



ES SIND DRILLINGE, BABY



Fast ist es wie mit den Karnickeln. Kaum dreht man sich um, werden es mehr. Yamaha-Händler Dominik Klein aus Dillingen hat ein Herz für Yamahas luftgekühlten Dickhäuter XJR. Mit seinem Beitrag zum Yard-Built-Händler-Contest stach er 41 internationale Konkurrenten aus. Und solange es die Dicke noch gibt, wird er wohl weiterschrauben

Text: GUIDO KUPPER Fotos: CARSTEN HEIL





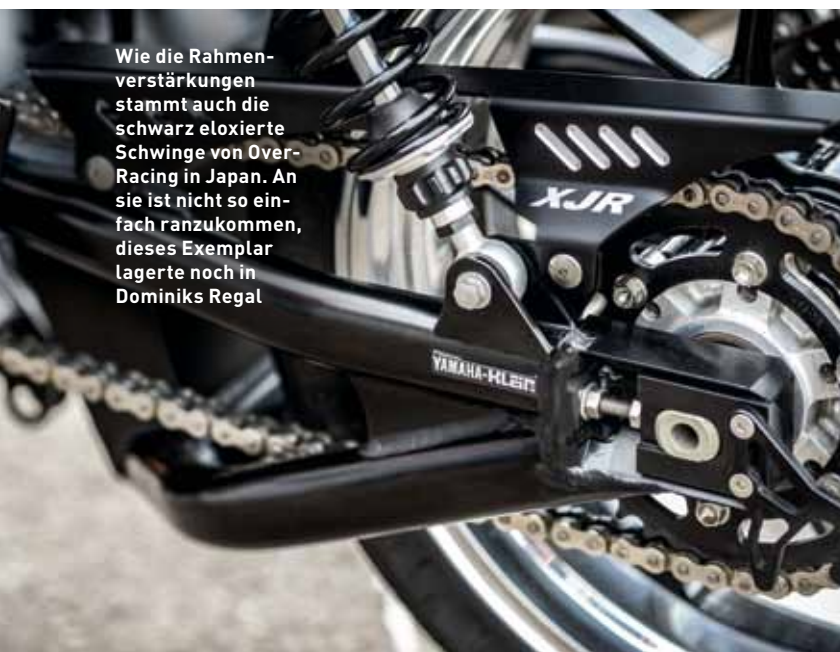
Dieses uralte Bild ist furchtbar abgegriffen, aber bei Dominik Kleins Yard Built mit den Rahmenverstärkungen und der Schwinge von Over-Racing passt es wie die Faust aufs Auge, deshalb: Fährt wie auf Schienen



Dominiks Mitarbeiter Rainer Maaßen zeichnete die Gabelbrücken, die Firma BKG fertigte sie als Einzelstücke. Von ihr stammen auch die 3D-Lenkstummel, die dreidimensional einstellbar sind



Maguras HC3-Radial-Handpumpen bürgen für exzellente Kontrolle, für den Einsatz im Yard-Built-Motorrad lieferten die Schwarzwälder Einzelanfertigungen in Schwarz



Wie die Rahmenverstärkungen stammt auch die schwarz eloxierte Schwinge von Over-Racing in Japan. An sie ist nicht so einfach ranzukommen, dieses Exemplar lagerte noch in Dominiks Regal

Die finale Phase ist eingeleitet. Yamahas Dicke liegt wohl in den letzten Zügen. Drohend schwingt Euro 4 die Sense über den Köpfen der geliebten, imposanten und erfrischend gestrigen Luftgekühlten, nicht mal ein ABS hat sie. Viel Aufwand also für die Japaner, wollten sie ihr Dickschiff denn in die Zukunft retten. Doch warum sollten sie das tun? 285 nach der Neuauflage in Deutschland verkaufte Stück im vergangenen Jahr sind ein schwaches Argument, weltweit sieht es kaum anders aus. Ausgerechnet der Cafe Racer, also die Variante, die sich am stärksten vom Altbekannten abhebt und die Dicke in unseren Augen nochmal herrlich zuspitzte, sie verkauft sich am schlechtesten. Wir müssen den Tatsachen ins Auge blicken. Vielleicht ist die Zeit der XJR einfach vorbei.

