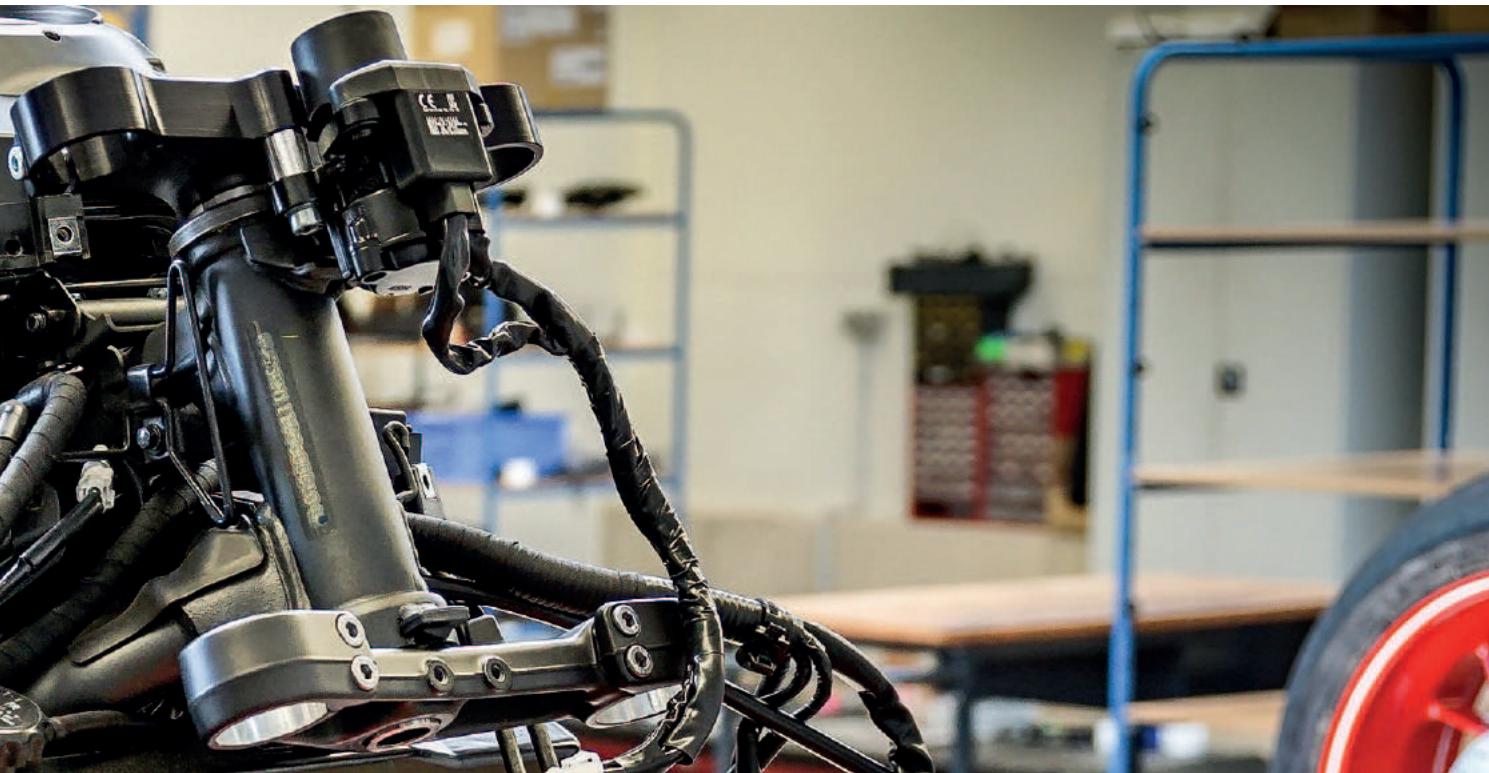


Strip-down: Der Beginn eines jeden Umbaus startet mit dem Zerlegen des Bikes. Weg mit den Serienteilen, Platz schaffen für neue Parts

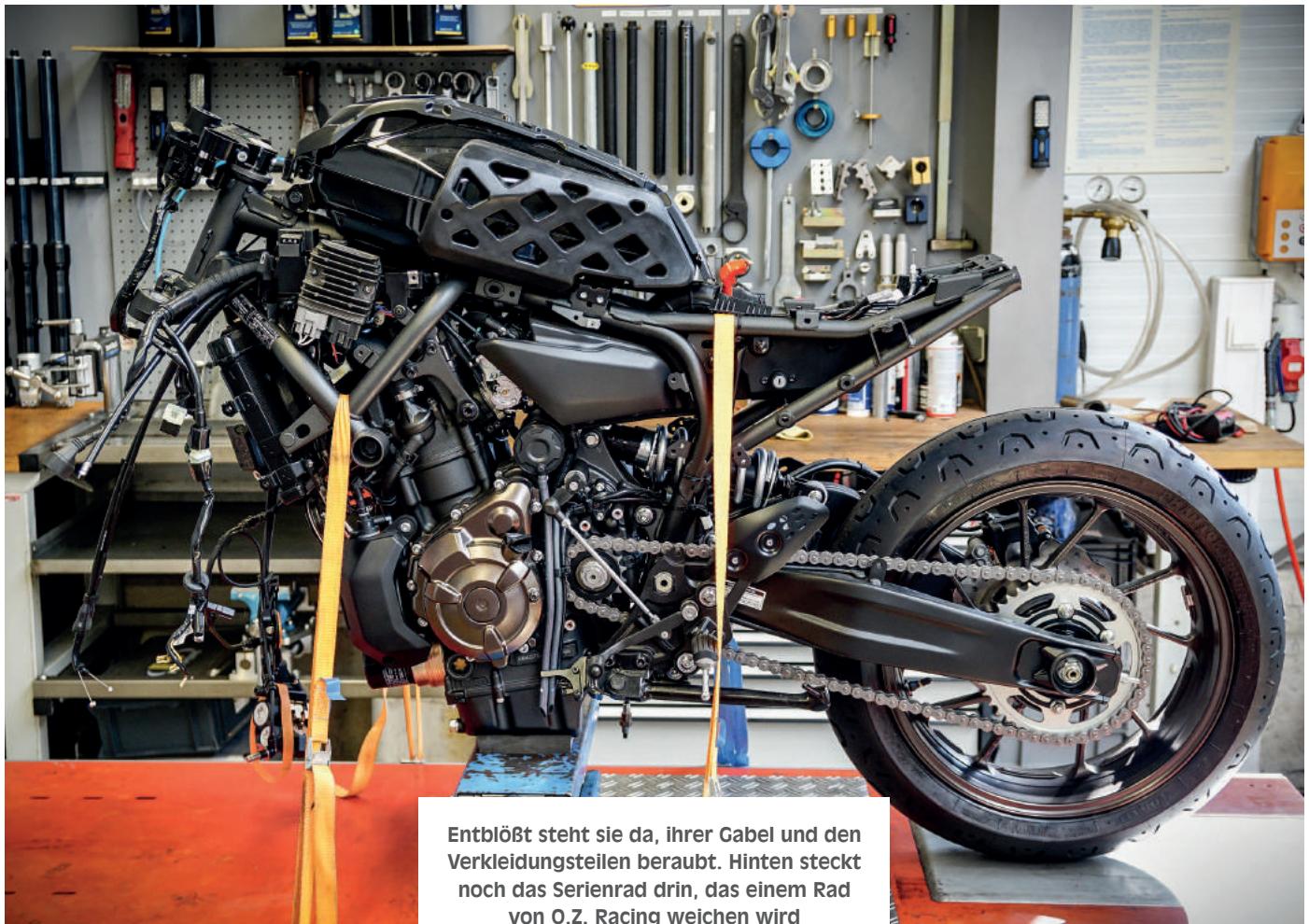


Auch 2018 hat Yamaha Europe zu einer weiteren Yard-Built-Runde aufgerufen. Für den deutschen Yard Built fiel die Wahl auf den Vertragshändler »Motorrad Klein« aus Dillingen im Saarland. Das Team um Dominik Klein wird eine XSR 700 in einen echten Racer verwandeln

