



Text: Tobias Münchinger; Fotos: Markus Jahn, fact

Überraschung, Yamaha-Händler und Tuner Dominik Klein erbaute für den PS-Bridgestone-TunerGP 2025 eine Yamaha R1. Das Besondere: Mit komplett serienmäßigem Motor liefert das Superbike vergleichsweise wenig Leistung – und erzielt dennoch unantastbare Bestzeiten in Hockenheim.

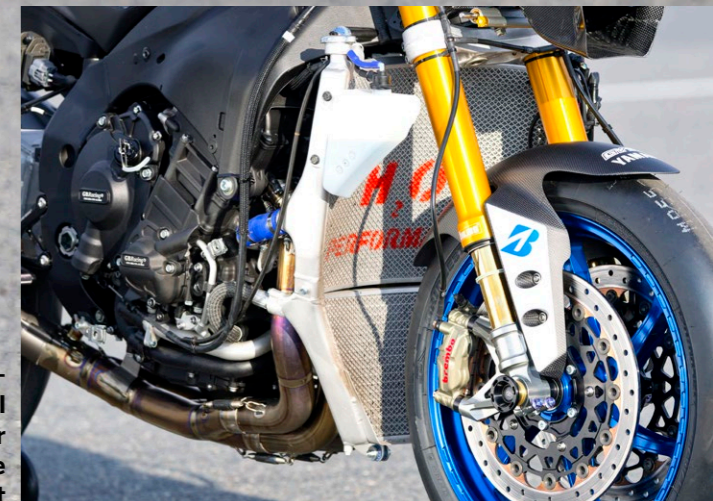
TIEFSTAPLER



Geschmackvoll lackierte Plastic-Bike-Verkleidung mit GYTR-Winglets, OZ-Schmiede-Alus in Blau



Großer H2O-Performance-Kühler, null Probleme mit der Thermik. Der ganze Vorderbau? Edelst



GYTR-Rasten, modifizierte R1M-Schwinge, angepasstes Öhlins-RSP40-Federbein als Highlight des Aufbaus



Achtung, der obere Hebel ist keine Kuppelung! Viele Racer lieben sogenannte Scooterbremsen

Ein Sport- und Rennmotorrad reinsten Wassers. Trotz „nur“ 200 PS liegt das Leistungsgewicht bei 1,10 PS/kg

Frei jeglichen Zweifels bietet der TunerGP die perfekte Bühne für bis zum Gehtnichtmehr angespitzte Motorräder. Eine naheliegende Sache, denn kraftzentrierte Maschinen, die zuweilen mit der Kategorie „etwas gaga“ flirten, benötigen Auslauf, um zu wirken. Beispiele? Turbo-Hayabusas, Kawa-Kompressor-Bikes, ein überzüchtetes Viech von einer Triumph Rocket III oder auch der „Offroad-Gigamoto-Umbau“ einer KTM 1290 Super Duke R: Wir hatten sie alle – und noch viele mehr.

In den illustren Kreis fügte sich jüngst eine Yamaha R1, um die es hier im Detail geht. Dieses Motorrad nähert sich dem Grenzbereich allerdings ganz anders, auf eine ehrlich-fokussierte Art nämlich. Weniger mit der Tür ins Haus fallend, schon gar nicht vulgär, dafür mit Souveränität und Resonanz. Selten zeichnet überzogene und grelle New-Kids-Effekthascherei („So ein Feuerball, Junge!“) verantwortlich, wenn sich Auftritt und Gebaren eines Rennmotorrads unauslöschlich ins Gedächtnis brennen. Denn dazu

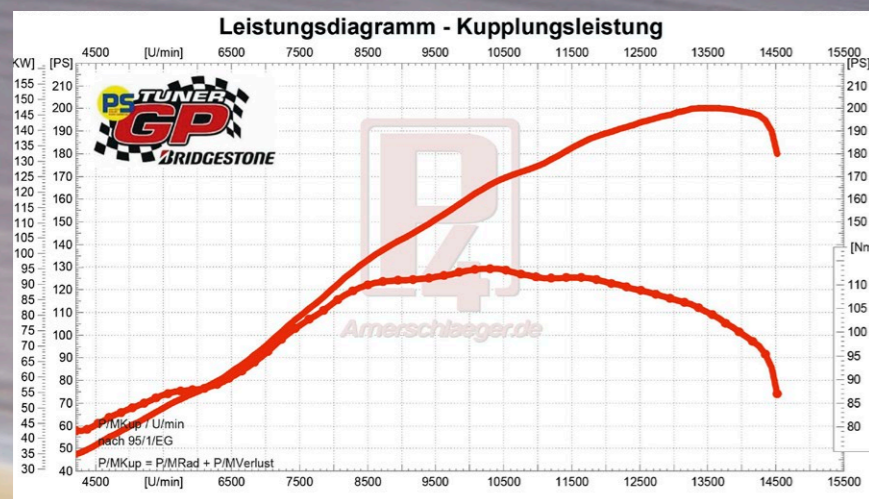
hält der oberflächliche Effekt gar nicht lange genug vor. Der Augenblick des Schabernacks – er verpufft, währt zu kurz, bringt auf der Stoppuhr keinen nachweisbaren Erfolg. In Erinnerung bleiben dafür mit großer Akribie aufgebaute Fahrmaschinen und Präzisionswerkzeuge. In anderen Worten und auf den Punkt: technische Exzellenz.

