

FARBEN PRACHT

Wenn Yamaha-Händler und Edel-Tuner Dominik Klein eine R1 optimiert, entsteht mit größter Zuverlässigkeit ein pfeilschnelles Rennmotorrad ohne echte Schwächen. Diesmal ist es außerdem noch herrlich bunt.

Text: Tobias Münchinger; Fotos: Mathias Schmid, fact

Haben Sie schon einmal einen Tierpark besucht und dabei einen männlichen Pfau mit Balzabsichten beobachtet? „Zack, seht her: So einen riesigen bunten Frack hab' ich, ha-haaa!“ Lachen Sie nicht, die Natur hat sich schließlich etwas dabei gedacht. Ganz ohne die Wirksamkeit protziger Argumente (egal auf welches Publikum) übergebührlich zu beklatschen oder gar anzuzweifeln, darf man Grellbuntes aber einfach mal feiern. Farbe, das zeichnet kulturhistorisch bis popkulturell einen allumfassenden – ach, was soll die Tiefstapelei –, einen hollywoodmäßigen Spannungsbogen. Ich meine: Die Erfindung des Kaleidoskops durch die alten Griechen, Andy Warhol, Batik-Shirts, Ed-Hardy-Klamotten, Holi Festivals of Colour (Hunderttausende Jugendliche haben sich dort begeistert die Lungen Farbbeutel-gepudert, ich selbstverständlich auch), der brasilianische Karneval bis hin zu neuartiger politischer Protestkultur – erkennen Sie die Wucht hinter all dem? Falls nicht, dann eben zurück zum stolzen Pfau. Ungeniert steht die Klein'sche R1 wie ein solcher auf der brütend heißen Asphaltfläche im Fahrerlager von Hockenheim und funkelt zauberhafter vor sich hin als der Cullinan-Diamant in der prallen Sonne. Diese R1 will sich nicht verste-



Wer genau hinsieht, erkennt das getönte Klarpulver auf Rahmen und Schwinge – ein schöner Kontrast zum restlichen Kunterbunt

cken, diese R1 will schon mit ihrem leuchtenden Strahlen erobern – ganz wie der Pfau eben. Jedoch, und damit flugs zum relevanten Teil dieses Auftritts, benötigte die Yamaha ihr schillerndes Ornat dafür gar nicht unbedingt. Denn ihre Fahrqualitäten überzeugen ab Verlassen der Boxenausfahrt und ringen sogar Ex-IDM-Profi Pascal „Ecke“ Eckhardt ein gigantisches Lob ab: „Da fährt man zwei Tage lang ausnahmslos tolle

Rennmotorräder, steigt dann auf die Klein-R1 und ist ansatzlos gefühlt zwei Sekunden schneller – einfach so!“ Wow, das Kompliment sitzt. Was mag genau dahinterstecken? Zunächst hockt man bestens auf der Maschine drauf, genießt sowohl massive Bewegungsfreiheit in alle Richtungen als auch astreinen Windschutz. Der genaue Sektor der Strecke kümmert nicht, denn die Klein-R1 lässt dem Fahrer bei allen Geschwin-

digkeiten und Manövern mit ihrer hohen Präzision, Ruhe und Berechenbarkeit den Kopf frei. Und das ist nicht weniger als die beste Eigenschaft, die ein Rennmotorrad haben kann. Robin Mulhauser, bekannt aus seiner Zeit in der Moto2 sowie seit letztem Jahr als vierter Mann im YART-Longstrecken-WM-Team, kommt das Layout der bunten Klein-R1 ebenfalls entgegen. Der Profi-Racer fährt ganz offensichtlich mit viel Oberkör-