CHRISTIAN HEIM (TEXT), CHRISTIAN HEIM, DOMINIK KLEIN (FOTOS)

STARTSCHUSS

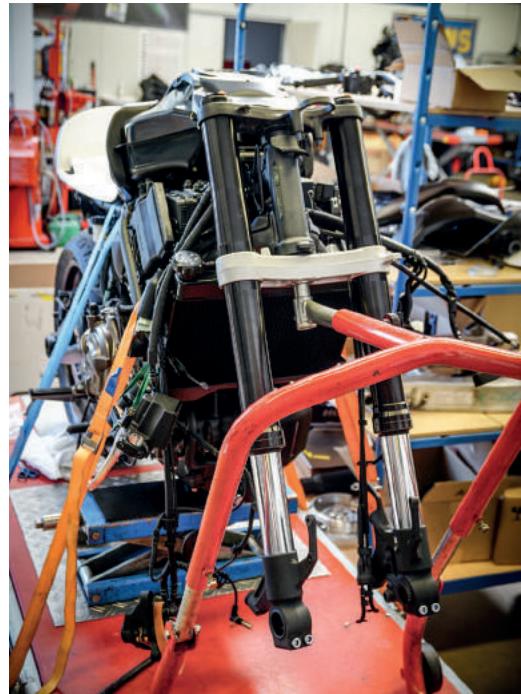




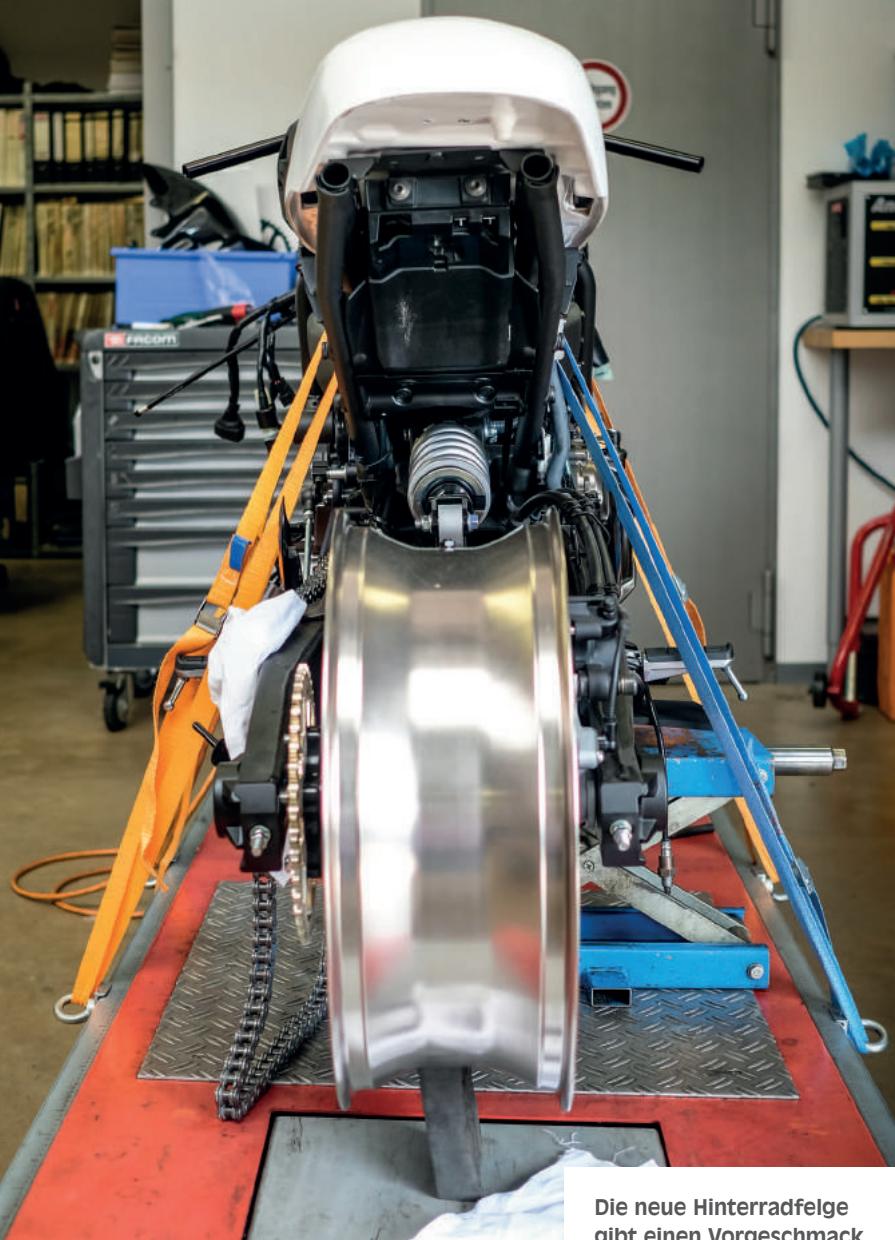
ALLE JAHRE

wieder ruft Yamaha Europe ausgewählte Händler und Customizer zum Yard Built auf. Was 2011 unter dem Projektnamen »Hyper Modified« begann, hat sich inzwischen zu einer anerkannten Serie aufsehenerregender Customaufbauten entwickelt. Länderübergreifend sind im Rahmen des Yard Buils inzwischen über sechzig Custombikes auf Basis verschiedener Yamaha-Modelle entstanden. Ein Ende ist noch nicht abzusehen, denn auch 2018 hat die Europazentrale entschieden, einen Yard Built auszurufen und die Bikes auf dem Wheels-and-Waves-Festival zu präsentieren.

