



Text: Fabian Dresler; Fotos: fact, Markus Jahn

AUF WOLKE 7

Zum siebten Mal rollt eine Yamaha R1 von Dominik Klein an den TunerGP-Start. Warum sie gleichzeitig ein Schritt vor und einer zurück ist und was die Startnummer mit der Rundenzeit zu tun hat? Lest es selbst...

Die Nummer auf der Verkleidung der diesjährigen R1M von Edel-Veredler Dominik Klein passt in dreierlei Hinsicht perfekt. Erstens: Beim TunerGP 2020 bringt er zum siebten Mal ein Yamaha-Superbike an den Start. Alle sechs Vorgängerinnen waren feinste Racing-Ware. Zweitens: Der Mann mit der „Sieben“, Endurance-WM-Racer und Ex-IDM-Superbike-Champion Marvin Fritz, sitzt für die Einstellung des Setups wie auch im vergangenen Jahr im Sattel. Und drittens: Die Rundenzeit – aber dazu später mehr.

Nachdem das Motto der 2019er-Klein-R1M lautete: „Alles, was geht“, heißt es in diesem Jahr: „Alles, was mit Serienhardware geht.“ Oder wie Dominik Klein es selbst formuliert: „Wir haben die DNA des Serienmotorrads so weit wie möglich erhalten.“ Die Liste an Tuning-Komponenten ist zwar noch immer lang, füllt aber nicht mehr mehrere DIN-A4-Seiten. Im Motor rotieren

GYTR-Nockenwellen, sonst blieben die Innereien unverändert. Ölwanne und Kühler im Racing-Format sind unerlässlich, um auf der Rennstrecke den Temperaturhaushalt zu optimieren. Ansaugtrichter, ECU und Kabelbaum stammen ebenfalls aus dem Yamaha-GYTR-Regal. Fehlt noch die Akrapovic-Komplettanlage, je nach Geräuschlimit mit Trackday- oder Racing-Endtopf, und die Änderungen an der Antriebseinheit sind komplett. 210 PS mobilisiert die R1M damit maximal.

Das sind zwar nur ein paar Pferdchen mehr als die Serien-R1, der eigentliche Gewinn liegt aber in der Leistungsentfaltung. Ohne Dellen in der Kurve prügelt die Yamaha das Drehzahlband hinauf, jederzeit absolut berechenbar. Sie gibt dir, was du verlangst – nicht mehr und nicht weniger, serviert ihre Power immer genau richtig. Untermalt vom typischen Gänsehaut-Crossplane-Sound, drückt die Klein-R1M brutal aus den Ecken, lässt gerade genug Schlupf für kontrollier-



Motorrad Klein GmbH:
Thomas Kappel, Marvin
Fritz und Dominik Klein
Röntgenstraße 5
66763 Dillingen/Saar
www.motorradklein.de

te Slides zu, die sie dann kaum merklich selbst wieder einfängt. Für solch eine feine Regelung wird die verbaute GYTR-Elektronik aufwendig konfiguriert. Variable Trichteröffnung, Ram-Air-Anfettung, Traktionskontrollenregelung über Zündung und Drosselklappenstellung, gangslektive Motorbremse, Schaltzeiten von Quickshifter und Blipper. Das ist Raketenwissenschaft, was Dominik Klein da auf seinem Notebook hin und her programmieren kann. So wie der Kunde es am Ende in die Finger bekommt, funktioniert es aber einfach und unkompliziert. Perfektes Ansprechverhalten, gepaart mit einer easy einstellbaren TC-Regelung, lässt den Fahrer die volle Power auffallend unspektakulär abrufen.

