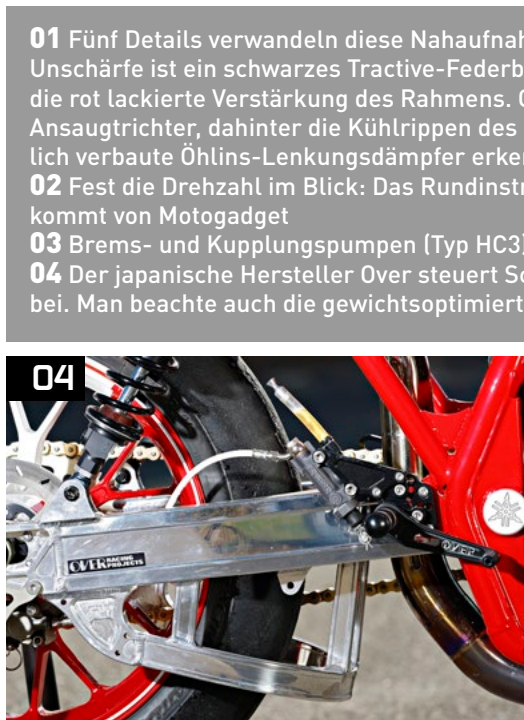
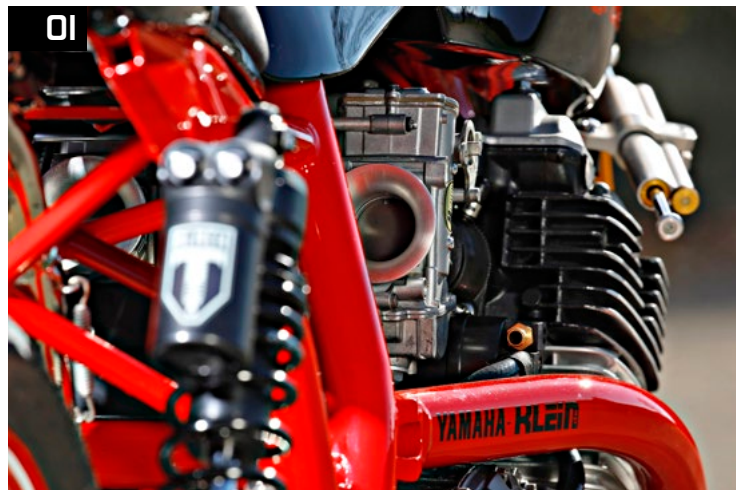


RUCK ZUCK DRUCK

Der japanische Ausdruck „Akuma“ bedeutet übersetzt so viel wie Teufel. Kein Zweifel: Wer Tuner Dominik Kleins extrem scharfgemachte XJR 1380 fährt, dem sitzt Satan persönlich im Nacken!

Text: Tobias Münchinger
Fotos: Markus Jahn





Millimeter vergrößert. Zum Umschleifen und Härten schickte Dominik Klein die originalen Nockenwellen nach Massachusetts/USA zur Firma Web Cam. Außerdem musste die Kurbelwelle abspecken und wurde feingewuchtet, das Kurbelgehäuse modifiziert. „Entscheidend für die hohe Spitzenleistung ist der Auspuff von Over mit 60er-Titanrohr“, verrät Dominik. Over kommt aus Japan und war in den 80er- und 90er-Jahren im Rennsport sehr aktiv. Teile mit E-Zulassung produziert der Hersteller allerdings keine, die Produkte müssen in Japan bestellt

und selbst importiert werden. Den kunstvoll ins Heck integrierten Karbon-Endschalldämpfer steuert SC-Project bei, diverse Verbindungsstücke der Abgasanlage stammen von Akrapovic. Aus diesen Teilen setzte Dominik eine mörderische Komplettanlage zusammen, und man ist geneigt sich vorzustellen, wie Satan persönlich während der Schweißarbeiten im Raum stand und lauthals lachte und krakeelte! Damit war die Endstufe erreicht. Sogar der Erbauer selbst musste staunen, als der folgende Prüfstandslauf bombastische 190 PS bescheinigte.

