

HOCH KULTUR

Mit der XSR 900 GP zielt Yamaha auf retrosportliches Publikum sowie Connaisseurs, die Vibes vergangener Grand-Prix-Tage feiern. Dass unterm Old-Fashioned-Bezug derselbe Motor wie in der Supersportfeile R9 antreibt, codiert das vermeintliche Schaf zum Wolf um.

Text: Tobias Münchinger; Fotos: fact, Jörg Künstle

Das eine tun, ohne das andere zu lassen, dieser Anspruch geistert als Idealfall durch die Gesellschaft wie 14,7 Teile Luft auf ein Teil Benzin durch einen Vergaser. Nun darf man nicht neu sein, dabei alt aussehen und dann auch noch alt fahren. Warum nicht? Weil das alte Zeug vielleicht Gelüste und Sentimentalitäten weckt. Aber moderne Technik einfacher, länger und besser funktioniert! Im Fall beispiel einer aktuellen Yamaha XSR 900 GP spiegelt sich das eben erwähnte Optimum wider: Die Maschine macht auf YZR-500-Racer, heroisiert Lawson, Rainey und all die anderen harten Hunde aus den wilden Zweitakt-Zeiten – beschwört dabei regelrecht das flackernde VHS-Bild eines Röhrenfernsehers herauf. Knistert irgendwie, nicht wahr? Ein bisschen Rot und Weiß getupft hier, das Ganze dort vorn üppig rund eröffnet sowie hintenraus kantig-klotzig abgesert – aah, yesterday's racing, aber halt nur optisch. Ein Metallgeweih als vorderen Verkleidungsträger gibt's auch noch, war ja früher teils so. Aber was zeigt der Realitäts-Check? Schonungslose Enttarnung, weil kein Vergaser, Rängdängdäng,

Schwarzweiß-TV oder sonstige Museumstechnik. Die hehren Ansprüche, vintage auszusehen, aber dennoch abzuliefern, finden sich im Subtext bestätigt. Eine wichtige Botschaft, die wohl noch nicht überall in der Sportmotorradwelt angekommen ist: Was Yamaha mit der XSR 900 GP bereitstellt, ist kein bisschen weniger als ein feinerviges und modernes Dreizylinder-Sportmotorrad, überraschend forciert in sämtlichen dynamischen Eigenschaften – und vom Fahrwerk über den Motor bis hin zur IMU-basierten Assistenzelektronik auf der Höhe der Zeit.

Durch unseren direkten Draht zu Dominik Klein kommt es zum Treffen zweier XSR 900 GP. Stammstrecke. Trockenes Frühherbstwetter. Freie Straßen. Der Dreizylinder beißt, drückt, schiebt und dreht: ein Gang nach dem anderen, per Quickshifter und Blipper schnell und exakt durchs Getriebe gedrückt, hoch wie runter ein Genuss. 119 serienmäßige PS aus 890 Kubik reichen in diesem Ornament für ein Halleluja, aber so was von! Gelb-braunes Blätterwerk tänzelt scharf über den kühlen Asphalt, gelenkig fräst sich der Retro-Dreizylinder-Sportler in und durch





YAMAHA XSR 900 GP

Kurven. Grrr, das GP-Heldentum der 80er, es lebt! Einfach und erfrischend, wie zielgenau die Retro-Yam, rund 200 kg leicht, Kurve ansticht, Kehren und Radien frech und fröhlich abraspelt. Motorisch schenken sich beide der XSR 900 GP nichts, befinden sich bis auf die zusätzliche Akrapovic-Komplettanlage mit Straßenzulassung antriebsseitig im Originalzustand. Es gibt das sauber verarbeitete Kunstwerk von Abgasanlage direkt bei Yamaha zu kaufen: Als „Racer Pack“ zusammen mit der unteren Seitenverkleidung kostet es stolze 2985 Euro.