Präzise und stabil in allen Lagen

Maßgeblich daran beteiligt sind natürlich Fahrwerk und Geo-

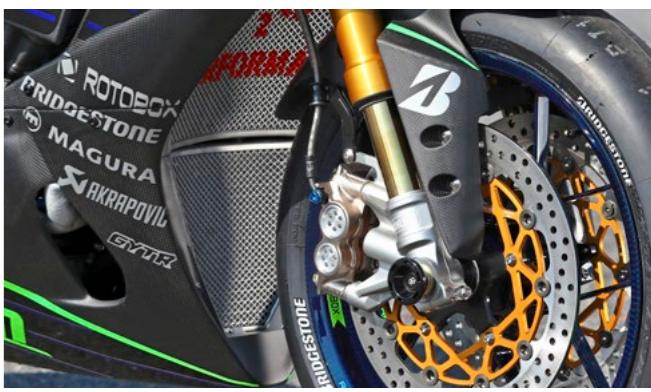
metrie. Hier liegt aber tatsächlich fast die größte Seriennähe des Umbaus: Das elektronische Serienfahrwerk, von Yamaha und Öhlins ERS genannt, das bei Racing-R1en meist zuerst ersetzt wird, bleibt drin. Bei Klein bekommt es eine Überarbeitung: Die Gabel wird mit neuem Shim-Paket ausgestattet und das Federbein mit einer härteren Feder sowie Längenverstellung und hydraulischer Federvorspannung. Die elektronische Steuerung, welche Gabel, Federbein und Lenkungsämpfer aktiv justiert, ändert sich nicht. Mit ihr bleiben auch die Vorteile der Unterstützung in verschiedenen Fahrzuständen erhalten. Beim harten Ankern strafft der Brake-Support die Druckstufe, ebenso kann die Dämpfung in Schräglage separat gesteuert und via Beschleunigungs-Support Squat verhindert werden.

Dass das System nicht nur für Hobby-Piloten taugt, beweist die Rundenzeit, die Marvin Fritz mit der Klein R1M in den brühend heißen Ho-



An den relevanten Stellen verfeinert: Die R1M ist einem echten Racebike schon sehr nah, mit der Klein-Kur wird sie voll und ganz zu einem

Bremssättel und Fahrwerkshardware bleiben Serie – wurden aber überarbeitet



Luftige Bremsscheibe. Die Karbonfelgen gewinnen jeden Schönheitswettbewerb

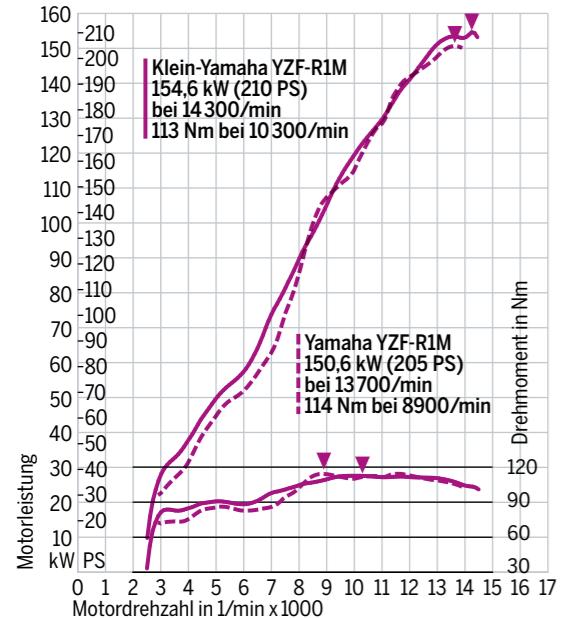


Karbon ziert auch die Verkleidung. Mit Maguras HC3 wird hartes Ankern easy



Daten

Gewicht 181,1 kg, **vorn/hinten** 53,9/46,1%, **Leistung** 210 PS, **Gesamtkosten** 24 000 Euro



Die Klein R1M drückt über das gesamte Drehzahlband kräftiger als der Serien-Crossplane. Beachtlich, denn das Yamaha-Triebwerk gilt als schwer zu tunen. Jenseits von 200 PS zählt aber ohnehin eher die Abrufbarkeit der Power – und die ist bei Klein erste Sahne

ckenheim-Asphalt brennt: 1:41,7 Minuten. „Schon heftig, was mit der Yamaha seriennah möglich ist“, staunt er selbst beim Blick auf die Rundenzeit. Dominik Klein grinst zufrieden: „Und schau dir mal die Startnummer auf der Verkleidung genau an.“ Respekt, der Mann wäre wohl auch ein guter Hellseher geworden.