Unsere Stammtuner erbringen genau diese Leistung in zuverlässiger Regelmäßigkeit. Die beste Basis für so einen Umbau im Zeichen schneller und schnellster Runden stellt immer ein Superbike. Findet auch Dominik Klein, einer dieser eben erwähnten Schrauber-Virtuosen, seit 2002 Yamaha-Händler und Rennsport-Guru aus dem Saarland. Nahezu jedes Jahr schiebt er eine Yamaha an den Start, die dank voll hochgefahrner Lautstärkereger nur noch entfernt an das stimmbegabte Serienfahrzeug erinnert. Dominiks Bikes sind nicht einfach nur veredelt, sondern von vorn bis hinten als geschlossenes Projekt auf Speed getrimmt und absolut durchdacht. Auch von Klein durften wir bereits leis-

tungsgesteigerte Motoren erleben, führen verrückte Spaßmach-Nakeds auf Basis einer MT-10 bis hin zur windigen XSR 700. Selbst letztgenanntes Motorrad war ein Maschinchen, das trotz geringerer Leistung zu beeindrucken wusste und als Custom-Erzeugnis an den tiefsten Sehnsüchten jedes Wheels-and-Waves-Besuchers rührte. Doch zurück zum Sport.

Diesmal geht es wieder um ein echtes, ein beinhartes Rennmotorrad – eine R1. Bekanntes Terrain auch im weiteren Sinne: Hockenheim, erneut mit YART-Langstreckenweltmeister Marvin Fritz als Chef-Abstimmer und Promi-Gasttester. Herr Klein kann die Finger nicht vom Thema Racing lassen – sein Steckenpferd. Erneut sehen wir an einer Klein'schen R1 starke Insignien in Form einer Akrapovic-Factory-Evo-Kompletanlage, griffiger GYTR-Rasten, eines fetten Öhlins-Fahrwerks und ansprechend gestalteter Rennverkleidung (übrigens vom Hersteller Plastic Bike mit auffällig prägnanten GYTR-Winglets). Greifbare Argumente auch bei den Rädern, die

Daten



Gewicht 182,4 kg, **vorn/hinten** 53,5/46,5 %
Leistung 200,3 PS, **Gesamtkosten** ca. 58 000 Euro

YAMAHA R1 VON DOMINIK KLEIN

Im Serienzustand leistet der Motor dauerhaftbare 200 PS. Seine Gasannahme und Genauigkeit rangiert dank Kit-Elektronik mit entsprechender Abstimmung auf rennsportlich hohem Niveau. Der Mix aus nervenschonender Verwertbarkeit und genügend Kraft liefert überzeugende Ergebnisse – was auch für die gut abgestimmte TC und Motorbremse gilt.

R1 rollt auf leichten OZ-Gass-RSA-Alu-Schmiederrädern in Sonderfarbe Blau eloxiert. Das Bremssystem besteht aus 6,75 mm starken Brembo-Scheiben mit GP4-RR-Sätteln plus Z04-Belägen, dies alles beaufschlagt mittels einer RCS-19x18-20-Corsa-Corta-RR-Bremspumpe. Eine der temperaturresistentesten und belastbarsten Kombinationen auf dem Markt. Die Hinterradbremse stellt indessen ein Brembo-Vierkolben-Sattel mit Handhebel. Wichtig für Pro-Racer wie Marvin: „Ich lege die Hinterradbremse praktisch bei jedem Kurvenausgang an und kontrolliere damit das steigende Vorderrad.“ Die Schwinge der TunerGP-Maschine stammt aus einer älteren R1M und wurde für einen längeren Radstand ausgefräst. Zudem sind spielfreie Lager von Emil Schwarz eingepresst.