Legend Red vs. Sky Blue

Gut – Investments sind so eine Sache. Wenn man den Ratschlag des seligen Herrn Lagerfelds berücksichtigt, muss man das Geld manchmal einfach zum Fenster rauswerfen („damit es zur Tür wieder hereinkommen kann“). Man hat schließlich etwas davon, nämlich eine bis ins Detail stimmige Optik. Vielleicht sogar ein paar Gramm weniger Gewicht oder, wenn man daran glaubt, gar ein halbes Pferdchen mehr Antritt – vollkommen trivial, wenn ihr mich fragt. Hier präsentiert sich die serienmäßige XSR GP jedenfalls in „Legend Red“, dort das Werk des renommierten Yamaha-Anspitzers Klein in „Sky Blue“ – man kennt die Farbe von der Ténéré 700 Rally. Klein, szenebekannter Yamaha-Händler aus dem Saarland, hatte schon zig Tuning-Projekte verschiedenster Art in den Händen, nicht wenigen davon hauchte er nach allen Regeln der Kunst deutlich mehr Leistung ein. Bei der babyblauen XSR 900 GP geht es ausnahmsweise bloß um Schönheit – und ums Gefühl. Kleins Erfahrung nach zählt vor allem die Käuferschicht 50+ zu den XSR-900-GP-Freunden. „Leute mit Affinität zu älteren Yamaha-Sportmodellen, beispielsweise die FZR 750 oder FZR 1000.“ Die meisten toben sich wohl auf der Landstraße aus, einige nehmen gelegentlich auch mal die Rennstrecke mit. „Ich habe sogar einen Kunden, der fährt mit seiner XSR 900 GP fast ausschließlich auf der Rennstrecke – weil er noch keine R9 bekommen hat.“ Aha! Jetzt wird es spannend, denn im Gegensatz zum Retro-Sportler XSR sagt das R9-Kontingent hierzulande für 2025: vergriffen. Die Wartezeit für eine bereits bestellte R9 erstreckt sich aktuell bis Anfang 2026, wie man hört. Für die nahende Winterphase planen wir sowieso einen Yamaha-Dreizylinder-Vergleich, der zeigen soll, ob und wie stark der CP3 in den unterschiedlichen Konzepten Sportler (R9), Retro-Sportler (XSR 900 GP), Naked Bike (MT-09) und Tourer (Tracer 9 GT) tatsächlich diversifiziert.

Fürs Erste erhärtet sich der Verdacht, dass die XSR 900 GP trotz ihres einfacheren und weicheren Alu-Rahmens gegenüber der R9 einen formidablen Landstraßensportler abgibt. Der große Unterschied: Der rund zehn Prozent leich-



Vierkolben-Festsattel mit Yamaha-typischen Staubkappen, dazu Gummiträgerungen – bremst sehr passabel



Das Federbein (mit Handrad für die Federbasis) hält dämpfungstechnisch mit der feinen Gabel mit



Zwei unterschiedliche Anschraubpunkte für die Räder schaffen Varianz, die Gummierung wirkt billig

Daten

YAMAHA XSR 900 GP (SERIE)

Antrieb

Dreizylinder-Reihenmotor, vier über Tassenstößel betätigtes Ventile/Zylinder, 87,5 kW (119 PS) bei 10 000/min, 93 Nm bei 7000/min, Bohrung/Hub 78,0/62,1 mm, 890 cm³, Verdichtungsverhältnis 11,5:1, 41-mm-Drosselklappen, mechanisch betätigtes Mehrscheiben-Ölbad-Anti-Hopping-Kupplung, Standgeräusch 94 dB(A), Euro 5+, Sechsganggetriebe, Kette, Traktionskontrolle (schräglagenabhängig)