Dominik Klein, Yamaha-Händler und XJR-Fan, wird das leidtun. Für ihn als Mann an der Verkaufsfront hat sich der Niedergang von Yamahas Vierzylinderikone schon eine Weile abgezeichnet. Die konservative Kundschaft, die die XJR früher auf Händen trug – viele fahren ihre olle 1200er noch immer – sie tut sich mit Neuerungen offenbar schwer. „Der größte Schlag kam 2007 mit der Einspritzung und vor allem mit dem 4-in-1-Auspuff“, erinnert sich Dominik. „Da wandten sich viele Traditionalisten unter den Fans ab.“ Und die Verkaufszahlen? Bröckelten sukzessive mit. Der 2013 schließlich auf knapp 9.000 Euro reduzierte Preis hievte die Zahlen für zwei Jahre nochmal in den dreistelligen Bereich, holte die Fans gekühlter Rippchen aber nicht mehr wirklich vom Sofa. Und bei der aktuellen und wohl letzten Variante? Wird weitergemäkelt: „Zu kleine Lampe, zu großes Ofenrohr, zu langer Kennzeichenhalter, zu kleiner Tank, zu wenig Reichweite“, gibt Dominik die Bedenken der Kundschaft im Brainstorming weiter. Mal sehen, welches Lied die Gemeinde anstimmt, wenn Tante XJR von uns gegangen ist.

Doch ich bin nicht hier, um mit Dominik über die Zukunft der XJR zu sinnieren. Sein preisgekrönter Yard Built im Brandy-Red-Farbtönen der RD 350 von 1973 ist es, der mich interessiert. Gern möchte ich ein paar Saarstraßen unter seine Räder nehmen. Und er ist beileibe nicht die einzige XJR, die hier rumsteht. Zwei weitere Umbauten rollen aus dem Showroom, ein Dritter ist in der Mache. Furios wird der, ein echter Racer. Doch er ist noch nicht fertig und deswegen tabu. Unser Schwestermagazin CUSTOMBIKE wird ihn in Ausgabe 08, die am 22.7. erscheint, zeigen. Spannen lohnt.

Als der 4-in-1-Auspuff kam, wandten sich viele Traditionalisten ab

Seit der Krönung der Roten zum Sieger hat sich das Motorrad auf dem Weg in die Hände des Kunden etwas gewandelt. Es musste sein. Keine zwei Kilometer wäre der Glückliche wohl mit dem Akrapovic-Brüllrohr gekommen, bevor ihm ein paar Streifenwagen am Heck geklebt hätten. „Der kleine Akrapovic-Stummel, den wir

Auch der gelben XJR steckt die Gabel einer MT-01 in der Front. Tatsächlich baute Dominik Klein dieses Motorrad mehr oder weniger zur Teileverwertung. Die gelb-schwarze Speedblock-Lackierung aber wollte er einem seiner Umbauten schon immer mal verpassen



auf den umgeschweißten Krümmer einer Vergaser-XJR gesteckt hatten, war wirklich infernal. Da ging es ums Aussehen, nicht um Legalität“, gesteht Dominik. Und um Mehrleistung, die sich aber eher zufällig ergab. „Die XJR reagiert sehr gut auf weniger restriktive Auspuffanlagen. 20 PS brachte die Anlage ganz ohne Abstimmungsarbeit.“ Auspuffalternativen für die Dicke sind eher rar gesät. „Es gibt noch eine legale Akrapovic-Anlage, doch der Dämpfer ist sehr lang, das passt nicht so besonders gut zu unserem kurzen Heck. Der ebenfalls legale Conic 70s, wie SC-Project seinen Dämpfer nennt und wie er nun in allen drei XJR-Versionen steckt, ist die wesentlich gefälligere Lösung.“ Und eine akustisch prägnante.