Ein entscheidendes Detail ist von größtem Belang: Zwar wurde ein GYTR-Kabelbaum mit neuester Kit-ECU (Stock-Variante) und Sprint-Setting verbaut. Der CP4-Motor ist mechanisch aber nicht etwa modifiziert und leistungsgesteigert, sondern befindet sich im absoluten Serienzustand. Bis auf die carbonisierte Luftzufuhr wurde noch nicht einmal das Ansaugsystem großartig umgestaltet. Auf dem Prüfstand sorgen schließlich profane 200,3 PS an der Kupp-

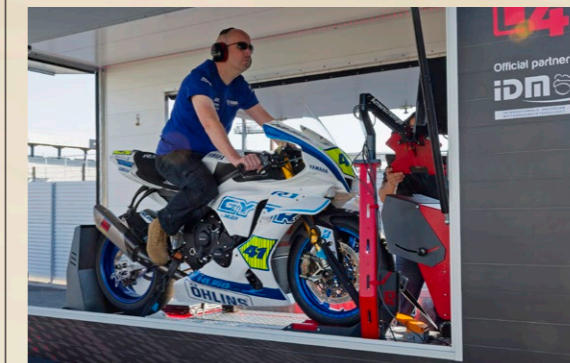
lung für gleichmütiges Schulterzucken: Nun denn, man hat schon einmal großartigere Skandale erlebt...

Den Wert der Dinge kennen

... doch obwohl YART-Racer Marvin den dichten Renntrainingsteilnehmerverkehr beanstandet, gelingt ihm inmitten von diesem schließlich eine Rundenzeit im Bereich der 1:40,0 Minuten. Zur Einordnung: Der Autor fährt mit demselben Motorrad auf wohlgebrauchten V02-Slicks knapp neun Sekunden hinter Marvins fantastischer Zeit und wird trotzdem nur von einer Handvoll anderer schneller Jungs attackiert. Soll heißen, eine 40er-Zeit in Hockenheim ist schlichtweg grotesk. Doch an der Motorleistung kann es nicht liegen. Woran dann? „Wir haben viel Zeit mit der Abstimmung des Fahrwerks und der Geometrie verbracht“, verrät Fritz. „In der Rechtskurve auf die Gegengerade liegt sie jetzt richtig gut, da kann ich viel Schwung mitnehmen. Auch die enge Links an der Mercedestribüne und rechtsrum hinaus geht richtig schnell. Und ins Motodrom kann ich es auch schön reinlaufen lassen“, beschreibt der zweifache Langstreckenweltmeister die Vorzüge dieser R1. Was uns generell dem

Thema Fahrwerk näherbringt, praktisch die Geheimwaffe und stärkste Seite der Maschine. An der Front dämpft eine Öhlins-Superbikegabel des Typs FGR252 mit überarbeiteten Innereien – ein Bauteil, das sich preislich im Bereich von 6000 Euro bewegt. Der Kaufpreis des Federbeins liegt wohl mindestens auf demselben Niveau – sofern man ein solches überhaupt bekommt. Wobei man es hier mit Oscar Wilde halten und sich auf die optimistische Seite schlagen sollte. Demnach kennen pessimistische Menschen hauptsächlich den Preis einer Sache, nicht aber ihren Wert. Also: Das Federbein ist ein Öhlins RSP40, ebenfalls überarbeitet. Es handelt sich um ein Profirennsportteil, das normalerweise auch nur in die Hände hochkarätiger Rennteams wandert. Im Gegensatz zu einem handelsüblichen TTX-Federbein mit 36er-Kolben ist das RSP40 mit einem 40er-Kolben und dickerer Kolbenstange ausgestattet. „Die Ölmenge, die durch die Ventile durchgepumpt wird, ist deutlich größer, die Dämpfung konstanter“, führt Klein aus. Zudem bietet das RSP40 eine pneumatische Federvorspannung, ist allgemein hochwertig gefertigt und offeriert einen größtmöglichen Abstimmungsbereich für das perfekte Setup. Man merkt der R1 die akribische Abstimmung in jeder

Kurve durch ihren genialen mechanischen Grip an. Wie bereits vorher erwähnt, sind die V02-Slicks schon erkennbar abgenutzt. Dennoch „steht“ die Maschine beim Gasanlegen fest auf dem Asphalt, findet jede Menge Grip und liefert eine Form von Rückmeldung, wie sie klarer nicht sein könnte. Kombiniert mit der trockenen Schärfe und Leichtigkeit eines echten Rennmotorrads, gelingen im Handumdrehen fixe Rundenzeiten. Vielleicht trägt der Serienantrieb dazu bei und überliefert das Credo des Tiefstaplers: „Wenn man nicht mit der Gewalt eines Motors ringen muss, bleibt Zeit zum Schnellfahren.“ ■



Motorrad Klein GmbH
 Röntgenstraße 5
 66763 Dillingen/Saar
motorradklein.com
info@yamaha-klein.de