Ein solch extrem starker Antrieb verlangt nach einem stabilen Chassis. Das Fahrgestell der Akuma stammt von einer XJR 1300, aber der Rahmen wurde zusätzlich versteift und etwas gekürzt, denn die Maschine sollte eine knackige Rückseite erhalten. So entstand bei Gfk-Performance in Krefeld nicht nur ein minimalistisches Heck, in welches sich der Endschalldämpfer perfekt einfügt. Auch der lange, aber schlank und strömungsgünstig modellierte Tank wurde dort in Handarbeit gefertigt. Die Garnierung des ganzen Projekts übernehmen weitere Anbau-

01 Fünf Details verwandeln diese Nahaufnahme in ein Kunstwerk: Vorn in der Unschärfe ist ein schwarzes Tractive-Federbein erkennbar, dahinter folgt unten die rot lackierte Verstärkung des Rahmens. Oberhalb davon sitzen die offenen Ansaugtrichter, dahinter die Kühlrippen des Big Blocks. Ganz hinten ist der seitlich verbaute Öhlins-Lenkungsdämpfer erkennbar
02 Fest die Drehzahl im Blick: Das Rundinstrument mit Bluetooth-Steuerung kommt von Motogadget
03 Brems- und Kupplungspumpen (Typ HC3) plus Hebel stammen von Magura
04 Der japanische Hersteller Over steuert Schwinge plus Unterzüge zur Akuma bei. Man beachte auch die gewichtsoptimierte Bremsflüssigkeits-Ampulle

Moderne Superbikes mögen schnell und handlich sein, aber sie haben einfach keinen Druck! Selbst das maximale Drehmoment einer bärenstarken Ducati Panigale V4 von 122 Nm bei 10000/min kann einem im Vergleich mit Dominik Kleins XJR 1380 nur schwachbrüstig vorkommen. Festhalten: Hier kommt eine vollgetankt 189 Kilogramm leichte Yamaha XJR mit 1380 Kubikzentimetern Hubraum, die 190 PS leistet und bei 7429/min ein maximales Drehmoment von 158 Nm versammelt! Um eine Frage vorweg zu beantworten: Nein, außer auf dem Boulevard direkt in die Hölle kann man mit dieser Maschine weder auf der öffentlichen Straße (keine Zulassung) noch auf der Rennstrecke (viel zu laut) fahren. Trotzdem existiert sie. Warum? Weil ihr

Erbauer eine Leidenschaft für große luft-/ölgelkühlte Vierzylinder hegt und ein Ziel vor Augen hatte: Die beste XJR zu bauen, die es auf dieser Welt gibt. Als Basis diente Dominik Klein ein havariierter XJR 1200-Motor, der irgendwann Ende der 90er-Jahre getunt wurde und seitdem unbeachtet herumlag. Er war schon auf 1380 cm³ aufgebohrt, hatte Schmiedekolben und Carillo-Pleuel drin, sowie 40er-Mikuni-Flachschiebervergaser drauf. Damit brachte es der Vierzylinder bereits auf knapp 150 PS – viel zu wenig! Da sich der undichte Motor sowieso in einem allgemein schlechten Wartungs- und Pflegezustand befand, wurde gleich der komplette Zylinderkopf mit Kanälen und Brennräumen überarbeitet sowie die Verdichtung erhöht. Die Einlassventile wurden um 1,5 auf ca. 30,5 Millimeter, die Auslassventile um 1,0 auf ca. 26

DATEN

KLEIN-YAMAHA XJR 1380 „AKUMA“

ANTRIEB

Vierzylinder-Reihenmotor, vier Ventile/Zylinder, 140 kW (190 PS) bei 9175/min, 158 Nm bei 7429/min, Bohrung/Hub: 83,0/63,8 mm, 1380 cm³, Verdichtung: k. A., Dyna-Zündanlage, 40-mm-Mikuni-Flachschiebervergaser (Typ TMR40), hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbادهkupplung, Fünfganggetriebe, Kette

FAHRWERK

Doppelschleifenrahmen aus Stahl, aufwendig versteift, Lenkkopfwinkel: ca. 66 Grad, Nachlauf: ca. 90 mm, Radstand: 1480 bis 1520 mm, Ø Gabelinnenrohr: 43 mm, Federweg v./h.: 130/120 mm

