

CUSTOMBIKE

TECHNIK

WIE EIN TANK ENTSTEHT

LOWBUDGET

Honda Dominator
mit Spaßfaktor

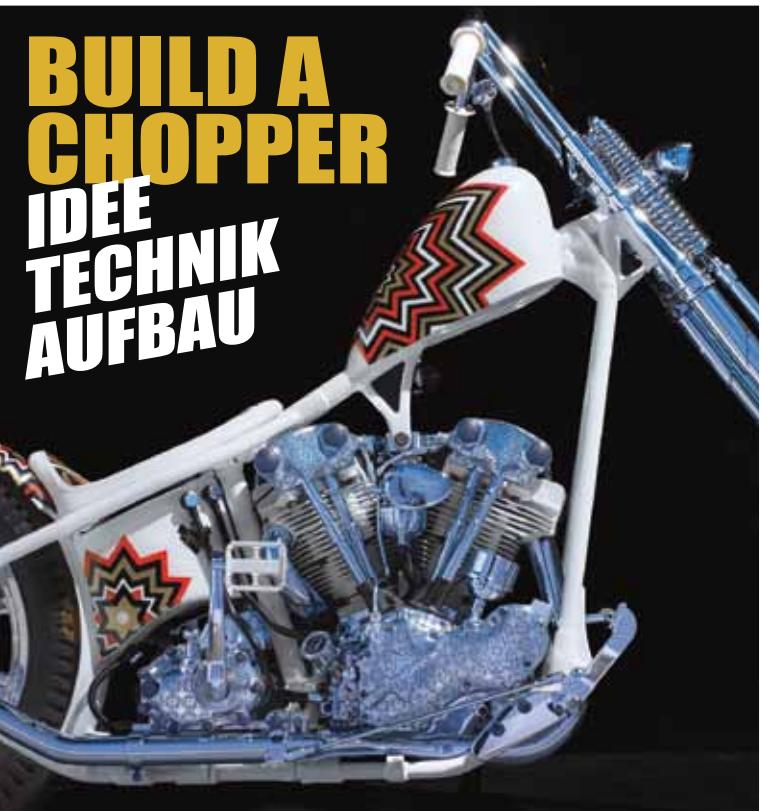
Ostreich € 6,70
Schweiz CHF 11,60
Belgien, Niederlande € 7,30
Finnland € 8,90
Dänemark DKK 66,00
Luxemburg € 7,30
Italien, Spanien € 7,30
Griechenland € 7,90
Slowenien € 7,30
Tschechien CZK 240,00
Ungarn HUF 2570,00
Schweden SEK 88,00

DEUTSCHLAND € 5,90

HISTORY
Die Geschichte
der Telegabeln



**BUILD A
CHOPPER**
IDEE
TECHNIK
AUFBAU



BUELL CHOP
Harter Rigid Racer



KAWA ELIMINATOR

Vom Softie zum
Designobjekt



FINALE FURIOSO

Das Ende naht:
Nach 21 Jahren zerschellt die XJR an
der bösen Euro-4-Wand. Zum Abschied legt
Yamaha Klein die luftgekühlte
Seele des großen Four frei

TEXT UND FOTOS: CARSTEN HEIL



So langsam sterben sie alle weg: David Bowie, Bud Spencer, Lemmy ... und jetzt die XJR. Zwar ist sie noch nicht gestorben, aber doch schon so gut wie tot. Wenn am 1. Januar 2017 die Übergangsfrist für Bestandsfahrzeuge endet, wird das Euro-4-Furunkel Yamahas letztem luftgekühlten Four den Garaus machen.

Dominik Klein, Yamaha-Händler und XJR-Veredler aus Leidenschaft, schmerzt das. Obschon sich für ihn an der Verkaufsfront der Niedergang von Yamahas Vierzylinder-Ikone schon eine Weile abzeichnet. Die konservative Kundschaft, die die XJR früher auf Händen trug, 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 ab.« 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«, fasst Dominik die Kritik der Kundschaft zusammen.

Diese Unzulänglichkeiten zu beseitigen, gehört für ihn zum täglich Brot. Zahlreiche Umbauten der Dicken stehen in seinem Laden im saarländischen Dillingen. Auch seine Cafe-Racer-Version im Brandy-Red-

Farbton der RD 350 von 1973, mit der er kürzlich den Yard-Built-Wettbewerb gegen 41 XJR-Customs aus ganz Europa gewann.

Jetzt hat er noch einen draufgesetzt und einen Einarmschwingen-Racer im weiß-blauen Speedblock-Design komponiert, der den Gipfel der bisherigen Custom-Evolution von Yamahas Vierzylinder-Ikone darstellt. Wobei das sportliche Outfit und der fahrdynamische Anspruch der Maschine sich in nichts nachstehen, denn im Serientrimm ist die XJR noch immer ein ziemlich sturer Ochse, der eher behäbig ans Gas geht und sich nur mit Nachdruck umklappen lässt.