Yamaha Deutschland hat sich für Dominik Klein als Yard-Built-Teilnehmer entschieden. Der Vertragshändler aus dem saarländischen Dillingen befasst sich schon seit einer gefühlten Ewigkeit mit dem Umbau von Serienmotorrädern und hat zahlreiche Bikes aus Iwata teilweise radikalen Verwandlungen unterzogen. Die Bandbreite reicht von der MT-Reihe über die Fazer, R1 und R6 bis hin zum Kult-Reihenvierer XJR 1300. Allen Bikes gemeinsam ist vor allem eins: Im Vorder-



Nicht alles passt einfach so. Manche Teile müssen selbst hergestellt werden. Und so kommt auch die Drehbank immer wieder zum Einsatz



Die neue Hinterradfelge gibt einen Vorgeschmack auf die Dimension des Reifens, der in Zukunft nicht nur die Optik der XSR verbessern soll

grund stehen immer Fahrbarkeit, Leistung und Performance. Bikes für die Galerie, die lediglich dem Zweck der Zurschaustellung dienen, wird man bei Dominik Klein kaum finden. Daher steht von Beginn an fest, dass mit der Wahl des Dillingers ein echtes Performancegerät in den Yard Built geschickt werden würde.

»Die Anfrage zur Teilnahme kam allerdings recht spät. Erst Ende Februar war klar, dass mein Team und ich ein Motorrad für den Yard Built aufbauen würden«, so Dominik Klein. Eine Herausforderung, denn etwas mehr als drei Monate, um eine XSR 700 nach den eigenen Vorstellungen zu verwandeln, bedeutet Druck. Wie bei den anderen Teilnehmern auch, muss der Aufbau neben dem Tagesgeschäft laufen, müssen zusätzlich personelle Ressourcen freigemacht werden. Anders würde es nicht funktionieren.

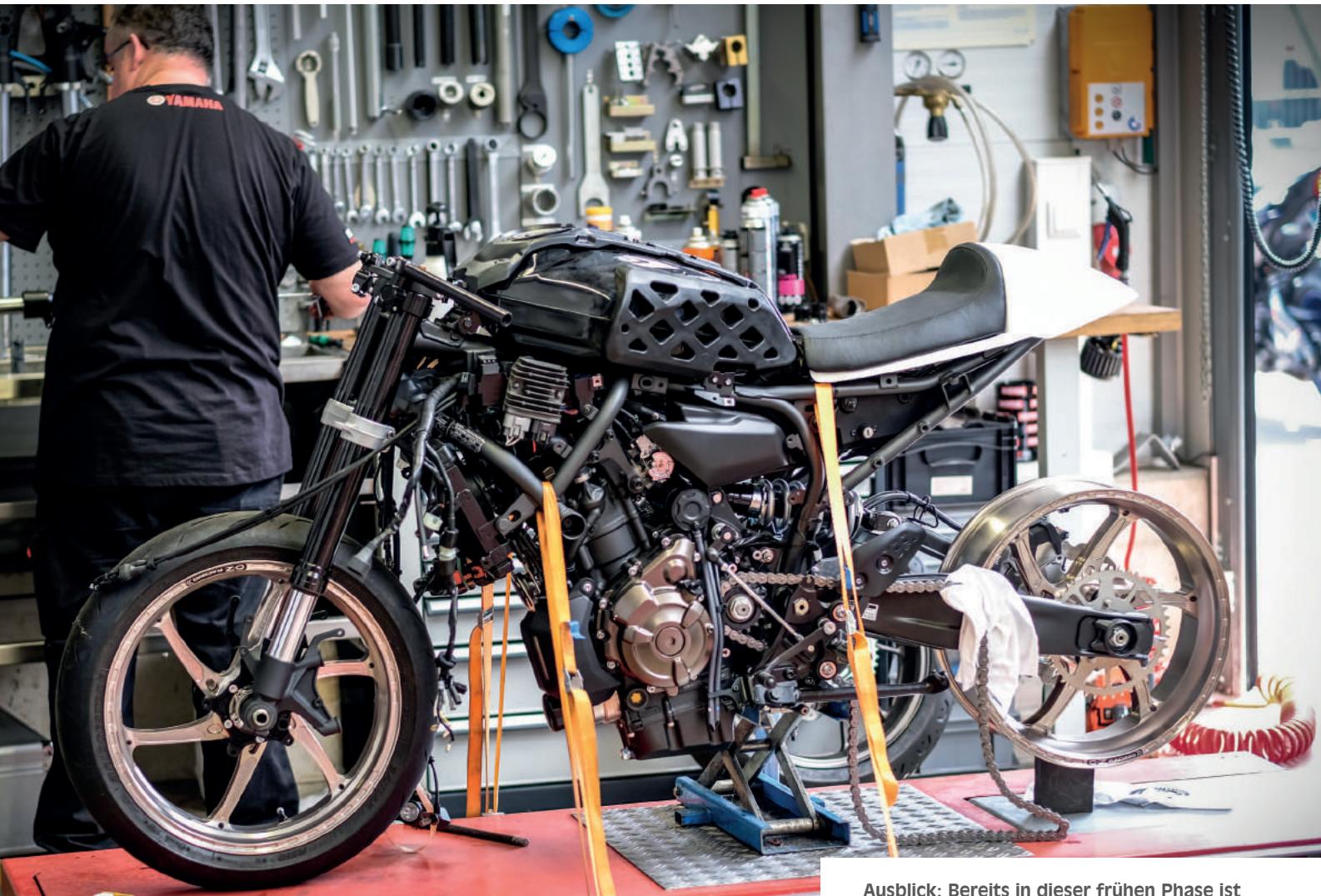
»Dafür bin ich in der Umsetzung relativ ungebunden, wenn man von den Yard-Built-Regeln einmal absieht.« Das Reglement soll als Leitfaden dienen und

**»DEN ENTWURF
MACHE ICH ALLEINE,
ENTWICKELE
VERSCHIEDENE
IDEEN, BIS SICH
SCHLIESSLICH ZEIGT,
IN WELCHE RICHTUNG
ES GEHEN WIRD«**

verhindern, dass die Yard-Built-Bikes aus dem Ruder laufen und anschließend nicht mehr als Yamahas zu erkennen sind. Doch die Vergangenheit lehrt, dass Regeln auch gerne gebrochen werden. Insofern sollte man das Reglement nicht unbedingt auf die Goldwaage legen. Schließlich ist es kein Wettbewerb, bei dem es etwas zu gewinnen gibt. Sieger werden sie am Ende alle sein. Dann, wenn ihre Kreationen beim »Wheels and Waves« Mitte Juni in Biarritz präsentiert werden.

»Den Entwurf mache ich alleine, entwickle verschiedene Ideen, bis sich schließlich zeigt, in welche Richtung es gehen wird.« Doch diesmal tut sich Dominik schwer, wie er zugibt: »Das liegt mitunter

