

20

Super Fahrwerk, erstklassiger Motor: Die Klein-Yamaha YZF-R1 überzeugete beim TunerGP auf der ganzen Linie



Titelfotos: fact, Jörg Künstle, Suzuki, Yamaha, mps-Archiv / Fotos: Markus Jahn (2), Flash Art, Jörg Künstle, Andreas Riedmann



Motorräder in diesem Heft

24 APRILIA RSV4 1100 Factory
24 APRILIA Tuono V4 1100 F.
24 BMW S 1000 R
24 BMW S 1000 RR
56 DUCATI Desmosedici GP07
12 DUCATI Panigale V4 S/R

88 HONDA CB 900 RR Firebl.
124 HONDA CRF 450 Supermoto
56 HONDA NS 500
56 HONDA NSR 500
56 HONDA RC211V
46 KAWASAKI ZX-6R

24 SUZUKI Katana
24 SUZUKI GSX-R 1000 R
56 SUZUKI GSX-RR
08 TRIUMPH Daytona Moto2
56 YAMAHA OW61/OW76/M1
20 YAMAHA YZF-R1



Text: Volkmar Jacob
Fotos: fact, Markus Jahn

SERIENKILLER

Mit dieser R1 setzt die Firma Motorrad Klein ihre Serie wahrer Killer-Superbikes fort. Geflasht von Umbauten der letzten Jahre, meist Yamahas, sind unsere Erwartungen entsprechend hoch. Zu hoch?

Prominente Verstärkung in der Box von Dominik Klein. Mit Marvin Fritz hat der saarländische Tuner den IDM-Superbike-Champion von 2016 und Profi-Racer in der Endurance-WM verpflichtet. Mission: Im Rahmen des PS-Bridgestone TunerGP ein erstes Rollout mit der veredelten R1 vornehmen, Abstimmungsarbeiten beim Fahrwerk und der Elektronik inklusive. Nach zwei Turns und einer sagenhaften 1.42,8er-Runde auf dem GP-Kurs in Hockenheim ist die Arbeit erledigt, die Männer hochzufrieden. Doch taugt das Geschoss auch für Normalos?

Seit 2005 stellt diese Yam bereits den sechsten R1-Umbau des Händlers. Allesamt feinsten Racing-Stoff, an den richtigen Stellen clever modifiziert. Auch in dieser Yamaha steckt viel Detailarbeit, Beispiel Motor: umgeschliffene Originalnockenwellen für schärfere Steuerzeiten, leicht

erhöhte Verdichtung, robuste Stahlpleuel statt serienmäßiger Titanteile, feinbearbeiteter Zylinderkopf plus Glasperlenstrahlung, Kit-Ansaugtrichter und -Elektronik, Titankrümmen mit speziellem Endtopf für Trackdays.

Die Anlage (Akrapovic) hält die restriktiven Lärmbestimmungen von Hockenheim ein, bei angeblich nur geringfügigen Leistungseinbußen. Das auf dem hauseigenen Spezialprüfstand mit Wirbelstrombremse abgestimmte Aggregat drückt satte 209 PS, für die generell schwierig zu tunenden Crossplane-Motoren ein top Wert. In der sonst serienmäßigen Kupplung stecken leichtere Alu- statt Stahlscheiben, hinterschlifene Schaltklauen gewährleisten superexakte Gangwechsel und fest rastende Zahnräder. Last but not least sichern leistungsfähigere Wasser- und Ölkühler einen gesunden Wärmehaushalt. „Bei allen Umbaumaßnahmen ist die Abstim-

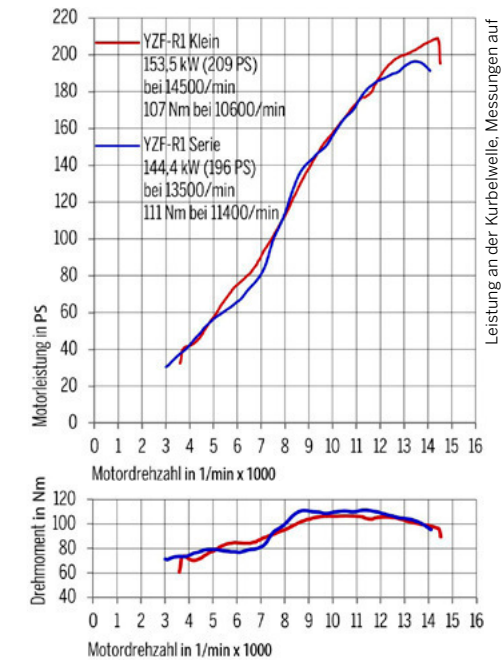
Die Klein-R1 erlaubt enge und engste Linien, bietet dabei ein for-midables Feedback – das bringt Speed und macht irre Laune



Top aufgebautes Superbike, perfektes Finish: In der R1 stecken viele bestens harmonisierende Spezialteile. Das hat natürlich seinen Preis, die reinen Umbaukosten ohne Maschine betragen 30 000 Euro. Leute mit schmalerm Geldbeutel picken die für sie wichtigen Komponenten heraus und stellen sich ihr Wunschbike zusammen. Empfehlenswert für Track-days und Hobbyracing: ein gut ansprechendes, sauber ausbalanciertes Fahrwerk mit genügend Dämpfungsreserven

Klein-Yamaha YZF-R1

Gewicht 177,3 kg, **vorn/hinten** 53,8/46,2 %, **Leistung** 209 PS, **Umbaukosten** 30 000 Euro



