

DER KLEINE DRUCK

Klein und fein. Ersteres ist der Name des Erbauers, Letzteres die Beschreibung der modifizierten und hier getesteten XSR 700. Doch wie sportlich fährt der kompakte Mittelgewichts-Renner?

Text: Tobias Münchinger; Fotos: Markus Jahn, fact



W er eine Yamaha XSR 700 sein Eigen nennt, hat gewiss eine Affinität für Motorräder im Retro-Style. Dass im Stahl-Brückenrahmen ein putzmunterer Zweizylindermotor mit sportlichen Qualitäten seinen Dienst verrichtet, tut der Faszination XSR 700 aber garantiert keinen Abbruch. Ganz im Gegenteil: Klassische Formen in Verbindung mit sportlichem Talent liefern die Basis für einen hinreißenden Umbau. Und wenn Tuner und Yamaha-Händler Dominik Klein noch etwas mehr Zeit für dieses Projekt gehabt hätte, wäre aus der auf den Namen Bantam Racer getauften Maschine sogar ein noch wilderer Mittelklasse-Renner geworden. Denn was die Tuningschmiede Klein aus Dillingen im Saarland verlässt, verfolgt generell einen sportlichen Ansatz.

In diesem Fall steckte Yamaha Deutschland allerdings von Anfang an die Details der Mission ab: „Bau uns was Cooles auf Basis der XSR 700, das wir zum Wheels & Waves-Festival 2018 nach Biarritz mitnehmen können. Hauptrahmen und Motor dürfen nicht angetastet werden und müssen im Serienzustand bleiben.“ Und das rockt?

R1-Komponenten stehen unmissverständlich für Sportlichkeit

Innerhalb von sechs Wochen verwandelte Klein die XSR nur vordergründig in ein Show-Bike, das aktuell als Ausstellungsstück über die Messen wandert. Doch allein als Poser-Stuhl für lässige Hipster-Boy-Selfies ist der Bantam Racer viel zu schade. Hey – da steckt eine 43er-Upside-down-Gabel inklusive Gabelbrücken aus der YZF-R1 drin! Sogar bei der Bremse war der Supersportler Teilespender und steuerte die Mono-blockzangen bei. Das voll einstellbare Federbein stammt von K-Tech und sorgt dafür, dass die Maschine stabil auf Kurs und satt in Schräglage liegt.

Davon konnten wir uns am Lausitzring exklusiv selbst überzeugen: kein Wippen, kein Schunkeln oder Zappeln. Trotz brandenburgischer Holperfiste zieht der Bantam Racer souverän seine Bahnen. Hinzu kommt das geringe Gesamtgewicht. Schon eine serienmäßige XSR 700 trägt mit etwa 188 Kilogramm



kaum Fett auf den Rippen und entsprechend leicht fällt das Handling aus. Doch auf dem OP-Tisch entdeckte Dr. Klein am Serienmotorrad noch ganze 17,5 Kilogramm überflüssiges Material und setzte umgehend das Skalpell an. Zum Beispiel am geschraubten Rahmenheck, das jetzt in einem kurzen handlaminierten Höcker ohne weiteren

Schnickschnack endet und ausschließlich einen Platz bereithält – den des Fahrers. Der voluminöse Luftfilterkasten wurde entfernt, noch dazu fällt das Gewicht der Serienauspuffanlage mit schwerem Sammler weg.

Edle OZ-Aluschniederäder des Typs Gass RS-A reduzieren die Kreiselkräfte und pushen das zackige Hand-

ling der am Ende 170,5 Kilogramm leichten Yamaha auf Fahrrad-Level. Außerdem trägt der Bantam Racer BKG 3D-Stummellenker anstatt der serienmäßigen Lenkstange. Dadurch kann der Fahrer mit viel Gewicht und Druck auf dem Vorderrad durch die Ecken fegen. Versierten Piloten gelingt es, entsprechend spät den Bremspunkt zu

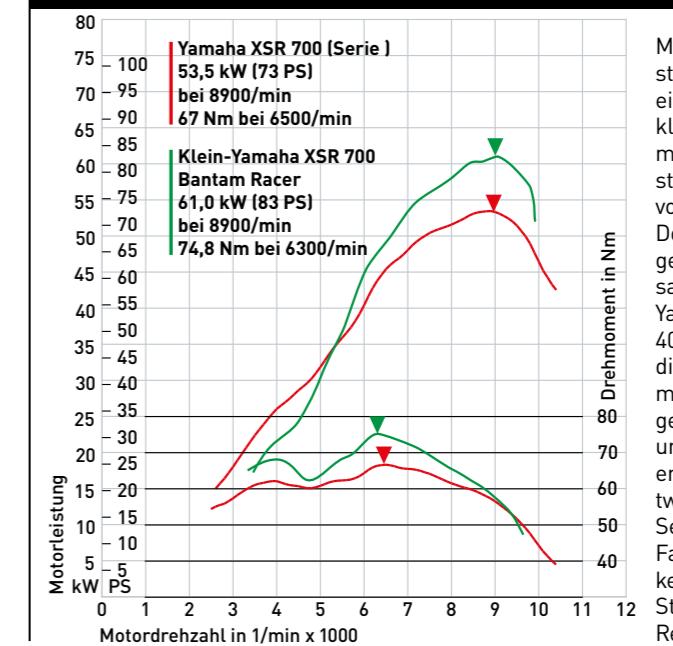
setzen und viel Schwung mit in die Kurven zu nehmen, ohne sich der Gefahr eines einklappenden Vorderrads auszusetzen. Apropos Bremsen: Der radiale HC1-Handbremszylinder von Magura zaubert einen verlässlich klar definierten Druckpunkt. In Kombination mit den übrigen hochwertigen Superbike-Komponenten – die fünf Millimeter dicken Bremsscheiben stammen von Alpha Technik – fügen sich die Einzelteile zu einer renttauglichen Bremsanlage zusammen, die enorm kräftig zappt. Auch der Kupplungszyylinder mit HYMEC-System kommt von Magura. Die hydraulische Betätigung verbessert die Dosierbarkeit der Kupplung und übertrifft die mechanische Variante einer Serien-XSR bei Weitem.