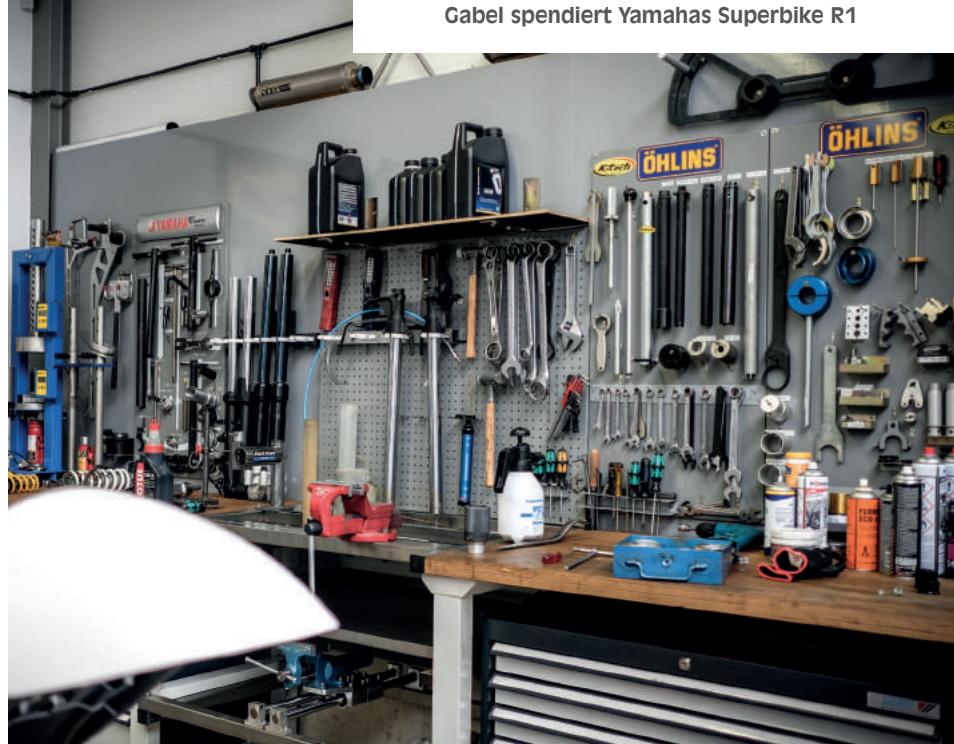




an der XSR 700 selbst, deren Tank eine aufsteigende Linie aufweist, während das Heck zum Tank hin abfällt.» So fällt die Entscheidung zuerst zugunsten eines Roadsters, der klassisch gestaltet werden soll. Dafür muss das Zentralfederbein weichen, sollen Stereofederbeine das Heck dämpfen, eine konventionelle Öhlinsgabel am Frontend Platz finden und Gussspeichenräder für die entsprechende Optik sorgen – ganz getreu dem diesjährigen Yard-Built-Motto »Back to the future«. Doch zeitliche Probleme bei der Lieferung der erforderlichen Komponenten bereiten dem hochinteressanten Entwurf ein vorzeitiges Ende. »Zeitmäßig wäre das einfach nicht machbar gewesen«, gesteht Dominik sichtlich enttäuscht ein.

Das bedeutet einen kompletten Reset, alles zurück auf Anfang und von vorn beginnen. Die Konzeptänderung geht nun in Richtung sportlich und kommt der racing-begeisterten Mannschaft sowieso entgegen. »Es wird nun ein Cafe Racer werden, wobei dem Cafe eher weniger Bedeutung beigegeben werden wird, dafür das Racer ganz groß im Vordergrund stehen soll. Es ist das,

Ausblick: Bereits in dieser frühen Phase ist zu erkennen, dass Dominik Klein sich für einen sehr sportlichen Entwurf in Anlehnung an einen Cafe Racer entschieden hat. Die Gabel spendiert Yamahas Superbike R1



was wir sowieso am besten können.« Und wie auf den ersten Fotos zu erkennen ist, läuft die Umsetzung auf Hochtouren. Die XSR 700 bekommt die Upside-down-Gabel der R1 sowie Räder des italienischen Spezialisten O.Z., die ebenso wie die Arrow-2-in-1-Auspuffanlage und die Bremsscheiben von Alpha Technik zur Verfügung gestellt werden. Die Bremspumpe kommt von Magura, der Umbausatz für die Kupplung, die in Zukunft hydraulisch betätigt werden wird, ebenfalls. Die Höckersitzbank wird dagegen im Haus selbst entworfen, der Prototyp anschließend zum Formenbauer gegeben, der die Herstellung übernimmt. Von allen Änderungen verspricht sich Dominik Klein auch eine Gewichtsreduktion. »Unter 170 Kilogramm vollgetankt sollten machbar sein.« Womit wir wieder bei der Performance wären. Mehr zum Yard Built 2018 gibt es in der nächsten Ausgabe der CUSTOMBIKE.

»ES WIRD EIN CAFE RACER WERDEN, WOBEI DER RACER MEHR IM VORDER-GrUND STEHEN SOLL«



Der Tank, der sich unter Verkleidungssteilen versteckt, wird modifiziert und komplett neu gestaltet, um die Linie des Bikes zu verbessern



Die XSR 700 ist das Basismodell für den Yard Built. Das Motto in diesem Jahr lautet: »Back to the future«

**YAMAHA
YARD
BUILT**

REGLEMENT

Das Motto des diesjährigen Yard Builts lautet: »Back to the future«, ein Mix aus futuristischem Design gepaart mit Inspirationen aus den 80er Jahren. Selbstredend sollte das Yamaha-Logo am Motorrad zu sehen sein, und wie in den Jahren zuvor sollen die Customizer auch auf Originalzubehörteile aus dem Yamaha-Katalog zurückgreifen. Eine Besonderheit muss auch diesmal eingehalten werden: Der

Rahmen darf, bis auf den Heckrahmen, nicht verändert werden. Auch am Motor sollen keine Eingriffe vorgenommen und das Triebwerk serienmäßig belassen werden. Das maximale Budget für den Customizer/Händler beträgt 10.000 Euro plus das Basisbike.

Last but not least: Die Yard-Built-Projekte sollen nicht zuletzt vor allem als Inspiration für den Endkunden dienen.

Die technischen Vorgaben zum Yard Built entsprechen mehr Richtlinien, da der Yard Built kein Wettbewerb ist, bei dem es um Platzierungen geht. Als Basis für den Umbau ist die XSR 700 zu bevorzugen.

TEIL(E)ZEIT



Der Yard Built steckt in der heißen Phase. Nach zwei Konzeptänderungen und viel verlorener Zeit steigt der Druck. Wird das Team um Yamaha-Händler Dominik Klein mit dem Umbau der XSR 700 noch rechtzeitig fertig?

CHRISTIAN HEIM (TEXT), CHRISTIAN HEIM, DOMINIK KLEIN (FOTOS)



Dominik Klein vor
der Herausforderung
namens XSR 700.
Die Yamaha ist nicht
einfach umzubauen



CUSTOMBIKE

Ihr zeigt immer wieder technisch aufwendig umgebaute Motorräder. Ist der Yard Built 2018 eure erste Teilnahme?

Dominik Klein: Nein, wir haben schon 2015 am Händlerwettbewerb im Rahmen des Yard Built teilgenommen und gewonnen, mit unserer umgebauten roten XJR 1300. 2016 gab es auch einen Händlerwettbewerb, doch im letzten Jahr wurde der Yard Built so gestaltet, dass Yamaha in verschiedenen teilnehmenden Ländern jeweils einen Motorradhändler beziehungsweise Customizer für die Teilnahme ausgewählt hat. Das war 2017 Marcus Walz, und dieses Jahr fiel die Wahl auf uns. Der Yard Built ist für uns also keine ganz neue Sache.

Habt ihr euch für den Yard Built beworben oder kam Yamaha auf euch zu?