Leistung an der Kurbelwelle, Messungen auf Dynojet-Rollenprüfstand 250

Kräftiger in der Mitte und mehr Spitzenleistung, dazu lässt sich die Power der getunten R1 bestens dosieren. Außerdem ist das Bike nicht zu laut, der Umbauaufwand hat sich gelohnt.

mung der Kit-Elektronik das Komplizierteste“, weiß Klein. „Einspritzzeiten bei jeder Last, Drehzahl und in jedem Gang festlegen, dazu die Feinjustierung der kompletten Fahrassistenzen – da programmierst du dir den Wolf.“ Mühen, die sich aber definitiv gelohnt haben. Das Superbike hängt erstklassig am Gas, reagiert wunderbar direkt, aber nicht zu heftig auf Gasbefehle und marschiert bereits bei mittleren Touren wie Hölle. Dazu powert die R1 herrlich gleichmäßig durchs Drehzahlband und liefert exakt den Schub, den der Pilot abrufft – viel besser geht’s nicht. Dazu läuft der Motor außerordentlich kultiviert und der V4-Sound, der aufgrund der mit 90 Grad Hubzapfenversatz rotierenden Kurbelwelle entsteht, erzeugt durch und durch Gänsehaut.

Beliebige Linienwahl - Hammer!

Euphorie herrscht auch in Sachen Fahrwerk. Die Yam sticht ultrapräzise und superhandlich in die Ecken, die Rückmeldung von der Front ist schlicht sensationell. Bereits serienmäßig für ihr

klasse Einlenkverhalten bekannt, toppt die Klein-R1 diese Eigenschaft noch. Dabei zirkelt der Pilot auf engsten Linien um die Radien und kann diese jederzeit beliebig korrigieren. Leichte Schmiederräder ersetzen die massiven Magnesium-Serienfelgen und tragen zum formidablen Handling bei. Dazu spricht die Gabel göttlich an, saugt die vereinzelt Bodenwellen förmlich in sich auf. Die schlechte Nachricht: Bei dem Teil handelt es sich um die Superbike-Gabel FGR 301 von Öhlins, Kostenpunkt knapp 12 000 Euro. Deutlich günstiger ist der von Dominik überarbeitete hintere Dämpfer aus gleichem Haus, der seine Arbeit ebenfalls formidabel verrichtet.

Kaum Materialkosten fielen derweil bei der Geometrie an. Für ein besseres Handling hob der Fahrwerksspezialist Front und Heck an, hinten minimal weiter als vorn. Um in jeder Fahrsituation dennoch Stabilität zu gewährleisten, fräste er die Radaufnahme der Schwinge aus, setzte das Rad weiter nach hinten und spendierte der Kette vier weitere Glieder. Am Gabel-Offset änderte Klein derweil nichts, der größere Standrohr-



MOTORRAD KLEIN
Dominik Klein,
Röntgenstraße 5,
66763 Dillingen/Saar,
www.motorradklein.de

Durchmesser verlangt jedoch spezielle Gabelbrücken. Um den serienmäßig fummeligen Radwechsel hinten zu erleichtern, wurde der Bremssattel kurzerhand unter die Schwinge versetzt. Stichwort Bremsen: Sieben Millimeter dicke Guss-scheiben vorn ersetzen die dünnen Stahlscheiben der Serie. Doch warum Guss? „Das Material ist etwas leichter und verträgt höhere Temperaturen“, erklärt Klein. „Außerdem fahren sich die Scheiben gleichmäßiger ab. Allerdings verlangen sie spezielle Beläge, wir nutzen welche mit hohem Kohlenstoffanteil.“ Für unseren Geschmack beißt diese Kombination allerdings zu lasch zu, außerdem verlangt sie hohe Handkräfte. Profi-Racer Fritz bevorzugt diese Variante, da er damit „weit und präzise in die Kurven bremsen kann“. Ein Fragezeichen betrifft spürbares Rattern der Front bei starkem Verzögern, das beim Profi aber merkwürdigerweise nicht auftritt. Eventuell eine Folge einer zu straff eingestellten Anti-Hopping-Kupplung, wodurch bei frühem Zurückschalten ein stempelndes Hinterrad Unruhe ins Fahrwerk leitet. Abschließend können wir die Ursache aber nicht lokalisieren.

Gewissheit herrscht indes beim Lenkkopf, der Schwinge und der Federbein-Umlenkung – sie ruhen ausnahmslos in Präzisionslagern.

Sitzen diese unsichtbar im Bike, fällt die markante Verkleidung sofort auf. Statt versteckt mit der untersten Kohlefaserschicht verwoben, erscheinen die gelblichen, der Elastizität dienenden Aramidfasern als Designelement. Ungewohnt, aber hübsch.

Um zum Schluss die eingangs gestellten Fragen zu beantworten: Nein, unsere Erwartungen an diesen Umbau fielen nicht zu hoch aus, er ist einfach mega! Und ja, die Yam taugt wegen ihrer Nutzerfreundlichkeit auch für Normalos. Für 2020 überarbeitet Yamaha sein Superbike. Klein könnte also nächstes Jahr erneut eine R1 zum TunerGP rollen – und damit die Killer-Serie fortführen! ■



Spezielle Brücken für die stärkere Gabel (o.), an der Radachsaufnahme ausgefräste Serienschwinge