperatur nötig



02



01



03

lig in immer tiefere Schräglagen ab. Dabei verhält sie sich wunderbar stabil und neutral, von Nervosität oder Kippeligkeit keine Spur. Auch fräst sie millimetergenau um den Kurs und folgt bereitwillig der anvisierten Linie – genau so muss ein Racing-Bike fahren!

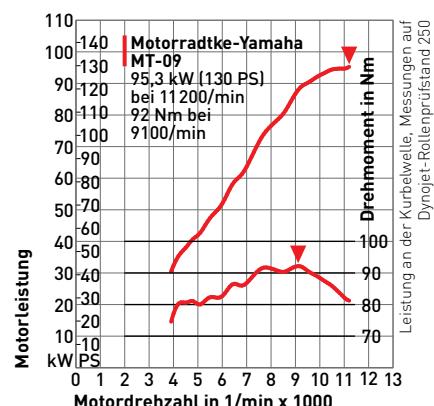
Motorseitig sticht der riesige Kühler hervor. „Bei Testfahrten mussten wir ihn sogar bei 35 Grad Außentemperatur abkleben. Er ist etwas überdimensioniert.“ Die 130 PS Spitzenleistung kitzelte der Tuner hauptsächlich über das modifizierte Ansaugsystem inklusive Eigenbau-Ram-Air-System sowie einem Racing-Auspuff aus dem Antrieb. „Obwohl der Motor schon fetter läuft, ist er immer noch etwas zu mager – eine Folge der originalen ECU. Demnächst stimmen wir den Motor mit einem Power Commander ab.“ Auch das Tuning

der Hardware ist offenbar noch nicht abgeschlossen. „Wir peilen um 145 PS an, dazu brauchen wir aber noch andere Nockenwellen.“ Bereits jetzt läuft der Motor mit geringen rotierenden Massen, weil die Lichtmaschine fehlt. Auch einen Anlasser sucht man vergebens. Unterm Strich ist die Motorradtke-MT ein pfeilschneller Renner, der kaum mehr etwas mit der Serie gemein hat. Die Rundenzeit von 1.31,4 Minuten in Oschersleben von Profi-Racer Jan Bühn unterstreicht: Mission erfüllt! ■



DATEN

GEWICHT	160,8 kg
VORN/HINTEN	54,4/45,6 %
LEISTUNG	130 PS
UMBAUKOSTEN	ca. 33 500 Euro



Momentan schickt die Motorradtke-Yamaha „nur“ 130 PS ans Getriebe. Bereits geplante Änderungen sollen die Leistung nochmals deutlich steigern.