



**E**igentlich wollte ich mir ja für die Rennstrecke eine R6 aufbauen“, erklärt Dominik Klein, saarländischer Yamaha-Händler und PS-TunerGP-Mitstreiter der ersten Stunde. „Aber die 600er mit ihrer spitzen Leistungsentfaltung musst du so präzise fahren, das ist mir dann doch zu stressig.“ Da der Hobbypilot zudem mittlerweile lieber aufrecht sitzt als zusammengeklappt hinter einer Verkleidung kauert, fiel die Wahl auf eine MT-10. Moment mal, MT-10? Da war doch was? Richtig. Letztes Jahr rollte der Tuner einen megagenialen Umbau dieses Typs zum TunerGP, Preis 38 000 Euro (PS 08/2017). „Für gelegentliche Ausflüge auf die Piste viel zu wertvoll“, fand er und beschloss, sich einen massiv günstigeren Renner aufzubauen. Ein verunfalltes SP-Modell bildete den Startschuss für das Projekt MT-10R.

Die größte Herausforderung brachte die Umstellung auf die komplette Elektronik des Superbikes R1. „Dessen Fahrassistenzen regeln viel feiner“, begründet Dominik den Wechsel. Beispiel Traktionskontrolle: Dank der cleveren IMU-Box, die jederzeit den aktuellen Fahrzustand erkennt, regelt

# EGO TRIP

Wie sieht ein Bike aus, das ein Tuner nur für sich und den maximalen Fahrspaß schafft und dabei auf ein vernünftiges Budget achtet? Die Antwort liefert diese Yamaha MT-10, die gekonnt die sehr gegensätzlichen Anforderungen vereint.

Text: Volkmar Jacob; Fotos: fact, Markus Jahn



die Elektronik den Schlupf abhängig von der Schräglage. Darüber hinaus lässt sich die Empfindlichkeit der TC nun in acht Stufen einstellen. Komplette unabhängig davon arbeitet zudem die Wheelie-Kontrolle – ein Feature, welches das Serien-Naked in dieser Form gar nicht bietet. Auch die serienmäßige Motorsteuerung (ECU) ersetzte der Tuner durch ein R1-Pendant. „Das Mapping passte anfangs überhaupt nicht. Deshalb haben wir die ECU geflasht und die Steuerung von Zündung und Einspritzung auf dem Prüfstand angepasst, eine Heidenarbeit. Doch da wir zusätzlich eine Blipperfunktion für den Schaltautomaten aktivieren konnten, hat sich der Aufwand gelohnt.“

Über das ebenfalls von der R1 übernommene TFT-Cockpit lassen sich sämtliche Fahrassistenzen und deren Einstellungen abrufen und ändern. Darüber hinaus baute Klein die Kupplung für besseres Dosieren und einen stabileren Schleifpunkt auf eine hydraulische Ansteuerung um. Außerdem kümmert sich ein R1-Ölküh-

ler ums thermische Wohlergehen des Antriebs. Klingt alles sehr vielversprechend. Doch wie schlägt sich die MT-10R hier in der Lausitz?

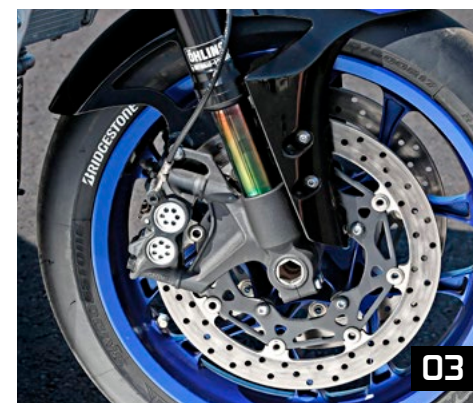
### Gezieltes Tuning funktioniert auch ohne Mörderkohle

Der Motor puncht mit herrlichem Druck aus den Ecken heraus und schießt die Yam mit gleichmäßig-kraftigem Leistungszuwachs um den brandenburgischen Kurs. Als Demonstration von Power und Kontrolle zaubert Kollege Münchinger lustvoll Endless-Wheelies aufs Parkett. Immerhin 165 PS liefert der komplett serienbelassene Antrieb in der Spitze. Genügend Schmalz, um auf den Geraden nicht zu verhungern, aber nicht so viel, dass der Ritt in Stress ausartet. Mühsam ist allenfalls, sich gegen den mit der Geschwindigkeit zunehmenden Winddruck zu stemmen – der natürliche Nebeneffekt eines Power-Nakeds.