Chassis & Bremsen

Leichtmetall-Brückenrahmen, Lenkkopfwinkel 65,0 Grad, Nachlauf 110 mm, Radstand 1500 mm, Upside-down-Gabel, Gabelinnenrohr Ø 41 mm, einstellbar in Federbasis, Zug- und Druckstufe (high und low). Zentralfederbein mit Umlenkung, einstellbar in Federbasis, Zug- und Druckstufe (high und low). Federweg vorn/hinten 130/131 mm, Leichtmetall-Gussräder, 3,50 x 17; 5,50 x 17, Reifen vorn 120/70 ZR 17; hinten 180/55 ZR 17; Erstbereifung Bridgestone Battlax-S23 „M“, 298-mm-Doppelscheibenbremse mit radial angeschlagenen Vierkolben-Festsätteln vorn, 245-mm-Einzelscheibe mit Einkolben-Schwimmsattel hinten, ABS (schräglagenabhängig), Service-Intervall 10 000 km

Performance

Max. Hinterradleistung*
79,4 kW (108 PS) bei 224 km/h

Beschleunigung*
0–100 km/h 3,5 sek
0–150 km/h 5,9 sek
0–200 km/h 11,6 sek

Durchzug*
50–100 km/h 4,5 sek; 100–150 km/h 5,1 sek

Höchstgeschwindigkeit
235 km/h

Maße und Gewicht*
L/B/H 2195/965/1185 mm, Sitz-/Lenkerhöhe 840/945 mm, Lenkerbreite 670 mm, 202 kg vollgetankt, vorn/hinten 51,3/48,7 %

Verbrauch*
Durchschnittstestverbrauch 6,0 Liter/100 km, Tankinhalt 14,0 Liter, Reichweite 233 Kilometer

Setup

Gabel

statischer Negativ-Federweg 32 mm, Druckstufe low 13 K offen, Druckstufe high komplett offen, Zugstufe 22 K offen, Niveau Standard

Federbein

statischer Negativ-Federweg 25 mm, Druckstufe low 14 K offen, Druckstufe high komplett offen, Zugstufe 1,5 U offen, Niveau Standard

Testmotorrad/Grundpreis

17134 Euro/14149 Euro** (zzgl. 400 Euro NK)



Das 80er-Jahre-GP-Design kommt vor allem bei Zeitzeugen gut an. Unterm Lawson-Kittel verbirgt sich jedenfalls ein feines Dreizylinder-Landstraßen-Sportmotorrad

tere R9-Deltabox-Rahmen ist geschweißt und nicht wie bei der XSR 900 GP aus zwei Hälften zusammengeschraubt. Sprich: Letzterer ist günstiger gefertigt. Außer beim kompetitiven Rennbetrieb sieht Experte Klein daran aber keinerlei strukturelle Schwächen. „Für den Landstraßengebrauch muss der XSR-GP-Rahmen nicht stabiler sein“, analysiert der Tuner. „In einem echten Rennmotorrad würde man eine steifere Schwinge verbauen, das auf jeden Fall – aber man muss den Preis sehen: Dafür bekommt man bei einer Serien-XSR sogar ein volleinstellbares, sehr akzeptables Fahrwerk. Noch dazu macht der Dreizylinder mechanisch seit seiner Einführung keine Probleme – null Komma null!“ Ein ordentliches Zeugnis. Und Kleins Lob an das serienmäßige Kayaba-Fahrwerk können wir bestätigen. Das straffe Grund-Setup taugt vorn wie hinten für Attacke und rückmeldet anständig. Bedarfsweise lässt es sich weit genug absoften, sodass auch minderwertige Asphaltqualitäten nicht schrecken.

Öhlins-goldene Schönheit

Schon der glamourösen Optik wegen, wir sprachen bereits darüber, verbaute Klein in seiner Sky-Blue-XSR ein Öhlins-Fahrwerk. Vorn steckt die Gabel einer MT-09 SP samt deren hochwertigen

Sky Blue, flasht und knallt. Fahrwerksgüte und Bremskraft sowie Rastengrip heben die Klein-XSR von der Serie ab, luftiges Heck, kurzer Kennzeichenträger usw. sind präzise Kosmetik. Die Seitenteile stammen hier übrigens notwendigerweise von einer XSR, Baujahr 2022



Herstellerangaben: *PS-Messung; **inkl. Racer-Pack (2985 Euro)