Nein, Yamaha hat uns von sich aus angeprochen. Yamaha hat von uns schon öfter umgebaute Motorräder bekommen, unter anderem für die CUSTOMBIKE-SHOW. Eigentlich jedes Jahr, insofern ist bekannt, dass wir des öfteren Motorräder umbauen.

Die Anfrage kam relativ spät. Die Zeitspanne bis zur Fertigstellung beträgt lediglich etwas mehr als zwölf Wochen. Ziemlich knapp, wenn man bedenkt, dass manche Umbauten sehr aufwendig sind. Wie kommt ihr mit dem Druck zurecht?

Das ist schon schwierig. Die Motorradsaison hat dieses Jahr sehr spät begonnen, dafür umso heftiger. Und für uns als Motorradhändler bedeutet das, dass der Umbau irgendwie in der freien Zeit gemacht werden muss. Das ist ein Riesenproblem. Wie gesagt, durch den späten Saisonstart haben wir schon einen ganz schönen Druck im normalen Tagesgeschäft, wie selten. Und jetzt kommt noch der Yard Built dazu, aber das Motorrad muss fertig werden. Jammern nutzt also nichts.

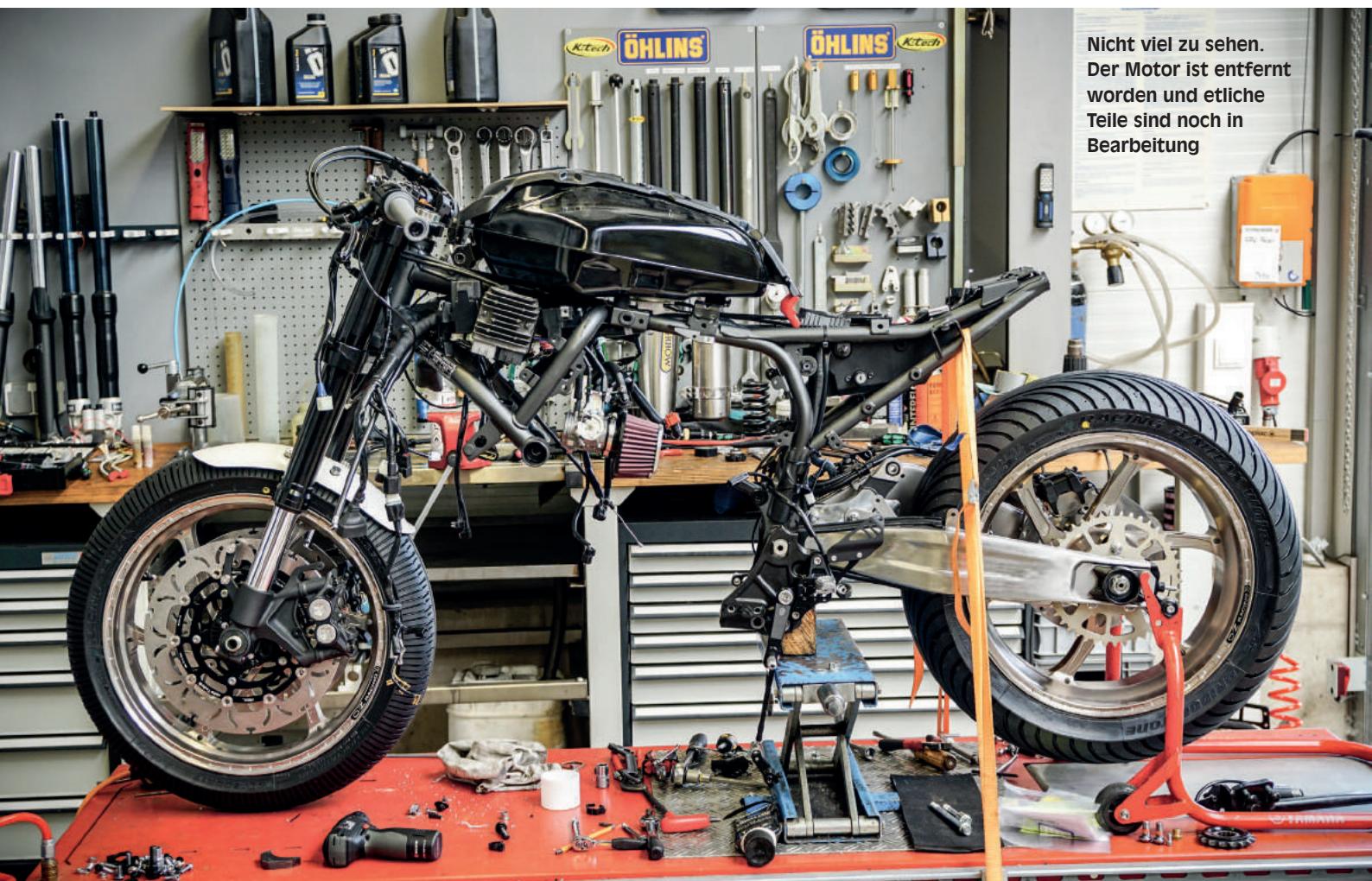
Wie leicht lässt sich eine XSR 700, die Yamaha als Umbaubasis zur Verfügung gestellt hat, umbauen?

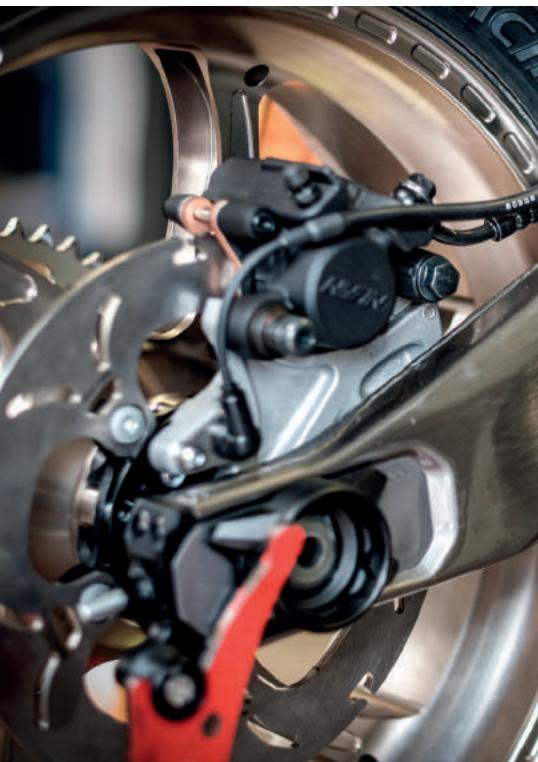
Es ist wie so oft. Kleinere Umbauten sind, genau wie bei anderen Motorrädern auch, relativ einfach. Bei umfangreichen Sachen bestimmt auch wieder die

Linie des Motorrads, in welche Richtung der Umbau geht, und vor allem, wie aufwendig man das gerne hätte. Es gibt Motorräder, da bekommt man durch den Tausch einiger simpler Teile wie Lenker oder Höcker eine völlig neue Optik. Das ist bei der XSR 700 nicht so einfach – durch die sehr markante Form des Tanks. Durch den Rahmen, der diese seitlichen Ausleger nach unten hat, ist es sehr schwierig, da etwas zu ändern. Bei einem Motorrad mit Zentralrohrrahmen, wie zum Beispiel der XJR 1300, kann ich relativ einfach einen anderen Tank draufstecken, aber bei dem XSR-Rahmen ist es äußerst problematisch.