Die Sache mit dem Lärm

Das Gerücht, italienische E-Prüfnummern verlangten ihren Prüflingen nicht allzuviel ab, hält sich hartnäckig. Doch warum faucht das Rohr der gelben Yamaha viel giftiger als die der beiden anderen? „Da haben die Jungs in Italien wohl Angst vor der eigenen Courage bekommen. Ab einer bestimmten Seriennummer klingen die Anlagen zwar immer noch gut, sind aber leiser“, grinst Dominik.

„Der Akrapovic-Stummel, den wir dem Yard Built auf den Krümmer gesteckt hatten, war wirklich infernal.“

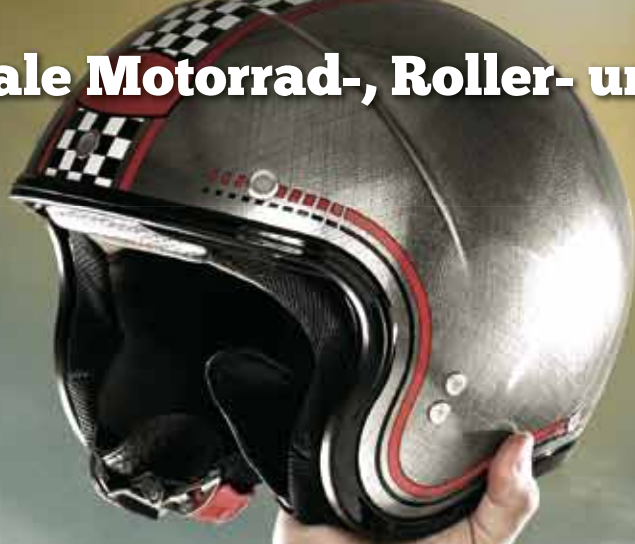
Genau diese Sozialverträglichkeit wollte der Käufer des Yard-Built-Bikes gern haben, hatte er doch mit trotz E-Prüfnummer zu lautem Auspuff schon unangenehme Erfahrungen mit der Ordnungsmacht hinter sich. Mehrleistung stand dabei eigentlich gar nicht zur Debatte, doch

was der Zubehördämpfer bietet, nimmt man selbstredend gerne mit. „Mit der aktuellen Version des Rohrs gewinnt man rund zehn PS, die frühere laute Version packt 18 PS drauf“, weiß Dominik.

Bei der Auswahl der Fahrwerkskomponenten ist der Saarländer als Performance-Fan und Öhlins-Stützpunkthändler wählerisch. Die Over-Racing-Schwinge stützt er über Zubehördämpfer der Schweden ab, zusammen mit den Rahmenverstärkungen sind die Teile alle schwarz eloxiert. „Das schrille Gelb hätte nicht zum Rest der Maschine gepasst.“ Die aus Yamahas MT-01 stammende Upside-down-

Gabel an der Front hat mit 43 Millimetern zwar denselben Innenrohrdurchmesser wie das konventionelle XJR-Original, kommt aber optisch erwachsener rüber und bietet aufgrund ihrer Bauart mehr Stabilität. Was kaum einer weiß: Tatsächlich ist das Serienteil eng verwandt mit den

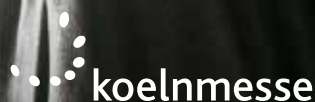
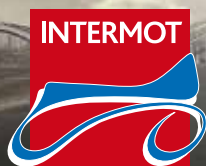
Internationale Motorrad-, Roller- und E-Bike-Messe



INTERMOT CUSTOMIZED

KÖLN, 5. – 9. OKTOBER 2016

FACHBESUCHERTAG: 5. OKTOBER 2016



Koelnmesse GmbH · Messeplatz 1 · 50679 Köln
Telefon +49 1806 022 522* · intermot@visitor.koelnmesse.de · www.intermot.de

