

ZURÜCK IN DIE ZUKUNFT

Text: Tobias Münchinger
Fotos: Tyson Jopson

Während die Motorradsportwelt auf die rennfertige R9 wartet, hat Tuner Dominik Klein sie mehr oder weniger längst gebaut. Auf Basis einer XSR 900 zwar ohne Verkleidung und klassisch geformt, dafür aber sehr außerordentlich.

Nun wurde endlich offiziell, was Yamaha seit zähen Jahren des Schweigens, Abwartens und halbherzigen Dementierens als schlecht gehütetes Geheimnis wie von den Lippen abzulesen war: Ab 2025 tritt der japanische Hersteller in der World-Supersport-Next-Generation-Klasse mit einer neuen Maschine an, der dreizylindrigen R9. Die R6 darf währenddessen in den nationalen Serien noch ein weiteres Jahr herumkreischen, dann verschwindet sie wohl endgültig von der Bühne des Sports – weitergehen könnte es wie folgt:

Yamaha-Händler und Tuning-Virtuose Dominik Klein beschäftigt sich schon seit Jahren mit dem herzerfrischend punchigen CP3-Motor, der seit 2013 das Funbike MT-09 antreibt. Zige Versionen von Street Rally über Sport Tracker bis zur Touring-Variante Tracer und zum Retro-Renner XSR sollten bis heute folgen. Durch die Vielfalt der Modelle wurde der Dreizylinder zu einem von Yamahas wichtigsten, eventuell dem wichtigsten Antrieb. Was die ganze Zeit über fehlte, war aber eine konsequent sportive Version. In der XSR 900 GP vermuteten findige Beobachter bereits eine Art Vintage-R9, und so falsch lagen sie damit gar nicht. Überhaupt bot sich die XSR spätestens seit dem letzten Modellupdate 2022 besonders für

supersportliche Tuningzwecke an, immerhin erhielt sie im Gegensatz zur MT-09 die längere Schwinge aus der touristisch gesinnten Tracer. Längere Schwinge gleich größerer Radstand gleich mehr Stabilität – klar so weit. Dass Dominik Klein mit dem vorliegenden Projekt weit mehr vorhatte und umsetzte, zielt bereits voll auf zukünftige Arbeiten an der R9 ab. Wohin könnte die Reise bei Veredelung und Anspitzung des Dreizylinder-Supersportlers gehen, was braucht der Profi, was der Hobby-Trackday-Fahrer, der in Hockenheim, Osche und Co. wildert? Diese Betrachtung konzentriert sich zunächst auf den Motor, denn mit den serienmäßig rund 120 PS stapelt der Yamaha-Triple ab Werk tief. Tatsache: 120 Pferde mögen für Landstraße und Hobby ausreichen – zumal der CP3 unverkennbar wuchtig von unten antritt und bei mittleren Drehzahlen die Fäuste so spontan fliegen lässt wie Jackie Chan in seinen besten Zeiten –, doch für kompetitive Rennstreckenzwecke in der Spitzze doch etwas zu dünn aufzutragen. Wenn die R9 in der Supersport Next Generation auf Augenhöhe mit ihrer eigenen Vorgängerin R6, vor allem aber mit den beiden Triples von Triumph und MV Agusta sowie der Ducati-Supersportmaschine gleichziehen will, muss sie etwa 150 PS leisten. Klein hat in der

Baujahr 2022
Leistung ca. 137 PS
Gewicht 172 kg



Der runde LED-Frontscheinwerfer dient zur bloßen Tarnung, denn diese Maschine ist eine echte Supersport-Waffe

20 000 KM RENNSTRECKE - FÜR DEN ANGESPITZTEN CP3 KEIN PROBLEM

Vergangenheit bereits CP3-Motoren mit ebendieser Spitzenleistung aufgebaut, das ist technisch machbar. „Bei diesem Motorrad sind wir beim Motortuning dafür etwas konservativer rangegangen, um Kilometer zu sammeln, damit wir für die R9 valide Daten und eine Basis bekommen. Ich gehe davon aus, dass der Motor in der vorliegenden Konfiguration etwa 20 000 Rennstreckenkilometer ohne Probleme schafft“, verrät Tuning-Experte Klein. Hier ist das Rezept: Man nehme spezielle Kolben eines renommierten Lieferanten, erhöhe minimal die Verdichtung, lasse den Kanälen eine zarte Bearbeitung angedeihen sowie die originalen Nockenwellen behutsam schärfen. In

Verbindung mit einer Racing-Komplettanlage von Akrapovic für 1180 Euro sowie Serien-ECU-Flash plus notwendigem Prüfstandslauf erhält der Dreizylinder eine erhebliche, aber auch eine standfeste Leistungskur. Das Motorentuning möchte Dominik Klein später mit Verfügbarkeit der R9 als Paket anbieten, nur lassen sich die Kosten dafür noch nicht mit Sicherheit beziffern – als grobe Hausnummer stehen um die 5000 Euro im Raum.