RÄDER UND BREMSEN

Magnesium-Schmiederäder, 3,50 x 17/6.00 x 17, Reifen vorn: 120/600 R 17, hinten:

200/655 R 17, 320-mm-Doppelscheibenbremse mit Vierkolben-Festsätteln vorn, 200-mm-Einzel-scheibe mit Vierkolben-Festsattel hinten

GEWICHT

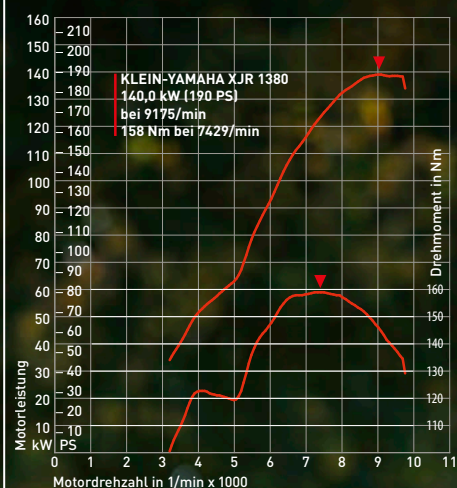
189 kg vollgetankt, Tankinhalt: 16,0 Liter

PREIS

zirka 50000 Euro

Herstellerangaben

MESSWERTE



Flachschiebervergaser sind für ihre starke Leistungsausbeute bekannt, gestalten dafür aber die Gasannahme etwas ruppig. Unterhalb von 4000 Touren blafft und spitzt der luft-/ölgekühlte Yamaha-Big Block, darüber läuft und folgt er Gasbefehlen aber blitzsauber und drückt mit einer Vehemenz, wie es sonst fast nur aufgeladene Motoren schaffen. Das Höllenspektakel bedient alle Sinne und gipfelt bei 9175/min in 190 PS und unvergleichlichen 158 Nm Drehmoment bei 7429/min. Kurz vor 10000/min ebbt der Vortrieb dann weich ab. Eine GPS-Geschwindigkeitsmessung ergab eine Vmax von 269,5 km/h.

Leistung an der Kurbelwelle, Messung auf Prüfstand des Typs Amerschlager P4



teile in den edelsten Ausbaustufen. In der Front steckt eine Superbike-Gasdruckgabel von Öhlins des Typs FGR301. Allein diese übersteigt den Wert eines Kleinwagens. Die Federbeine sind eine Spezialanfertigung von Tractive Suspension. Brembo GP4-RS-Sättel mit T-Drive-Scheiben stellen die Bremsanlage. Die Brems- und Kuppelungspumpen (HC3) sowie der Lenker und die Ventilkappen stammen von Magura. Das Drehzahl-Kombiinstrument kommt von Motogadget. Bei den speziell lackierten Rädern handelt es sich um Magnesium-Schmiedeware.

400 bis 500 Arbeitsstunden stecken in diesem Projekt. Dominik müsste etwa 50000 Euro für die Akuma verlangen, sollte er sie veräußern wollen. Manche würden die Maschine zum Fahren wahrscheinlich fast schon zu schade finden, aber da sind wir anderer Meinung. Nachdem der Motor höllentief donnernd seine Arbeit aufnimmt und auch kein Vogel oder sonstige Kleintiere in den offenen Ansaugtrichtern verschwinden, brettern wir auf abgesperrtem Testgelände ein paarmal an unserem Fotografen vorbei. Das Gerät drückt schon ab 4000 Touren brutal und schiebt bis fast 10 000/min wie der wild gewordene Beelzebub. Bei dieser Marke schlafen die meisten modernen Superbikes noch! Die Maschine wirkt außerdem spurstabil und ihr Rahmen bocksteif. Mit diesem Höllengerät ein Rennen zu bestreiten, wäre nur was für echte Teufelskerle und der Traum eines jeden Petrolheads. ■

WIR HABEN DEN WEG IN DIE ZUKUNFT VOR AUGEN

8. - II. NOVEMBER 2018 - MAILAND

In Zusammenarbeit mit



ESPOSIZIONE
INTERNAZIONALE
CICLO E MOTOCICLO