* 0,20 EUR/Anruf aus dem dt. Festnetz; max. 0,60 EUR/Anruf aus dem Mobilfunknetz



In Dominiks Kleins (rechts) Büro steht eine originale Yamaha R7, das Modell, das sein Rennfahreridol Noriyuki Haga einst fuhr

Motorrad Klein, gegründet 1964, ist in Dillingen eine Institution. Den Yamaha-Händlervertrag hat man seit 1967 in der Tasche und ist somit einer der ältesten Vertragshändler in Deutschland. Dominik Klein übernahm den Laden 2002. Auch, wenn er genauso heißt: Mit dem Gründer ist er gar nicht verwandt. Als gelernter Zweiradmechanikermeister sowie Fahrzeug- und Karosseriebauer hat der Mann ein Faible fürs Tuning und Customizing und gab auf diesem Themenfeld im eigenen Betrieb mit hoher Fertigungstiefe von Anfang an Gas. Vor allem sportliche Umbauten haben es ihm angetan. Als Öhlins-Technikstützpunkt und K-Tech-Vertretung sind die Saarländer auch auf Fahrwerkstechnik spezialisiert und bieten Reparaturen und Feinabstimmung von Federbeinen und Gabeln aller gängigen Hersteller.

Mit seiner Variante von Yamahas Kühlrippen-Vierzylinder-Flaggschiff gewann Dominik den international ausgeschriebenen Händler-Yard-Built-Wettbewerb. Gegen sage und schreibe 41 Konkurrenten setzte er sich in der XJR-Kategorie durch.

Glückwunsch zum Gewinn! Parallel zur Ausschreibung des XJR-Yard-Built durch Yamaha gab es auch Ausschreibungen zu anderen Modellen. Warum seid ihr bei der XJR eingestiegen? Wir konzentrieren uns mehr auf sportliche Motorräder und da passte die XJR uns viel besser in den Kram als beispielsweise eine XV 950. Außerdem

haben wir schon einige XJRs umgebaut, da mussten wir nicht lange überlegen. Als die Ausschreibung raus war, schlugen wir sofort zu.

Wie bist du beim Yard Built vorgegangen? Machst du eine Zeichnung, lässt du zeichnen?

Nein, ich bin nicht der Typ, der am Zeichenbrett Entwürfe ausknobelt. Ich brauche das nicht. Ich weiß meist im Vorfeld schon, wie's aussehen soll, dann habe ich das Bild vom fertigen Motorrad schon weitgehend im Kopf. Die Aluminiumschwingen von Over-Racing hatte ich schon lange im Regal, da wollte ich schon immer was mit machen. Die Rahmenverstärkungen gleicher Herkunft haben wir in der Vergangenheit auch bei anderen Motorrädern schon verbaut, auch die hatten wir noch auf Lager.

„Ich bin nicht der Typ, der am Zeichenbrett Entwürfe ausknobelt.“

Performance ist dir wichtig, das hast du mit deinen Umbauten in der Vergangenheit schon oft bewiesen. Stand die Performance auch bei der XJR im Zentrum deiner Umbaupläne?

Die Optik ist wichtig, gerade die Yard Builds müssen sich hier natürlich vom Serienstand absetzen. Für unsere Kunden haben wir XJRs auch schon optisch ein wenig aufgepeppt. Bei meinen Komplettumbauten aber habe ich immer großen

Wert auf Performance gelegt, da möglichst viel rauszuholen, das reizt mich einfach.

Und was war dein Ziel bei der Dicken?

Dass die XJR Potenzial hat, das ist ja schon lange kein Geheimnis mehr. Die Rahmenverstärkungen von Over-Racing haben wir schon bei diversen anderen Modellen eingesetzt, da wussten wir, dass die richtig was bringen. In Sachen Feder-elemente gibt es bei der Serienausstattung viel Luft nach oben, die Abstimmung ist einfach zu weich und wir haben mit der Gabel der MT-01 sehr gute Erfahrungen. Die hatten wir auch vorher schon einmal in einer XJR verbaut. Für unseren Yard Built haben wir die Innereien noch einmal komplett überarbeitet.