MARQUEZ
MTEGI4

X-SPR

pereinsatz und prügelt die Klein-Yamaha gern quer auf den Eingang der berühmten Spitzkehre zu. Man kann ihn nur leider nicht besonders lange dabei beobachten, weil er wenige Kurven darauf enteilt. Mit seiner YART-R1 hätte diese hier dennoch nicht viel gemeinsam, und das würde bereits bei der Elektronik beginnen, querverglichen der heiter aufgelegte Schweizer später bei einem lockeren Plausch. Während eine YART-R1 nämlich auf Elektronik von Magneti Marelli zurückgreift, hat die TunerGP-Maschine das Kit-Teil (ECU und Kabelbaum) der hauseigenen Yamaha-Rennsportabteilung GYTR verbaut. Auch die GYTR-Kit-Trichter sind übrigens an Bord. Ein dickes Lob kommt Mulhauser so oder so über die Lippen. Über die Klein-R1 sagt er fröhlich lachend und hochzufrieden: „It works very well. If I had the money, I would buy it!“

Standfestes Racer-Kolorit

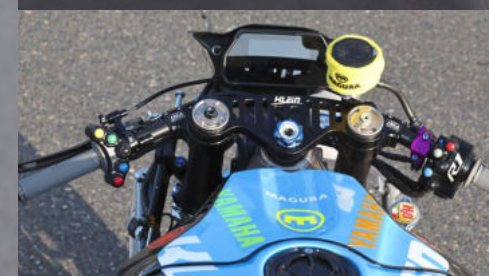
Selbstverständlich gibt's noch mehr zu erzählen. Motorisch setzt Erbauer Dominik Klein bei diesem Projekt beispielsweise auf Haltbarkeit, auch wenn die scharfen GYTR-Kit-Nockenwellen zum Einsatz kommen. Bevor der CP4 den Weg in dieses Chassis fand, lief er bereits gute 10 000 Kilometer auf der Straße. Zwar zeigten sich die Motorinnereien vollkommen in Ordnung, doch nach Einbau von Carillo-Schmiedestahlpleueln wurden natürlich auch gleich alle Lagerspiele

angepasst sowie die Kurbelwelle feingewuchtet. Durch eine minimal dünnere Fußdichtung fällt die Verdichtung zudem hauchzart höher aus. Aber warum Schmiedestahlpleuel, wenn die Originalteile doch bereits aus Titan bestehen – ein „Downgrade“? Nein: „Weil die Carillo-Schmiedeteile zwar minimal schwerer sind als die originalen aus Titan, dafür aber unendlich viel haltbarer – sie reißen nicht ab“, weiß Dominik Klein. Zudem weisen die Carillos eine Messingbuchse im Auge auf, bei den originalen läuft der Kolbenbolzen in Titan. „Trotz DLC-Beschichtung ist das keine ideale Reibpaarung“, führt Dominik weiter aus. Unterm Strich ist der Klein-Motor daher ausgesprochen verschleißarm aufgebaut und soll testweise mindestens 10 000 Kilometer Rennstrecke buckeln. Zum Gelingen dieser Mission trägt der große H2O-Evo-Rennkühler bei, trotz regelrechter Gluthitze hält die Wassertemperatur zuverlässig rund 80 Grad. Ein weiteres sorgsam ausgewähltes Bauteil findet sich in Gestalt der Suter-Anti-Hopping-Kupplung, die auf Stahlkugeln gelagert ist. Dadurch, dass hier keine Rampen gegeneinanderlaufen, liefert die Suter-Kupplung ein geringes Losbrechmoment, rückt gleichmäßiger und schneller aus als andere Zubehörkupplungen. Fürwahr kann man die Klein-R1 in den Bremszonen krass herknechten, außerdem sind die Möglichkeiten diverser Feineinstellungen der Motorbremse im Elektronikbereich vielfältig – Profi-Rennwerkzeug halt. Das

Die Marchesini-Magnesiumräder tragen Chrompulverbeschichtung, transluzente Farbe und Klarlack. Knallt!