Auf der Rennstrecke



Yart-EWC-Pilot Marvin Fritz prügelte die nackte Tuning-XSR beim TunerGP 2024 in 1.49,00 min um Hockenheim

TUNING-XSR-900 AUF DER PISTE

Yamahas CP3-Motor misst 890 Kubik und leistet 119 PS, innerhalb des Modellprogramms treibt er praktisch unverändert verschiedene Motorräder an – von der Supersport-R9 über Naked bis Tourer. Dass großes Leistungspotenzial im Dreizylinder schlummert, weiß kaum einer besser als Yamaha-Händler und -Tuner Dominik Klein. Zum TunerGP 2024 stellte er eine umfangreich modifizierte und vor allem leistungsgesteigerte XSR 900 bereit. Für standfeste 137 PS versah er den Drilling mit speziellen Kolben, erhöhte behutsam die Verdichtung und verpasste den Serien-Nockenwellen einen etwas schärferen Schliff. Eine Racing-Akrapovic-Anlage plus ECU-Flash lieferte den finalen Baustein für die Leistungskur. „In der World Supersport fährt die R9 mindestens mit 140 PS, 150 und mehr sind – mit entsprechenden Wartungsintervallen – mit diesem Motor grundsätzlich machbar“, kommentiert der Tuner. In der erprobten 137-PS-Ausbaustufe sollen 20 000 Kilometer Rennstreckenbetrieb ohne Revisionen fahrbar sein laut Klein. Kollege Robert Glück hatte beim TunerGP 2024 selbiges beim Pistenkilometersammeln mit dem starken Klein-Naked. Im Gedächtnis blieb ihm eine versammelte Sitzposition (einstellbare BKG-Lenkerhälften, Gilles-Racing-Rasten),



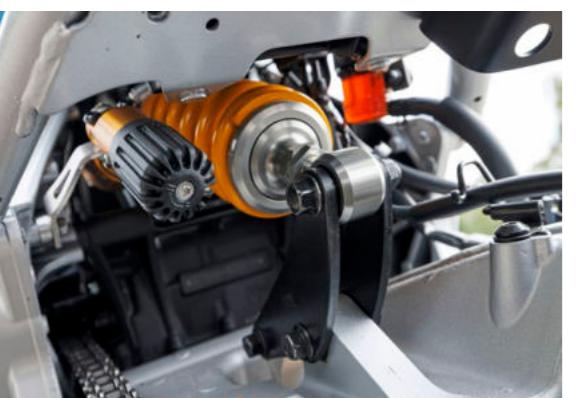
Er ist schlichtweg eine Bank. Noch nie hat er beim PS-TunerGP nicht abgeliefert: 2024 stellte Dom Klein eine nackte 137-PS-XSR hin, die Eindruck hinterließ

die sich grandios in die Maschine integrierte. Die Motorleistung beschreibt Robert als fulminant, aber Dreizylinder-typisch gleichmäßig und gut kontrollierbar. Das Fahrverhalten der Maschine hatte es ihm besonders in Sachen Stabilität angetan: „Egal, ob halb gar oder zornig am Kabel gezogen – die XSR lag auf der Strecke wie ein echter Racer, und das sogar ganz ohne Lenkungsdämpfer!“, erinnert er anerkennend. Das Lob wiegt auch deshalb schwer, da die badische Piste 2024 eher einem Rübenacker glich und sich der Asphalt an vielen Stellen wellig oder gar aufgerissen zeigte. Das XSR-

Fahrwerk wusste mit diesen unwirtlichen Bedingungen souverän umzugehen: Klein verbautte Gabelholme einer R1M mit Mupo-Through-Rod-Cartridge, im Heck arbeitete ein Stoßdämpfer mit 105er-Feder von K-Tech – es muss nicht immer Öhlins sein. Schnelles Handling garantierten die federleichten Carbonräder von Rotobox, eine Magura-HC3-Bremspumpe sorgte in Kombination mit geschwärzten Brembo-Monobloc-Sätteln (Typ .484 Custom) für extra-gefühlvolle, standfeste Verzögerung. Dass wir beim TunerGP 2026 endlich eine von Hand aufgepäppelte R9 sehen, erscheint uns plausibel.