Und die Schwinge?

Die stammt auch von Over-Racing und auch die lag noch bei mir im Regal. Da hatte ich schon früher die Gelegenheit mal beim Schopf gepackt, an die Dinger ist nicht so einfach ranzukommen. Bei deutlich reduziertem Gewicht bringt sie eine viel höhere Stabilität.

Das Ergebnis kann in Aktion voll überzeugen, so viel ist sicher. Einen Abnehmer für das Motorrad zu finden, war sicher nicht sonderlich schwer, oder?

Schon während der Aufbauphase zeigte einer meiner Kunden starkes Interesse, der war zunehmend angefixt von dem Moped und dann war schnell klar, dass er sie haben will.

Hat er denn während des Umbaus schon Wünsche geäußert?

Nein, auf den Aufbau des Motorrads hat er keinerlei Einfluss genommen.

Hinterher aber schon.

Ja, wir haben für ihn, wie du hier vor dir sehen kannst, noch ein bisschen nachgelegt. Schließlich musste das Motorrad ja auch in Sachen Akustik erst mal straßentauglich werden.

Die Frage zum Schluss: Warum ziert alle deine XJRs die Nummer 41?

Die 41 ist die Startnummer von Noriyuki Haga, mein Idol unter den Rennfahrern. Deshalb tragen alle meine Umbauten seine Startnummer. ■

FG43-Gabeln der Schweden – das Erscheinen der MT-01 fiel ja in die Zeit, in der Yamaha Mehrheitseigner von Öhlins war. Trotzdem modifizierte Dominik das komplette Innenleben, passte die Dämpfung an und ließ die Gleitrohre für besseres Ansprechverhalten mit DLC beschichten, einer Kohlenstoffbeschichtung, die die Reibung reduziert. Die Gabelbrücken hat Dominiks Mitarbeiter Rainer Maaßen gezeichnet. BKG baute sie anhand der Vorlagen als Einzelanfertigung nach.

Jetzt aber los!

Doch wie um Himmels Willen starte ich das Ding? Erst muss mir Dominik verraten, an welche Stelle der Maschine ich den digitalen Chip des schlüssellosen M-Lock-Systems halten muss, um die Zündung in Gang zu bringen. Läuft! Was mich auf den ersten Metern direkt anspringt, ist die im Vergleich zur Serien-XJR-Racer harmonischere Sitzposition. Sie streckt mich nicht so weit über den Tank, in den Schultergelenken bleibt mehr Spielraum zum Manövrieren. Allerdings stehen die Stummel des einstellbaren BKG-3D-Lenkers auch in ihrer höchsten Position, tiefer und härter geht also.

Wenn du von der Serie kommst, öffnet dir dieses Fahrwerk auf Anhieb die Augen für deren Defizite. Die MT-01-Gabel performt wie eine perfekt abgestimmte Big-Piston-



In den BKG-Gabelbrücken der gelben XJR steckt ein LSL-Superbike-Lenker, am Heck auch hier der bewährte SC-Project-Schalldämpfer – allerdings noch in der früheren Ausführung mit einem Sounderlebnis hart am Rande der Legalität





Fork. Tastend wie eine zarte Frauenhand folgt sie der Asphaltoberfläche und verleiht dem Frontend dennoch standfeste Stabilität. Zu hart anbremsen – die Brems-

Mit gut 180 Sachen entlang der Saarschleifen offenbart sich die Stabilität der gestützten Doppelschleife

