

# „Was für ein höllen mäßiges Grollen“



Nur das Nötigste: Drehzahlmesser und großer Schaltblitz (oben), Ansaugtrichter in Elefanten-Format (unten)



## TOBI MÜNCHINGER KLEIN-YAMAHA

PS-MANN, WÜRDE SOGAR GESCHÄFTE MIT DEM TEUFEL MACHEN

Fast hätte ich gesagt, mein Jahres-Highlight 2018 war die mächtige Ducati Panigale V4S. Seit dem großen Superbike-Vergleichstest im Frühjahr auf der Rennstrecke von Alcarras war ich fest davon überzeugt! Doch ich werde an dieser Stelle nicht von hoch komplizierter V4-Technik aus Bologna schwärmen. Werde nicht tief beeindruckt von unglaublicher Handlichkeit und spitzenmäßigem Vorderradgefühl in tiefsten Schräglagen erzählen und auch keinen von wegen ausgeklügelter Elektronik herschwadronieren. Ganz und gar nicht! Mein Highlight 2018 war eine luft-/ölgekühlte Yamaha XJR mit riesigem Reihenvierzylinder. Aber nicht irgendeine, sondern eine von Yamaha-Händler und Tuner Dominik Klein extrem modifizierte.

Eines Tages stand der Feuerstuhl in der Tiefgarage der Redaktion. Als ich morgens daran vorbeischlappete, hätte ich mich schier an meiner eigenen Spucke verschluckt. Da waren 40er-Mikuni-Flachschiebervergaser und offene Ansaugtrichter verbaut. So groß, dass sich ein Elefant darin hätte verstecken können! Meine Au-

gen erblickten weiterhin einen kunstvoll seitlich verlegten Öhlins-Lenkungsdämpfer, eine dicke Öhlins-Gasdruck-Superbikegabel des Typs FGR301 sowie geschwärzte Federbeine von Tractive. Ich identifizierte Brembo-GP4-RS-Sättel und feinstes Material von Magura. Die Maschine hatte einen gekürzten, gecleaned und verstieften Rahmen, und die Schwinge trug Unterzüge. Außerdem war das Heck rennmäßig kurz gehalten. Eine aus 60 Millimeter starken Rohren gespeiste Vier-in-eins-Fanfare lugte in Form eines SC-Project-Endschalldämpfers daraus hervor. Der Tank der Yamaha war ganz klar eine Sonderanfertigung und fügte sich perfekt ins Gesamtbild. Kurzum: eine wundervoll aufgebaute Klassik-Rennmaschine – nämlich für den Beelzebub höchstpersönlich!

Die auf den Namen Akuma (Japanisch für Teufel) getaufte XJR schöpft aus dem auf 1380 Kubikzentimeter aufgebohrten Vierzylinder sagenhafte 190 PS. Kurbelwelle, Nockenwellen, Ventile, Kolben und der komplette Zylinderkopf wurden dafür mit größtem Aufwand bearbeitet. Schwer

zu beschreiben, was für einen bösartigen Sound dieses Gerät von sich gibt. Selten zuvor habe ich einen Vierzylinder so höllenmäßig grollen, krachen und donnern gehört. Als ich für Fotofahrten auf abgesperrter Strecke die Schieber aufdrehte, schob die Akuma nach einem herzhaften Flachschieber-Ruck bei vielleicht 4000 Umdrehungen mit unvergleichlichem Schub voran. Moderne Superbikes gehen gefühlt erst weit jenseits der 10 000er-Marke so dermaßen ab wie Dominik Kleins XJR 1380, biegen dafür natürlich viel handlicher ab. Mit viel Zug auf der Kette durch eine leichte S-Kurve gezündet, fühlte sich die XJR 1380 bocksteif an.

Leider konnte ich nicht viel fahren, und es blieb bei wenigen Metern die Straße hoch und runter. Trotzdem hat mich die Akuma mit ihrer unglaublichen Power, vor allem aber mit ihrem klasse Aufbau und der detailverliebten Machart extrem in ihren Bann gezogen. Wenn mir Luzifer persönlich einen Überlassungsvertrag für dieses Motorrad hinlegte – ich würde ohne zu zögern unterschreiben!