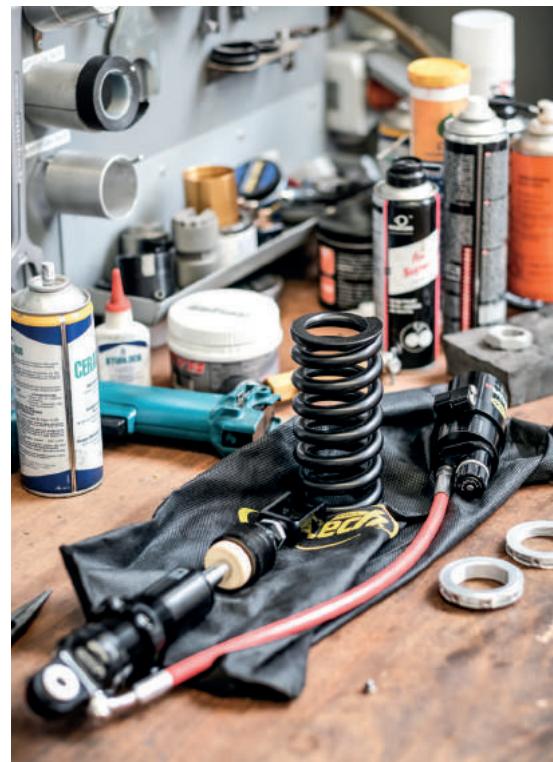
Das heißt, mit etwas mehr Zeit wäre mehr möglich gewesen?

Definitiv, aber die Frage ist dann wieder: Bleibt es im Budget und ist es das, was auch Yamaha möchte? Generell soll der Yard Built ja auch eine Anregung für die Kunden sein, ihr Motorrad umzubauen. Und so eine Geschichte mit einer kompletten Tankänderung, das ist nichts, was man im Hobbykeller machen kann. Schon gar nicht für dieses Modell.





Die Originalschwinge wurde einer gründlichen Oberflächenbehandlung unterzogen und anschließend klar pulverbeschichtet (links). Mehr Performance: Ein neues, verstellbares Federbein (rechts)



Vom Entwurf bis zur Umsetzung ist es ein langer Weg. Wie ist der erste Abschnitt gelaufen?

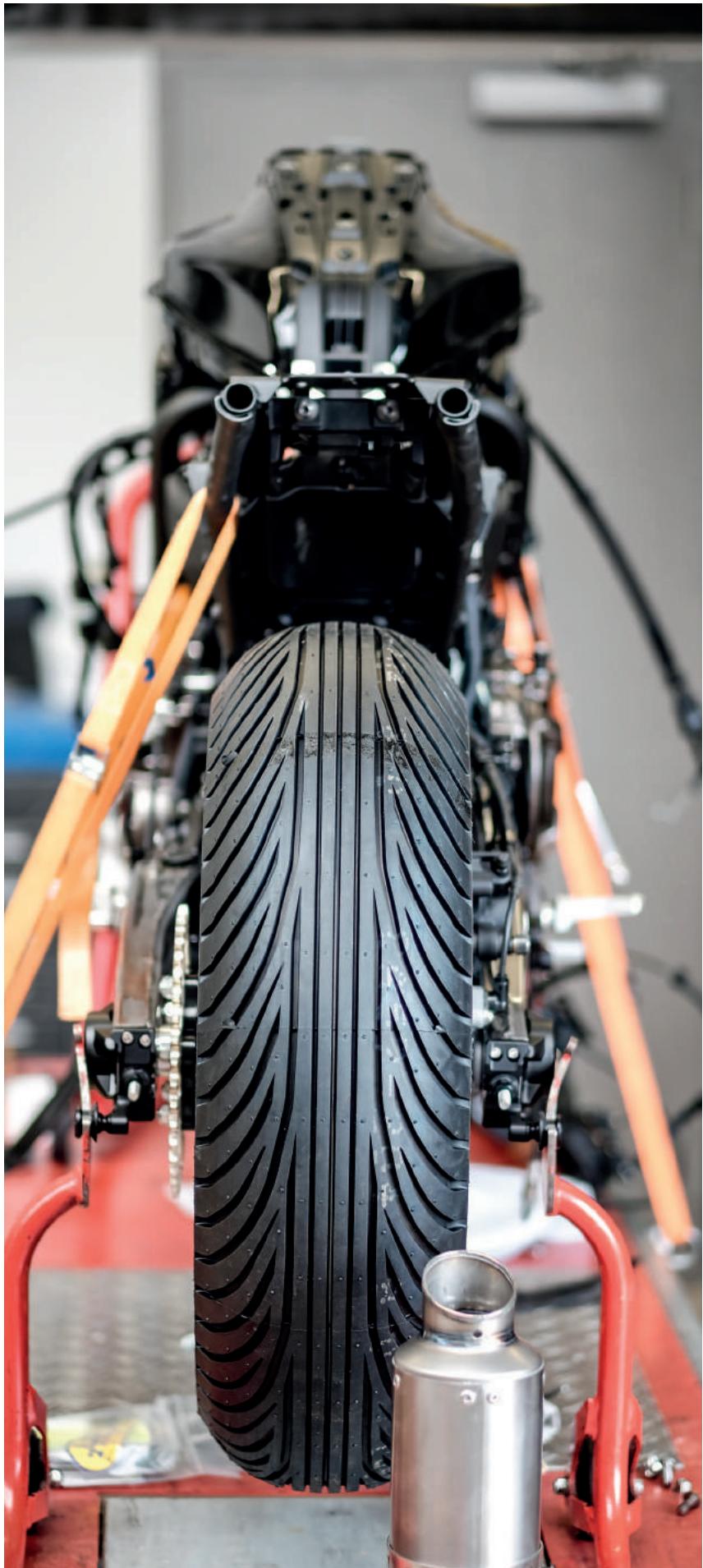
Wir hatten schon darüber gesprochen, dass die Planung inzwischen zweimal umgeworfen wurde, denn ursprünglich war es anders gedacht, verschiedene Sachen dazu schon vorbereitet, wie der Umbau auf Stereo-Stoßdämpfer. Alleine dadurch sind minimum vier Wochen vergangen, die für das jetzige Endprodukt verloren waren. Weil plötzlich auch die Räder für den ursprünglichen Umbau nicht mehr lieferbar waren, mussten wir das Konzept daher komplett ändern und haben jetzt wegen dem Tank schon zum zweiten Mal umgestellt. Im Prinzip wächst also die Planung mit dem Aufbau. Das kriegt wie immer eine Eigendynamik und am Schluss wird es anders sein, als es vorgesehen war.

Gab es Probleme, alle Ideen entsprechend anzugehen und entsprechend umzusetzen? Es ist eine Katastrophe, bedingt durch den Zeitrahmen. Technisch wäre das alles möglich gewesen, und vielleicht mache ich das auch noch. Möglicherweise nächsten Winter, wenn ich mehr Zeit habe. Und möglicherweise möchte Yamaha Deutschland so einen Umbau separat für eine andere Veranstaltung haben. Dann würde ich das ursprünglich favorisierte Konzept schon gerne realisieren.