Schwinge im Heck. Auch die leichten PVM-Schmiedräder drängen sich in den Bewusstseinsvordergrund. Handlicher ist die Dicke damit, vor allem das Umlegen

zangen der aktuellen R1-Version agieren da gnadenlos – ist nicht, diese Gabel zwingst du nicht in die Knie. Was aber den größten Unterschied zur Serie macht, sind die Rahmenverstärkungen. Als ich entlang der Saar-Windungen mit gut 180 Sachen dem Straßenverlauf hinterher hechte, offenbart sie sich völlig unverblümt: die Steifigkeit des gestützten Doppelschleifenrahmens in Verbindung mit der Over-

in Wechselkurven geht mit weniger Körpereinsatz. Und natürlich spielen mir hier auch das um 30 Kilo geschrumpfte Maschinengewicht und eine per Custom-Gabelbrücken leicht in Richtung Handlichkeit verschobene Geometrie in die Karten. Ein Chassis, dass zwei Ligen über Serie agiert, lässt den Serienmotor gleich in ganz anderem Licht erscheinen – und in keinem schlechten. Leistung und Druck machen dem Chassis Ehre, wahrlich ein würdiges Superbike.

Da war doch noch was

Und die beiden anderen Exemplare? Natürlich gibt es bei allen Gleichteile mit dem Yard Built. So trägt beispielsweise auch die Gelbe die Seriengabel einer MT-01 in den Custom-Gabelbrücken und auch das Heck tritt als Drilling auf. Laminiert wurde der schneie Höcker erstmals inhouse in Dillingen, mittlerweile ist die Fertigung outgesourct. Das unlackierte Plug-and-Play-Teil offeriert Dominik inklusive der GFK-Sitzplatte für 395 Euro. Augenfälliges Unterscheidungsmerkmal zum Yard



Built sind die Kineo-Speichenräder der beiden gemäßigteren Umbauten, jeweils durch Eloxieren farblich angepasst. Während die Blaue auf ausdrücklichen Kundenwunsch gebaut wurde, entstand die Gelbe beinahe en passant. „Die habe ich tatsächlich nur gebaut, weil ich noch Teile im Regal liegen hatte – und weil ich schon immer eine XJR im Speedblock-Design bauen wollte.“ Eine Farbvariante, die Yamaha mittlerweile als 60th Anniversary-Version selbst anbietet. Für diese momentan vorletzte Version seines XJR-Umbauschubs hat Dominik bisher zwar Interessenten, aber noch keinen endgültigen Käufer gefunden. Wer also mit dieser hübschen, wenn auch etwas adipösen Japanerin liebäugelt, sollte bald zum Telefon greifen.

Für den Auftraggeber hinter der Blauen war der Yard Built die Schwelle zu seinem persönlichen XJR-Traum. Dieses Erscheinungsbild wollte er gern haben, nur günstiger sollte es werden. An der weißen Keramikbeschichtung der Krümmer, die das prämierte Motorrad ursprünglich trug, führte für ihn trotz Dominiks Abratens kein Weg vorbei. „Wegen der extrem hohen Temperaturen



Bei allen drei XJR-Varianten kommt das von Yamaha Klein selbst laminierte Heck zum Einsatz, dessen Fertigung mittlerweile außer Haus gegeben wurde



Auf Wunsch des Kunden ließ Dominik die Krümmer weiß keramikbeschichten, doch er warnt: Wegen der heißen Katalysatoren könnte die Beschichtung auf Dauer abplatzen



Da müssen die Kunden durch: Auf den toll gestylten Seitendeckeln prangt die Nummer 41, Noriyuki Hagas Startnummer. Bis jetzt hat sich noch keiner beschwert



**SHOP
ONLINE.
LOOK GREAT.
GO RIDE.**

Jacken, Hemden, Shirts, Hoodies, Hosen, Helme und Handschuhe der besten Marken der Welt: Von Barbour, Belstaff, Deus, Matchless, Rokker, Roland Sands, Rude Riders bis Schott NYC.