Doch der fulminante Crossplane-Sound aus dem

Eigenbau-Auspuff animiert den Piloten, die Brause immer voll geöffnet zu halten. Dazu nimmt der Motor sauber Gas an, lediglich auf gefühlvolles Öffnen des Gasgriffs im Teillastbereich reagiert der Vierling etwas verzögert – reine Abstimmungssache. Traktions- und Wheelie-Kontrolle regulieren den Vortrieb dagegen jederzeit wunschgemäß und passend zur gewählten Stufe: Operation Elektronik-Transfer erfolgreich abgeschlossen.

Ausgetauscht hat Klein auch die Federelemente. Semiaktives Fahrwerk raus, herkömmliches rein: „Das kann man für die Rennstrecke besser abstimmen.“ Tatsächlich bügeln die mit einer Öhlins-Cartridge bestückte Standard-Seriengabel und das K-Tech-Federbein die teils üblen Falten des Lausitzrings gekonnt weg und bauen beim heftigen Anknern und ebensolchem Beschleunigen dennoch satt Dämpfung auf. Beim Abwinkeln wirkt die Yam allerdings sehr nervös, tendiert zum Kippen. Laut Dominik eine Folge des neuen vorderen V02-Slicks von Bridgestone, den die Japaner



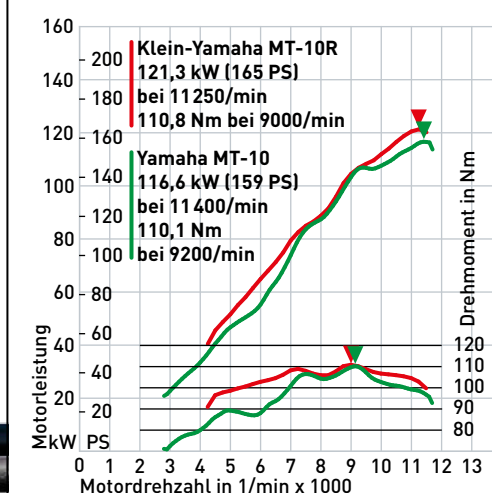
**01** Die im Kraft-Wegeverhältnis einstellbare Magura-Bremspumpe trägt zur Top-Performance der Stopper bei **02** Komplette serienbelassene Motorinnereien, lediglich ein Eigenbau-Auspuff und ein eigens programmiertes Mapping kennzeichnen die Änderungen **03** In den Bremsrädern sitzen Racingbewährte Brembo-Z04-Beläge. Standardgabel mit Öhlins-Cartridge, die Verfärbungen stammen von einer speziellen Kohlenstoff-Beschichtung (ta-C)



auch für die Bremsen. Eine feine HC<sup>3</sup>-Bremspumpe von Magura überträgt bestens dosierbaren Druck auf die Z04-Beläge (Brembo). Die stecken in den Serien-Bremsrädern der MT-10 SP, die sich freilich nur äußerlich von jenen des Standard-Modells unterscheiden. Ebenfalls Serienmaterial: die Bremscheiben. Auch das hält die Kosten gering. Klein beziffert die reinen Umbaukosten für seine MT-10R auf unter 8000 Euro. Das zeigt, dass gezieltes Verbessern nicht allzu teuer sein muss. Besonders, wenn auch ein Tuner nicht die Mörderkohle investieren möchte. ■

für ein knackigeres Einlenkverhalten entwickelt haben. Der breite Lenker tut ein Übriges, dessen Kröpfung passt aber nicht jedem. „Ziemlich flach und unbequem“, befindet Ex-Racer und PS-Gasttester Pascal „Ecke“ Eckhardt. Immerhin bringt die Stange dank ihrer um zirka fünf Zentimeter tiefer gesetzten Position mehr Druck aufs Vorderrad und damit ein deutlich transparenteres Gefühl für die Front. Dazu kann der Yamaha-Treiber die Linie in Schräglage beliebig eng ziehen, dennoch pfeilt die Fuhre äußerst stabil um die Räder – Chapeau! Applaus erntet der Umbau

### DATEN



### KLEIN-YAMAHA MT-10R

**Gewicht vollgetankt** 196 kg  
**vorn/hinten** 103/93 kg  
**Leistung** 165 PS  
**Umbaukosten** zirka 8000 Euro

Bei komplett serienmäßigen Motorinnereien beschoren der Rennauspuff und das geänderte Mapping der Motorsteuerung der Klein-Yamaha eine deutlich kräftigere Mitte und sechs PS mehr Spitzenleistung. Den Punch spürt man beim Beschleunigen aus den Ecken heraus deutlich. Dazu lässt sich die Leistung perfekt dosieren. Die Gasannahme ist im Teillastbereich leicht verzögert.

Leistung an der Kurbelwelle, Messungen auf Dynojet-Rollenprüfstand 250