

TEST KOMPAKT

Für immer Frühling

Dominik Klein und sein Team gelten als Top-Adresse für hervorragend umgebaute Yamaha XJR 1300. So wie dieses sonnige Exemplar.

Der Saarländer Dominik Klein ist Perfektionist, legt viel Wert auf Top-Handwerk und hohe Funktionalität: „Wir bauen keine Showbikes, sondern echte Fahrmaschinen.“ Trotzdem macht seine jüngste Yamaha XJR 1300 auch optisch an. Eine stämmige, vierzylindrige Front trifft auf ein luftig-freizügiges Heck. Im Komplett-Umbau stecken viel Arbeit und Know-how. Per Laservermessung wurde die Einarmschwinge aus einer Ducati Hypermotard ausdistanziert, damit die Kettenflucht passt. Aufwendig war auch die Adaption der kohlenstoffbeschichteten Upside-down-Gabel einer Ducati Diavel per eigenkonstruierten Gabel-Brücken.

Gut stehen der Yamaha polierte Felgen einer Ducati Monster. Bei Dominik Klein spielt Farbe eine große Rolle im Gesamtkonzept. Leuchtendes Dottergelb symbolisiert Wärme und Aktivität. Hier kommt die Sonne! „Breitschultrigen Fahrstil“ bedingt die breite Magura-Lenkstange. Leicht nach vorne gebeugt ist die Sitzposition, mit dosiertem Zug am Rückgrat. Auf gekürzten Akrapovic-Krümmern steckt der SC-Project-Auspuff, tönt pure Lebensfreude hinaus. Klingt fast nach Fahrerlager der Bikers' Classics.

Ja, Vierzylinder haben was. Wunderbar weich gehen die vier Gleichdruck-Vergaser dieser RP 06 von 2002 ans Gas. Der charismatische Motor geht immer, zerrt bei jeder Drehzahl an der Kette.

Dabei ist er nicht kürzer übersetzt. Er atmet nur freier ein und aus. Rund 130 statt serienmäßig 98 PS sollen durchs Power-Plus mit Mikuni-Leistungskit und geänderten Auspuff drinstecken.

Nur 15,5 Liter Benzin fasst der Prototypentank: „Wir übernahmen das Tankdesign vom letzten Einspritz-Modell mit kürzerem Rahmen“, erklärt Dominik Klein. Sein Team setzte Tankunter- und -oberseite aus verschiedenen Formen zusammen. Auf den Punkt genau bremsen dieses Big Bike. Die Ducati-Bremsen ankern, als wären sie im früheren Leben mal Schraubstöcke gewesen. „Von Haus aus ist eine XJR etwas behäbiger, aber wir wollen, dass sie zügig fährt“, erklärt Rainer Maaßen von Motorrad Klein die Philosophie.

Der Fokus liegt auf Performance. Und Top-Handling. Dankbar nimmt die Yamaha Lenkimpuls an, biegt zackig ab. Wird aber nie nervös, zieht messerscharf und punktgenau ihre Bahn. Auf dem 180er-Hinterreifen fährt die XJR verdammt leichtfüßig für eine ausgewachsene 1300er. Im guten Sinne fühlt sie sich steif an: direkt, doch sehr stabil. Dafür sorgen verschraubte Versteifungen am Rahmen vom japanischen Spezialisten Over. Einfach und effektiv. Bridgestone S 21 sind tolle Reifen, funktionieren prima, bauen schnell Grip auf. Auf dieser XJR flutet bereits eine kurze Fahrt dein Hirn mit reichlich Eindrücken und Endorphinen. **TSR**

Umbau-Infos

Fahrwerk

Rahmen gecleant, Aufnahmen für Zentralfederbein und unteres Rahmenrohr in geändertem Winkel eingeschweißt. Heckrahmen gekürzt. Gefräste Gabelbrücken: Einzelanfertigung mit Holmabstand für Ducati-Gabel mit Original-Offset Yamaha XJR 1300; Einarmschwinge und Räder: Ducati. Rahmenversteifung: Over. Lenkkopflager: Emil Schwarz

Motor

Original mit Mikuni-Leistungskit, Akrapovic-Krümmern und Endschalldämpfer von SC Project (mit E-Prüfzeichen)

Bodywork

Magura-Lenker, Kupplungs- und Bremspumpe: Magura HC 1, Brembo-Bremsscheiben und -zangen, BKG-Fußrasten (Einzelanfertigung), Kabelbaum gekürzt, Elektrik unter den Tank verlegt, Lenkerarmaturen von Yamaha MT-07. Tank, Höcker und Kotflügel (GFK): Motorrad Klein. Cockpit: Motogadget Motoscope mini, Blinker: Kellermann. Rahmen, Schwinge, Felgen, Ölkühler, Lampen- und Kotflügelhalter anthrazit pulverbeschichtet. Batteriekasten aus VA-Stahl unter dem Luftfilter

Preise

Einzelteile, Spezialanfertigungen und Montage: auf Anfrage
Komplett-Motorrad: rund 25 000 Euro

Kontakt

Motorrad Klein GmbH, Röntgenstraße 5, 66763 Dillingen/Saar
Tel. 068 31/7 31 40, www.motorradklein.de



Schön sinnlich: Diese XJR löst das Motto von Motorrad Klein ein: „Leidenschaft, Faszination, Dynamik – ein Lebensgefühl“



Rudimentär: Cockpit von Motogadget; griffig: Magura-Lenker



Besser ist das: Der Umbau auf ein Öhlins-Zentralfederbein besticht