Brembo-Monoblocs (aus der MT-09 SP) beißen wirkungsvoll in HP-320-mm-Discs desselben Herstellers



Das Öhlins-Dämpfwerk verhilft der Klein-XSR zu hoher Stabilität, viel Schräglagenfreiheit und Reserven



Gilles-Rastenanlage mit viel Stiefelgrip: Der Rastenkörper ist horizontal einstellbar (3 cm vor und zurück)

gen Brembo-Zangen plus Stahlflex-Leitungen: bremst ohne Vertun, zuverlässig mit einem Finger, auf den Punkt. Ob man den Unterschied zur etwas schwächer ausgelegten Serienbremse spürt? Ehrlicherweise verzögert selbst die Standardware mehr als gut genug. Aber die Kombination aus Brembo-Monoblocs mit bissigen Belägen und Stahlflex verursacht mehr Wow!

Das Federbein ist ein TTX36GP, womit das Fahrwerks-Upgrade das ganze Erlebnis in Richtung picobello treibt. Weil die Maschine generell straffer liegt als Serie, sich geradeaus und kurvenmäßig praller setzt. Sie verträgt mehr Druck, macht das Empfinden fürs Vorderrad spürbar iniger. Gefühlt bietet sie auch mehr Schräglagenfreiheit. Gut, hier spielt eine gehörige Portion Vorsicht mit. Die Bridgestone Adventurecross-Scrambler-AX41S-Bereifung der Klein-XSR könnte sicherlich auch ein paar Meter Schotterweg. Den Ausritt dorthin verkneifen wir uns aber, allein um den Lack wäre es zu schade. Und dass die Grip-starken Bridgestone Battlax Hypersport S23 der Serien-XSR den „Grobstöllern“ beim Abwinkeln klar überlegen sein würden – dafür braucht man den Rat der Weisen nicht zu konsultieren. Warum Kleins Wahl auf die Blockprofilreifen fiel? „Optik“, kommentiert er gelassen. Scharfe Gilles-Racing-Rasten sowie einstellbare Lenkerhälften sehen noch dazu toll aus, vor allem erhöhen sie den Grip am Motorrad und schaffen Möglichkeiten für ein individuelles ergonomisches Setup. Und der Ronin-Heckumbau auf Einzelsitz? Reine Ästhetik, verschlankt die ganze Rückseite der Klein-XSR enorm. Bewiesen: Eine XSR 900 GP kann das voluminöse Serien-Endstück als zeitgenössische Reminiszenz tragen. Aber mit schlankerem Hintern erscheint der Retro-Sportler graziler, weniger wuchtig. Motorrad Klein bietet übrigens genau diese Maschine (kaum gefahren... höchstens eine Handvoll Wheelies, hüstel) für 23 000 Euro an: „Mit freier Reifenwahl!“, wirft Dominik gerade noch so ein.

Fazit

Am Tuning-Entwurf von Dominik Klein lässt sich das Potenzial für Veränderungen nach persönlichem Geschmack gut ablesen. Die XSR 900 GP bietet dafür eine dankbare Plattform, auch und gerade deswegen, weil die Basis stimmt. Letztendlich ist die Serien-GP eine höfliche Täuschung: Die rundliche Verkleidung erzählt Sarron und Lawson, die moderne Technik enttarnt das Drumherum aber als pure Nostalgie. Als Tagwerk-Sportler kann man einer XSR 900 GP rein gar nichts vorwerfen, denn ihr Chassis ist mindestens gut genug. Der 890er-Triple kann praktisch alles, Fahrwerk und Bremse erweisen sich schon im Serienzustand dem gehobenen Landstraßenspaß als würdig und gewachsen. Ein nicht von der Hand zu weisender Vorteil: Aktuell ist eine XSR 900 GP im Gegensatz zur R9 meist vorrätig oder lieferbar.



**KLEIN-YAMAHA
XSR 900 GP**