Bleibt nur noch die Frage zu klären, wie es mit dem Druck aussieht? Da das Projekt von Anfang an kein Motor-tuning erlaubte, reißt die Klein-XSR 700 keine Lightweight-Leistungsgrenzen ein. Doch das muss sie auch nicht, weil die Bantam ihren Speed durch präzise Einlenkpunkte, spätes Bremsen und hohe Kurvengeschwindigkeiten holt. Aber ein bisschen geht natürlich immer: Dank Arrow-Komplettanlage, großen und offen zur Schau gestellten DNA-Luftfiltern sowie einem geflashten Steuergerät bringt es die Klein-XSR 700 auf 83 PS – zehn Ponys mehr als in der Serie. Im unteren Drehzahlbereich fühlt sich der perfekt abgestimmte Zweizylinder mit seiner weichen Gasannahme bärig-druckvoll an und begeistert oben heraus mit Spritzigkeit. Bantam definiert im Kampfsport übrigens eine niedrige Gewichtsklasse und bedeutet „klein“. Mit dem Fahrspaß hat das Adjektiv allerdings nicht das Geringste zu tun! ■



- 01** Freie Sicht nach vorn auf den Asphalt. Das digitale Rundinstrument entspricht dem Serienzustand
02 Die stabile 43er-KYB-Gabel mit 120 mm Federweg ist voll einstellbar. Sie stammt mitsamt den Gabelbrücken aus dem Supersportler YZF-R1
03 Bei einer Serien-XSR 700 hängt an dieser Stelle ein fetter Luftfilterkasten im Rahmen. Der Bantam Racer setzt auf offene DNA-Filter
04 Mittels 200er-Bridgestone R11-Pneu baut die XSR 700 enormen Grip auf. Ebenfalls im Bild: Renntröte von Arrow und Fernversteller für die Druckstufe des K-Tech-Dämpfers

MESSWERTE



Mit 83 PS Spitzenleistung sticht der Bantam Racer eine serienmäßige XSR 700 klar aus. Das Leistungsplus macht sich auf dem Prüfstand zwar erst oberhalb von 5000/min bemerkbar. Doch in der Praxis sorgt das geringe Gesamtgewicht der sauber abgestimmten Klein-Yamaha für Schub von unter 4000/min bis 9000/min. Auch die Drehmomentkurve des mittels Arrow-Komplettanlage, offenen DNA-Luftfiltern und angepasster Motorsteuerung aufgepeppten Reihen-twins bewegt sich klar über Serienniveau. Die Arrow-Fanfare sorgt außerdem für kernigen, aber nicht für den Straßenbetrieb zugelassenen Rennsound.

Leistung an der Kurbelwelle, Messungen auf Dynojet-Rollenprüfstand 250

DATEN

KLEIN-YAMAHA XSR 700 BANTAM RACER

ANTRIEB

Zweizylinder-Reihenmotor, vier Ventile/Zylinder, 61 kW (83 PS) bei 8900/min, 74,8 Nm bei 6300/min, Bohrung/Hub: 88,0/68,6 mm, 690 cm³, Verdichtung: 11,5:1, Zünd-/Einspritzanlage, 38-mm-Drosselklappen, hydraulisch betätigtes Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, Kette

FAHRWERK

Brückenrahmen aus Stahl, Lenkkopfwinkel: 65,5 Grad, Nachlauf: 90 mm, Radstand: 1405 mm, Ø Gabelinnenrohr: 43 mm, Federweg vorn/hinten: 120/120 mm

RÄDER UND BREMSEN

Leichtmetall-Schmiederäder, 3,50 x 17/6,00 x 17, Reifen vorn: 120/70 ZR 17, hinten: 200/55 ZR 17, 320-mm-Doppelscheibenbremse mit Vierkolben-Festsätteln vorn, 245-mm-Einzelscheibe mit Einkolben-Schwimmsattel hinten, ABS

GEWICHT

170,5 kg vollgetankt, Tankinhalt: 14,0 Liter Super

PREIS

zirka 20000 Euro

Herstellerangaben





17,5 Kilogramm verlor die leichte Klein-Yam gegenüber der Basis-XSR

KLEIN-YAMAHA

KORREKTE KURVE

Da hat einer nicht richtig aufgepasst: Bei den Leistungskurven der Klein-Yamaha XSR 700 Bantam Racer in PS 01/2019 kam es zu einem Übertragungsfehler der Werte. Im Drehzahlbereich um 5000/min lag die Klein-Yamaha zu dicht an der Serie. Im aktualisierten Diagramm rechts stimmen die Kurven. Auch wenn die Bantam nach 4000 Umdrehungen noch einen zarten Schwenk nach unten macht, demonstriert sie ansonsten eindrücklich, wie wirkungsvoll das Tuning von Dominik Klein war. Der Abstand zwischen den beiden Kurven ist ein beachtlicher.