»Bei umfangreichen Umbauten bestimmt die Linie des Motorrads, in welche Richtung es gehen wird, und vor allem, wie aufwendig man es gerne hätte«



Die Entscheidung, welcher Auspuffendtopf zum Einsatz kommen wird, steht noch aus. Straße oder Racing? Es wird spannend ...



Die ungewöhnliche Profilierung kommt aus dem Rennsport. Die Yamaha XSR 700 rollt in Zukunft auf Racing-Regenreifen

Niemand geht bei einem Umbau gerne Kompromisse ein. Welche musstet ihr hinnehmen?

Der größte Kompromiss ist eigentlich der Tank oder besser gesagt, die Form des Tanks. Dass das in der Kürze der Zeit nicht realisierbar war, ist der größte Kompromiss, etwas, was wir gerne geändert hätten. Doch vielleicht ist es im Nachhinein für das Ergebnis gar nicht so dramatisch. Jetzt wird es halt wieder sehr sportlich, aber das ist sowieso unsere Richtung, auch wenn es etwas klassischer hätte werden sollen.

Wird die XSR 700 rechtzeitig zum Wheels-and-Waves-Festival fertig?

Klar doch. Es muss und ich bin guter Dinge. Die Sachen, die wir noch kurzfristig ändern mussten, sind am Laufen. Der Lackierer weiß Bescheid, legt sich ins Zeug, ein Kollege holt das geänderte Joch für die Gabelbrücke ab, die Auspuffanlage sollte auch rechtzeitig eintreffen. Doch es ist noch viel zusammenzubauen, Halter anzufertigen, die Schutzbleche, die Lampenhalter, das Cockpit, die Elektrik muss noch angepasst werden – aber das ist am Ende alles Fleißarbeit. Dann muss auch samstags, sonntags oder mal am Feiertag hingelangt werden. Aber es wird fertig.



Noch mehr Performance: Im Zuge des Umbaus wird die Kupplung auf hydraulische Betätigung umgebaut (oben). Original-Yamaha-Zubehör: die Ritzelabdeckung (unten)

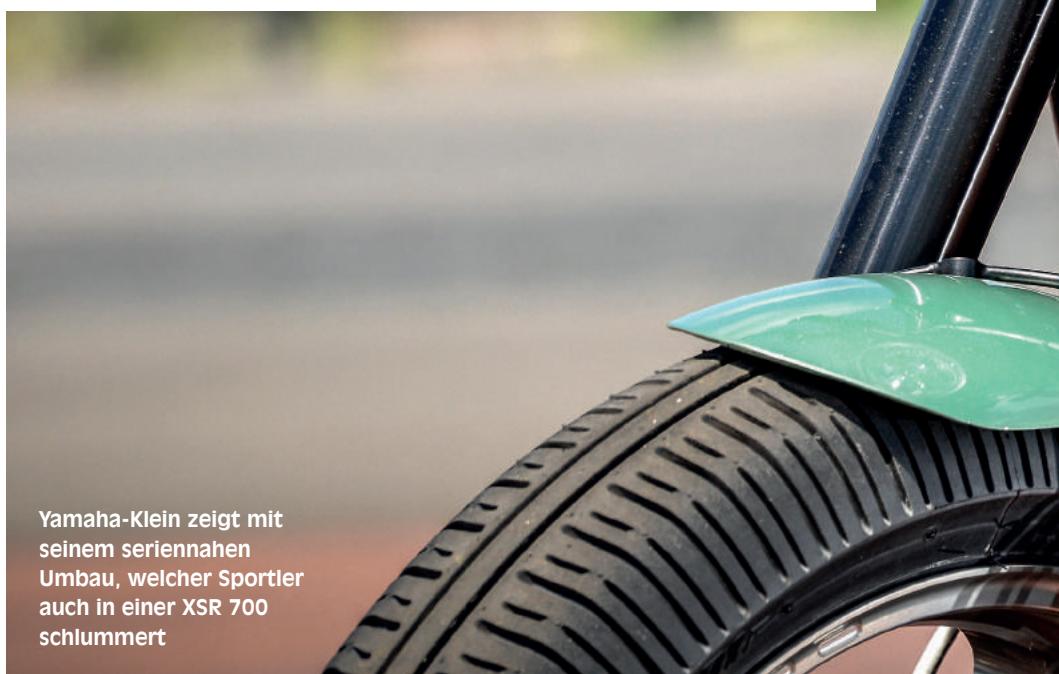




FINALE

Der Yamaha-Yard-Built 2018 ist Geschichte.
Auf dem Wheels-and-Waves-Festival in Biarritz
präsentierte Yamaha-Klein aus Dillingen,
zusammen mit den anderen Teilnehmern,
seine Bantam-Racer getaufte XSR 700 im
modernen Cafe-Racer-Stil

CHRISTIAN HEIM (TEXT UND FOTOS)



Yamaha-Klein zeigt mit
seinem seriennahen
Umbau, welcher Sportler
auch in einer XSR 700
schlummert







Markantes Erkennungszeichen: die Krümmeranlage. Statt, wie oft gesehen, in Schwarz, ganz in Weiß keramikbeschichtet

BANTAM-RACER

»Nomen est omen«, anders kann man die Namenswahl beim Yard-Built-Bike von Yamaha-Händler Dominik Klein nicht bezeichnen. Sein XSR-700-Umbau hat im Vergleich zum Serienmotorrad rund vierzehn Kilogramm an Gewicht verloren und bringt nun 172 Kilogramm auf die Waage, fahrfertig natürlich. Und wie

beim Boxen, gehört die XSR 700 damit zur leichteren Bantam-Gewichtsklasse. Dafür waren einige Änderungen notwendig, die die Mannschaft um Dominik Klein trotz zweier Entwurfsänderungen während der Bauphase mit all ihrem Können und der notwendigen Routine umgesetzt hat.

Ein auffälliges Merkmal ist der für Cafe Racer typische Höcker mit der Solositzbank. Obwohl die Yamaha-Vorgaben zum Yard Built keine Änderungen am Rahmen vorsehen, ist der Umbau problemlos möglich, denn das Rahmenheck ist nur geschraubt und bietet somit viel Potenzial für alle möglichen Kreationen. Der Höcker selbst wird im Haus entworfen, geformt, angepasst und anschließend zum Formenbauer gegeben.

Die geplanten Änderungen am Tank dagegen müssen zähneknirschend verworfen werden: »Für das, was geplant war, hat uns einfach die Zeit nicht gereicht. Mit einem neu konstruierten Tank wollten wir der XSR 700 eine neue Linie geben.« Denn als Modell aus Yamahas »Sport Heritage«-Reihe hat die XSR eine zum Frontend hin aufsteigende Linie, was einem klassischen Cafe Racer eher widerspricht. Doch auch hier beweist Dominik Klein, dass Hindernisse, die nun mal bei jedem Umbau auftauchen, überwunden werden können. Kurzerhand entscheidet man sich, doch den Serientank zu behalten, was dem Wiedererkennungswert zugutekommt. Außerdem werden beim Lackieren die Verblendungen unterhalb des Tanks in derselben Farbe wie der Rest des Bikes lackiert, was die Linienführung zum Frontend hin optisch wieder etwas herunterzieht.