Spaß beiseite. Jeder, der von der Yamaha absteigt, ist begeistert. Während für den Autoren im Vergleich zu den Top-Racern die Gabel etwas gesoftet das beste Gefühl gibt, attestieren PS-Tester Pascal Eckhardt und Arne Tode ihr mit einem auf der Bremse härteren Setup größte Stabilität. „Unglaublich, wie spät du damit bremsen kannst“ – ein Zitat, das beiden zugeschrieben werden kann. Die Magura-HC3-Pumpe im 18-Millimeter-Setting presst Brembo-Z04-Beläge über Originalzangen – allerdings mit Titan-Kolben verfeinert – in Brembo-Super-Sport-Scheiben. Das Ergebnis ist brachiale Verzögerung mit einem über viel Hebelweg gut dosierbaren Druckpunkt. Durch die elektronische Unterstützung taucht die Gabel auch bei extremen Verzögerungen nie auf Block ab, das Heck bricht nicht aus, bleibt sicher auf Kurs.

Vom Einlenken bis in volle Schräglage und wieder hinaus fährt diese R1M dann brettsta-



Marvin Fritz
brennt mit der
Klein-R1M eine
1:41,7 in den
Hockenheim-
Asphalt



**Akrapovic-Komplettanlage und
Rennkühler, sonst gleicht diese R1M
gestript einem Serienbike**

bil, folgt dem Blick des Fahrers wie von selbst. Präzision vom Allerfeinsten. Die ohnehin schon hervorragend beherrschbare Yamaha wurde mit „kleinen“ Korrekturen überall verbessert. Lager von Emil Schwarz an Schwinge, Lenkkopf und Federbeinumlenkung gleiten widerstandslos. Zu Gunsten eines längeren Radstands wurde die Schwinge ausgefräst, dazu die Fahrzeughöhe angepasst. In welche Richtung? Betriebsgeheimnis. Auf jeden Fall in die richtige. Für die ebenfalls von Fahrern zwischen 1,70 und 1,85 Metern Größe top bewertete Ergonomie sorgen sorgsam aufeinander abgestimmte Positionen und Höhen der Lightech-Rasten, der IMA-Racing-Lenkerstummeln sowie des Race-Seat-Sitzpolsters.

von OZ wohler, beim Anbremsen der Spitzkehre ließen die extrem leichten und steifen Karboneile das Vorderrad stempeln. Ein Wechsel auf die Rotobox-Felgen ergibt also nur mit gleichzeitiger Anpassung des Fahrwerks Sinn.

So gerne wir auch auf hohem – und wenn es sein muss –, auf höchstem Niveau meckern, an diesem R1M-Tuningbike gibt es nichts auszusetzen. Wer rund 24 000 Euro für den Umbau hingibt, bekommt das Komplett Paket. Sparfüchse müssen Abstriche machen – wohl am ehesten bei den Karbonfelgen. Auch ohne sie schwebst du mit der Klein R1M auf Wolke 7.

Fazit

„Seriennah“ ist sicher ein dehnbarer Begriff. Bei der R1M von Dominik Klein liegt der Fokus dabei auf der Hardware. Vor allem das bei Racebikes eigentlich nie zu sehende elektronische Fahrwerk überzeugt auf ganzer Linie und verleiht der Yamaha brutale Stabilität. Du bremst einfach immer später, ohne es zu bemerken – würde nicht die Verzögerung an deinem Körper zerren. Vertraust du der von Klein konfigurierten Kit-Elektronik, beamt die R1M dich dann förmlich zur nächsten Kurve, ohne dass Highsider-Gefahr bestünde. Wie man es auch auslegt, so gefällt uns „seriennah“.