Hitze? Nur optisch

Straßenzugelassen ist die ganze Spielerei nicht, wobei es wenigstens in Sachen Auspuff zumin-

dest für die XSR 900 sogar eine legale Akrapovic-Komplettanlage gäbe. Für die Landstraße könnte die rund 2136 Euro teure Investition eine Überlegung sein, mit Blick aufs Racing sprechen deren höheres Gewicht sowie relativ magere Leistungsausbeute dagegen. Dafür verantwortlich sind die hitzeempfindlichen Katalysatoren. „Anfetten der Kennfelder ist hier nicht möglich, da stirbt der Kat“, kommentiert Dominik.

Mit Hitze generell hat die Edelbike-XSR kein Problem, zumal sicherheitsshalber ein großer Wasserkühler aus einer R1 RN65 vorn drinhängt. Ursprünglich waren auch die schönen IMA-Gabelbrücken für eine R1 gedacht, passten nach



Perlmutter-Rot hat es Erbauer Klein angetan. Besonders, weil es den Anstrich in Verbindung mit Rahmen, Gabel, Rädern usw. in Schwarz bei der XSR noch nicht gibt

Motor & Fahrwerk

Der 889-Kubik-Dreizylinder wurde mit anderen Kolben ausgestattet, die Verdichtung leicht erhöht sowie die originalen Nockenwellen angeschärft. Mit diesem Setup kommt der CP3 auf circa 137 dauerhafte PS. Das Fahrwerk besteht aus R1M-Gabelholmen mit Mupo-Through-Rod-Cartridge, der voll einstellbare Stoßdämpfer mit 105er-Feder stammt von K-Tech.

Anfertigung eines maßhaltigen Lenkrohrs – das Offset blieb übrigens serienmäßig – samt Lagern aber bestens an die und zur XSR. Der luftige Halter des originalen TFT-Cockpits stammt aus dem 3-D-Drucker und hält die Sicht übers Vorderrad in Richtung des nächsten Kurveneingangs vollkommen frei. Auch die Gabelholme sind Spenderteile, sie stammen aus einer R1M, sind im vorliegenden Fall aber geschwärzt und mit speziellem Through-Rod-Cartridge von Mupo aufgewertet. Unterdessen besitzt das K-Tech-Federbein eine etwas weichere 105er-Feder, es war zum Zeitpunkt des Aufbaus der Maschine das einzige für die XSR 900 verfügbare

Zubehörteil mit Längenverstellung und einstellbarer Druck- sowie Zugstufendämpfung. Und längenverstellbar musste es sein, damit das Heck der Renn-XSR gemeinsam mit der etwas größeren Bauhöhe des Bridgestone-V02-Slicks (200/660) gute drei Zentimeter Höhe gewinnen konnte. Gemeinsam mit der minimal abgesenkten Front sollte die Geometrie YART-Racer Marvin Fritz dabei helfen, beim TunerGP auch mit dieser Klein-Kreation mal wieder ein paar Nägel einzuschlagen und fürchterlich schnelle Rundenzeiten rauszupressen – aber das ist eine andere Geschichte, die bald in PS steht. Dass die Retro-Supersport-XSR mit ihren leichten

Rotobox-Carbonräden zackig umlegt, liegt auf der Hand. Mutmaßlich bremst sie auch ganz fantastisch, dafür sorgen die Magura-HC3-Bremspumpe plus geschwärzte Brembo-Monobloc-Sättel des Typs .484 Custom, die in ihrem Aufbau den bekannteren GP4-RX-Zangen ähneln. Ergonomisch sorgen einstellbare Lenkerhälften von BKG in Kombination mit Gilles-Rasten aus dem Yamaha-Zubehör für Kontrolle und Haftung. Beides – alles! – lässt sich bei der echten Supersportlerin bestimmt noch weiter ausfeilen. Wir werden es bald wissen, schließlich sind wir zurück aus der Zukunft mitten in der Gegenwart, wo die R9 endlich Realität ist! ■

Ursprünglich waren die formschönen IMA-Brücken für eine R1 gedacht



Schwarze Brembo-Custom-Zangen, Helm-Stahlflexleitungen, Rotobox-Rad – fein!



Das Alu-Kettenrad ist von Sitta, darüber läuft eine zarte 520er-DID-Kette



Alcantara-bezogener Sitz, dazu ein spartanisches Renn-Heck mit Gruß an Haga

Edelbike

Habt ihr auch so ein Schätzchen? Schickt uns einen Umbau-Steckbrief und ein paar Schnapschüsse an edelbike@ps-online.de. Wir setzen das Bike dann in unserem Foto-studio perfekt in Szene.



Sport

Dass die XSR 900 als retro gestyltes Naked Bike für den Rennsport keine Rolle spielt, dürfte klar sein. Vielmehr zeigt Dominik Kleins Tuning-Projekt, wohin die Reise mit Optimierungen am Yamaha-Dreizylinder mit der rennsportlichen R9 gehen könnte. Wobei: Würde es das wilde Fischereihafenrennen noch geben, wäre die Klein-XSR dort Podiumskandidat.

Das luftige Cockpit gewährt freie Sicht nach vorn. Aber Vorsicht: Mit starkem Gegenwind ist zu rechnen