Gabelbrücken und
Upside-down-Gabel
spendierte Yamahas
Superbike, die R1.
Die Lenkerstummel
stammen von BKG

Auch am Fahrwerk legt die Klein-Mannschaft Hand an und steckt die Gabelbrücken samt Upside-down-Gabel von Yamahas Superbike YZF-R1 ins Lenkrohr. Natürlich waren dafür einige Anpassungen notwendig, doch »... sportlich können wir immer noch am besten«, wie Dominik bestätigt. Die Hinterraddämpfung übernimmt ein speziell gefertigtes, verstellbares Zentralfederbein von K-Tech. Für die richtige Bremsperformance sorgen vorn ebenfalls Sättel aus der R1, die sich in standfeste Scheiben von Alpha-Technik verbeißen.

Feine Schmiederäder des italienischen Herstellers OZ ersetzen nun die Serienräder, was letztlich nicht nur dem Gewicht zugute kommt, sondern auch der Optik. Auch wenn die Performanceteile einem



Das schlanke Cafe-Racer-Heck bringt den Reifen mit der markanten Profilierung perfekt zur Geltung



Verstellbare Hightech-Fußrastenanlage aus dem Yamaha-Zubehörprogramm (oben), offene DNA-Luftfilter (unten)



»ZULASSUNGSFÄHIGKEIT IST NICHT DAS PRIMÄRE ZIEL BEI DEN YARD-BUILT-UMBAUTEN«

beim Preis die Tränen in die Augen treiben, das Budget sprengen sie nicht. Die aufgezogenen Bridgestone-Regen-Rennreifen haben natürlich keine Straßenzulassung, ebensowenig wie der Racing-Auspuff von Arrow, der, Moto-GP-verdächtig, die Verbrennungsgeräusche fast ungefiltert nach außen trägt. Auch die offenen Luftfilter würden bei einem Euro-4-Motorrad niemals

den Segen des TÜVs bekommen. »Allerdings war Zulassungsfähigkeit nicht das primäre Ziel beim Yard Built«, klärt Dominik auf. So werden auch fürs Fotoshooting kurzerhand die Spiegel abmontiert, es sieht einfach besser aus.

Bei den Armaturen vertrauen die Dillinger ganz auf Magura und rüsten die XSR 700 auf eine mechanisch betätigten Kupplung



Das Scheinwerfergehäuse mit der filigranen Halterung ist eine Eigenkonstruktion, der LED-Einsatz samt E-Prüfzeichen stammt vom Spezialisten J.W. Speaker

**»BEIM NÄCHSTEN YARD BUILT WÜRDE
ICH MIR GERNE ETWAS MEHR ZEIT FÜR
DIE UMSETZUNG WÜNSCHEN«**

Der ungewöhnliche Farbton stammt von Citroën und nennt sich »Vert Argenté«. Je nach Lichteinfall verändert er sich von Grün zu Silber



TECHNIK

YAMAHA XSR 700 | BJ. 2018
ERBAUER UND BESITZER: DOMINIK KLEIN

MOTOR

Zweizylinder-Viertakt, dohc-Vierventiler
689 ccm (Bohrung/Hub 80 x 68,6 mm)

Luftfilter	DNA-Einzelfilter
Auspuff	Arrow GP2 ESD
Getriebe	Sechsgang
Sekundärtrieb	520er-Kette
Leistung	74,8 PS bei 9000 /min
Drehmoment	68 Nm bei 6500 /min
Höchstgeschwindigkeit	k. A.

FAHRWERK

Brückenrohrrahmen

Gabel	Upside-down, Yamaha R1
Schwinge	Zweiarmschwinge mit Zentralfederbein, gebürstet
Räder	vorn 3,5 x 17 Zoll, hinten 6 x 17 Zoll
Reifen	Bridgestone Racing Battlax W01
	vorn 120/600 R17, hinten 190/650 R17
Bremsen	vorn Doppelscheibe hinten Scheibe

ZUBEHÖR

Tank	Serie
Lenker	BKG 3D-Stummel
Armaturen	Magura
Sitz	Yamaha-Klein
Heckumbau	Yamaha-Klein
Instrumente	Serie
Scheinwerfer	J.W. Speaker, Yamaha Klein
Rücklicht	Highsider-Blinker-Kombi
Felgen	O.Z. Gass RS-A
	Bremsscheiben
	Alpha-Technik

METRIE

Leergewicht	160 kg
Radstand	1405 mm

INFO

www.yamaha-klein.de
www.yamaha-motor.eu



Trotz Zeitdruck und mehrerer Neuentwürfe ist es Yamaha-Klein gelungen, die XSR 700 in einen schnittigen Cafe Racer mit High-End-Komponenten zu verwandeln, ohne dabei den Bezug zum Serienmotorrad zu verlieren



**»DEN HECKUMBAU MIT DEM HÖCKER
WERDEN WIR AUF JEDEN FALL
FÜR UNSERE KUNDEN ANBIETEN«**

um. Den Umbau-Kit gibt es vorgefertigt, und der zweite Behälter mit der hydraulischen Flüssigkeit am 3D-Stummellenker passt einfach gut. »Ich sagte es ja schon zu Beginn des Umbaus, dass das »Racer« mehr im Vordergrund stehen soll.«

Bei der Farbwahl steht übrigens Dominiks Citroën DS Pate, ein Oberklasse Sportcoupé aus siebziger Jahren. »Die Lackierung ist tatsächlich freitags vor der Abholung der XSR fertig geworden.« Denn samstags ist das Yard-Built-Bike schon auf dem Weg zur Präsentation nach Biarritz, wo auch die anderen Teilnehmer aus fünf europäischen Ländern ihre Entwürfe präsentieren.

Den krönenden Abschluss bildet wie immer das Punk's Peak Race, bei dem der Bantam Racer den ersten Lauf gewinnt, sich im zweiten aber geschlagen geben muss. Dabei holt Fahrer und Mitarbeiter Rainer Maaßen alles aus der Yamaha heraus. »Schließlich bin ich hier nicht angetreten, um zu verlieren.« Doch darum geht es am Ende auch nicht. Vielmehr wollte Yamaha auch dieses Jahr zeigen, was mit einer XSR 700 möglich ist und was für ungewöhnliche Umbauten sich mit dieser Basis realisieren lassen.



Niederlande: Ironwood Custom Motorcycles trat mit »The Cronos Joyride« zum Yard Built an



Italien: Miss Biker präsentierte mit »Yamato« einen durch ein Spielzeugboot inspirierten Umbau



Frankreich: Le French Atelier brachte mit »The Bull Noir« den großen Bruder des »Little Bull Noir« mit nach Biarritz



Portugal: Ton Up Garage orientierten sich bei ihrem Yard-Built-Bike am Stil der 80er-Jahre-Arcade-Games



Spanien: Russell Motorcycles baute mit »Resilience« eine Hommage an das 1989er Gauloise-Racing-Team