Die Gabelbrücken lässt Dominik nach eigenen Vorgaben fräsen und auch das Design des schnielen Höckers (in dem auch Batterie und allerlei Elektrik untergebracht sind) entstand in Dillingen





In puncto Fahrwerk ist der Saarländer als Performance-Fan und Öhlins-Stützpunkt-händler anspruchsvoll. Er verstärkt den Rahmen mit Over-Querstreiben, zaubert eine Einarmschwinge aus Ducatis Hypermotard ins Heck und stützt diese über einen selbst zusammengesteckten Schwedendämpfer nebst Umlenkwippe ab. Die stämmige 48er Upside-down-Gabel kommt ebenfalls von Öhlins und arbeitet normalerweise in einer Ducati Diavel. Die Gabelbrücken werden in Dillingen entworfen und als Einzelanfertigung aus dem vollen Alublock gefräst.

Doch genug der Technik, wie fährt sich denn das Teil nun? Schon beim Aufspringen macht die sportive, weit nach vorn gespannte Sitzposition klar, dass sich das Erlebnis primär auf den intensiven Bezug zum Vorderrad stützt, ohne den Fahrer zum geknechteten Bückling zu degradieren. Dabei stehen die Stummel des einstellbaren BKG-3D-Lenkers in ihrer höchsten Position, tiefer und härter geht also schon noch ...

Wenn du vom Serienhobel kommst, öffnet dir dieses Fahrwerk auf Anhieb die

Augen für dessen Defizite. Die massive Diavel-Gabel arbeitet deutlich feinfühliger als das dürre Serienpendant. Zart tastend folgt sie der Asphaltoberfläche und verleiht dem Frontend dennoch standfeste Stabilität. Zu hart anbremsen gibts nicht, diese Gabel geht nicht auf Block. Wobei die üppig dimensionierten 320er-Scheiben mit den 484-Radialsätteln natürlich durchaus das Zeug dazu haben, dich übers Vorderrad ins Jenseits zu schicken.

Der größte Unterschied zur Serie ist die Steifigkeit des gestützten Doppelschleifenrahmens in Verbindung mit der Ducati-Schwinge im Heck. Deutlich handlicher ist die Dicke damit, vor allem das Umlegen in Wechselkurven geht mit weniger Körpereinsatz. Natürlich spielen hier auch das um gut 50 Pfund geschrumpfte Maschinengewicht und die in Richtung Handlichkeit verschobene Fahrwerksgeometrie eine entscheidende Rolle. Ein Chassis, das zwei Ligen über Serie agiert, lässt den Four gleich in ganz anderem Licht erscheinen. Doch der darf auch frei atmen, was ihm ein deut-

Beim Umstieg von der Serienfuhr auf Kleins Racing-XJR könnte man vom Glauben abfallen: Plötzlich herrscht Feuer im Maschinenraum, was dank offener Luftfilter und SC-Project-Röhren auch nicht zu überhören ist. Das Öhlins-Fahrwerk wurde penibel abgestimmt und ist um zwei Klassen besser als Serie

liches Plus an Druck und Leistung bringt: »Die XJR reagiert sehr gut auf weniger restriktive Auspuffanlagen. 20 PS bringt das eigens angefertigte Titan-Töpfchen von SC-Project ganz ohne Abstimmungsarbeit.« Allerdings auch ohne db-Killer, was der Dicken zu einem richtig unverschämten Racing-Sound verhilft. Der luftgekühlte 1250er mit offenen Atemwegen ist eine einzige Offenbarung aus Klangfeuerwerk, Schubkraft und Säsigkeit. Mit eingeschraubtem Dämpfer, offenen Luftfiltern und Softwareanpassung bleiben ihr höchst vitale 115 Pferdchen.

So fährt die XJR frei schnaufend und ordentlich abgespeckt ihrem nahenden Ende entgegen. Ein würdiger Abschied.

Mit gut 50 Pfund weniger Schlonz auf den Rippen und perfekt abgestimmtem Fahrwerk läuft die XJR zur Bestform auf



TECHNO

YAMAHA XJR 1300 | BJ. 2015
ERBAUER: DOMINIK KLEIN

MOTOR

Vierzylinder-Viertaktmotor, dohc-Vierventiler, 1251 ccm (Bohrung/Hub 79 x 63,8 mm)

Luftfilter offen
Kupplung hydr. betätigte Ölbadkupplung
Sekundärtrieb Kette
Leistung 121 PS bei 8100 / min
Drehmoment 122 Nm bei 5700 / min
Höchstgeschwindigkeit > 220 km/h

FAHRWERK

Doppelschleifenrahmen, Stahl

Gabel Öhlins FCRT, Ducati Diavel
Gabelbrücken Yamaha Klein
Schwinge Ducati Hypermotard 796
Räder V.O. Kineo 3,5 x 17, hi. 6 x 17
Reifen Bridgestone S21 (Street), V02 (Race)
Bremsen Brembo

ZUBEHÖR

Höcker Yamaha Klein
Sitzbank Alcantara, Yamaha Klein
Lenker BKG-2D
Armaturen Magura Hc³
Instrumente Motogadget Tiny
Lampe JW Speaker LED
Fußrastenanlage Over
Schutzbleche Yamaha Klein

METRIE

Leergewicht 220 kg
Radstand 1480 mm

INFO

www.motorradklein.de

» AM GASGRIFF

Nie zuvor sind wir mit Yamahas Dicker so hart an Gas und Asphalt gesegelt. Schläge ihr nicht das letzte Stündlein, man würde zu ihren Ehren einen XJR-Cup ins Leben rufen wollen. Gut abgestimmte Federelemente und die Over-Rahmenkrücken wecken verblüffendes Potenzial