Maguras Edel-Anker HC3 in Kombi mit Brembo GP4-RR-Zangen beißt



Originaltank und Hesi-Gabelbrücken mit serienmäßigem Offset



Glorioser K-Tech-Dämpfer (6495 Euro!) aus dem obersten Regal



Auch wenn man hart am Kabel zieht, setzt die Klein-R1 ihre Power mit geringer Wheelie-Neigung in Vortrieb um



Hockenheim's Spitzkehre in desolatem Zustand: Pro-Racer und Tester Robin Mulhauser trifft den intakten Asphaltstreifen ideal

Highlight der bisher buntesten aller Klein-R1en setzt aber ganz klar das K-Tech-Fahrwerk mit Through-Rod-Gabel-Cartridge (TRDS-System) sowie gleichnamigem Federbein. Bezogen auf den Dämpfer handelt es sich praktisch um ein druckloses System ohne Ausgleichsbehälter, das feinfühligstes Ansprechen garantiert. Weil die Kolbenstange direkt durch den Kolben und oben praktisch aus dem Gehäuse wieder herausführt, verschiebt sich zwar das Öl in die eine oder an-

dere Richtung, verdrängt aber keine Flüssigkeit, da kein Volumen in der Auf- und Abwärtsbewegung hinzukommt. Daher existiert auch kein Stickstoffpolster, das gegen die Dämpfung arbeiten könnte. Straff liegt die Klein-R1, aber auch vollkommen ruhig und gefühlvoll auf dem badi-schen Rundkurs. Grip und Feedback entsprechen ganz klar höchster Qualität. Es muss halt nicht immer das schillernde Schwedengold sein, glänzen kann diese R1 sprichwörtlich auch so. ■

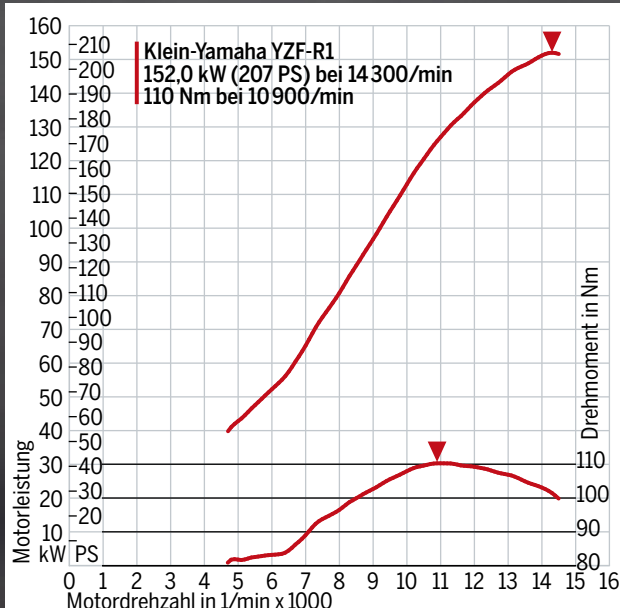
Daten

Klein-Yamaha R1

Gewicht 178,2 kg; **vorn/hinten** 53,9/46,1 %
Leistung 207 PS
Gesamtkosten 50 000 Euro

SCHARF UND STANDFEST

Ausschlusskriterien? Mitnichten. Zwar sind die schärferen GYTR-Kit-Nockenwellen verbaut, aber auch hochstabile Carillo-Schmiedestahl-pleuel. Zudem wurden die Lagerspiele angepasst, die Kurbelwelle feingewuchtet sowie die Verdichtung minimal erhöht. Auch die variablen GYTR-Kit-Ansaugtrichter kitzeln das Optimum aus dem CP4-Motor heraus, der in seinem ersten Leben vor den beschriebenen Eingriffen 10 000 Kilometer auf der Straße lief. Im Rennbetrieb stellt der sachkundig aufgebaute Antrieb genauso viel Schmackes bereit, dass man gut mit der Power arbeiten kann – und das in einem breiten Fenster ab fünfstelligen Drehzahlen. Schön linear und leicht dreht der CP4 hoch, hängt direkt, aber präzise nutzbar am Gas.



Leistung an der Kurbelwelle, Messungen auf Dynojet-Rollenprüfstand 250

Herstellerangaben



Yamaha-Händler und Tuner Dominik Klein aus Dillingen im Saarland kennt die R1 in- und auswendig. Seine langjährige Erfahrung und Kontakte in höchste Rennsportkreise spiegeln sich in der Effizienz seiner Tuning-Projekte wider. Egal, ob es um die grundsätzliche Geometrie oder bestimmte Zubehörteile geht – der Mann weiß zuverlässig, was funktioniert. Seine R1 für den TunerGP 2023? Ein echter Glanzpunkt