**Jetzt online bestellen.
Für Mädels und Männer.**

Bad &
BOLD
Biker's finest fashion

www.badandbold.com






**Erst beim Fotografieren entdeckt:
Eine der herausragenden Schokoladen-
seiten der Yard-Built-XJR, die schnell
einen Käufer gefunden hat**

der Katalysatoren in den Krümmerrohren wird die Beschichtung auf Dauer höchstwahrscheinlich abplatzen“, sagt Dominik. „Aber mein Kunde war ins Weiß der Krümmer verliebt, wollte auch die Kineo-Speichenräder in der passenden Farbe dazu haben. Dafür blieb das Fahrwerk mit Ausnahme der schwarz eloxierten Federbeine original.“

In der Garage sind uns Männern Drillinge deutlich lieber als im Kreißaal

Am Tag nach unserer Test- und Fotoaktion soll die Blaue ausgeliefert werden. Man sieht den Mann förmlich vor sich, wie er nägelkauend hinterm Wohnzimmerfenster lauert. Gleich und gleich gesellt sich gern, heißt es, und das gilt für Motorräder – der Blick in so manche Garage beweist es – um so mehr. Eins ist sicher: In der Garage sind uns Männern Drillinge deutlich lieber als im Kreißaal. 



CUSTOM-
PARTS



Yamaha XJR (gelb)

Motor: Serie mit Serienkrümmer; SC-Project „Conic 70s“-Schalldämpfer mit EG-ABE

Fahrwerk: MT-01-Upside-down-Gabel; BKG-Gabelbrückensatz; Radialbremssattel Yamaha-R1; MT-01-Bremsscheibensatz; Kineo-Speichenfelgen, schwarz eloxiert

Specials: gold-eloxierte Pazzo-Handhebel; 7-Zoll-Scheinwerfer mit LED-Standlichtring; Rastenanlage von BKG; Kennzeichenhalter Yamaha-Zubehör; Höcker handlaminiert mit gelben Ziernähten. „Sport-Tracker“-Kotflügel mit Edelstahlhalterungen; Kellermann-Bullet-Blinkersatz mit integriertem Brems-/Rücklicht; Alu-Kettenrad



Yamaha XJR (blau)

Motor: Serie mit weiß keramikbeschichtetem Serienkrümmer; SC-Project „Conic 70s“-Schalldämpfer mit EG-ABE

Fahrwerk: Öhlins-OE-Dämpfer, schwarz eloxiert; Kineo-Speichenfelgen, Nabe schwarz eloxiert, Felgenreif weiß gepulvert

Specials: 7-Zoll-Nolden-Voll-LED-Scheinwerfersatz; Kennzeichenhalter Yamaha-Zubehör; Höcker handlaminiert mit blauen Ziernähten; XJR-Racer-Kotflügel; Kellermann-Bullet-Blinkersatz mit integriertem Brems-/Rücklicht; Alu-Kettenrad



Yamaha XJR (rot) auf Basis des Yard-Built's

Motor: Serie mit Serienkrümmer; SC-Project „Conic 70s“-Schalldämpfer mit EG-ABE

Fahrwerk: MT-01-Upside-down-Gabel, innen komplett modifiziert; Öhlins-Zubehördämpfer; BKG-Gabelbrückensatz; PVM-Aluschniederäder; Radialbremssattel vorn 2015er-Yamaha R1; FE-Bremsscheibensatz vorn; angepasster Yamaha OW01-Bremssattel hinten; Over-Racing-Schwinge und -Rahmenverstärkungen aus schwarz eloxiertem Aluminium

Specials: 7-Zoll-Nolden-Voll-LED-Scheinwerfersatz; BKG 3D-Lenker; Motogadget Motoscope Classic Speedo, M-Lock System, Griffe, Taster, Lenkerendenblinker und -spiegel; Magura HC3-Radialhandpumpen; Rasten, Kennzeichenhalter, Abdeckungen für Schwinge, Einspritzanlage und Ölkühler aus dem Yamaha-Zubehör; Höcker handlaminiert, Sitzpolster aus Alcantara-Leder; „Sport-Tracker“-Kotflügel mit Edelstahlhalterungen; Kellermann-Bullet-Blinkersatz mit integriertem Brems-/Rücklicht; Alu-Kettenrad