

KLEIN-KUNST

Yamahas YZF-R1 prägte die Superbikes des Millenniums maßgeblich. Sie erfand sich des Öfteren neu, setzte Highlights und wurde letztendlich Opfer des Rotstifts. Hier wenden wir uns einem besonderen Exemplar und der R1-Geschichte zu.

Text: Rob Glück; Fotos: Tyson Jopson, fact

September 1997 tat es einen Knall – Yamaha präsentierte das YZF-R1 genannte Superbike auf der EICMA in Mailand. Die Sportlerwelt stand einen Moment lang still: 202 Kilogramm fahrbereite Masse trafen auf 150 PS aus 998 Kubik. Die Geometrie versprach wieselflinkes Handling, der mächtige Deltabox-II-Rahmen Stabilität. Die Konkurrenz war entsetzt: Hondas Fireblade (SC 33) wog ähnlich wenig, hatte aber zehn Prozent weniger Dampf. Kawasaki konnte lediglich mit der beinah touristischen ZX-9R dagegenhalten, Suzuki mit der luftpumpigen 750er-SRAD.

2004, der Urknall der R1 war verhallt und das 1000er-SBK-Universum entstanden, ging es richtig ab. Alle Japaner hatten so mächtige wie leichtgewichtige Sportler am Start, und man sollte meinen, dass sich alle derselben Formel bedienten: volle 1000 Kubik, Vierzylinder-Reihenmotor, vier Ventile, möglichst leicht. Fast: Denn Yamaha wich in einem relevanten Detail vom Einheitsbrei ab und hielt bis Ende 2006, als die RN12 abgelöst wurde, an der aufwendigen und strömungsungünstigeren Fünf-Ventil-Technik fest. 2009 scherten die Stimmgabler letztendlich wieder

Baujahr 2025

Leistung ca. 200 PS

Gewicht ca. 186 kg



Motor & Fahrwerk

Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, vier Ventile/Zylinder über zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen und Tassenstößel betätigt, Einspritzanlage und Kit-Elektronik. Maximal 147 kW (200 PS) und 113 Nm Drehmoment. Aluminium-Brückenrahmen mit 43er-Upside-down-Gabel und 120 mm Federweg vorne wie hinten. Bremsen: vorne Doppelscheiben Ø 320 mm, hinten Ø 220 mm.

Die Spiegelung des Öhlins-Schriftzugs symbolisiert die Reinheit der Kleinschen Aufbaumethodik. Sauber, präzise, schlagkräftig

SBK-WM 2009: ERSTER TITEL MIT BEN SPIES

aus dem Windschatten aus und brachten mit der RN22 den ersten Crossplane-Vierzylinder (CP4) und mit ihm ein neues Klangbild ins Segment. Dieser ganz spezielle Sound des mit Hubzapfenversatz versehenen Reihenmotors ist bis heute unverändert und gibt der Ypse eine rauchige, markante Stimme.

Wenn es darum geht, Yamaha-Racebikes nicht nur eine Stimme zu geben, sondern ihnen in erster Linie zu schnellen Rundenzeiten zu verhelfen, ist Dominik Klein aus Dillingen eine feste europäische Größe. Dutzende Meisterwerke brachte er zum PS-TunerGP, noch viel mehr verkaufte er an seine rennaffine Kundschaft. Obwohl Klein schon unterschiedlichste Projekte realisierte (zum Beispiel XJR 1300, MT-01 oder viele R1 oder R1-M), waren sich diese immer in einem Detail gleich: Ans Bike kam nur, was schnell macht, notwendig ist oder das Leben des Piloten erheblich erleichtert.

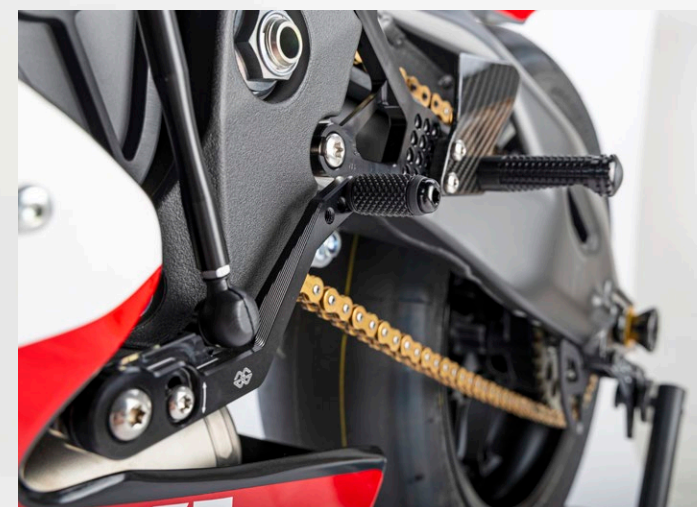
Und so adelt es nicht Dominik, sondern das hauseigene Tuningprogramm von Yamaha, GYTR genannt, wenn der Meister von der Saar eine R1 komplett mit diesen Teilen aufbaut. So geschehen bei diesem Edelbike, dessen Basis eine R1 GYTR für um die 30 000 Euro Listenpreis ist.

Für wen gemacht?

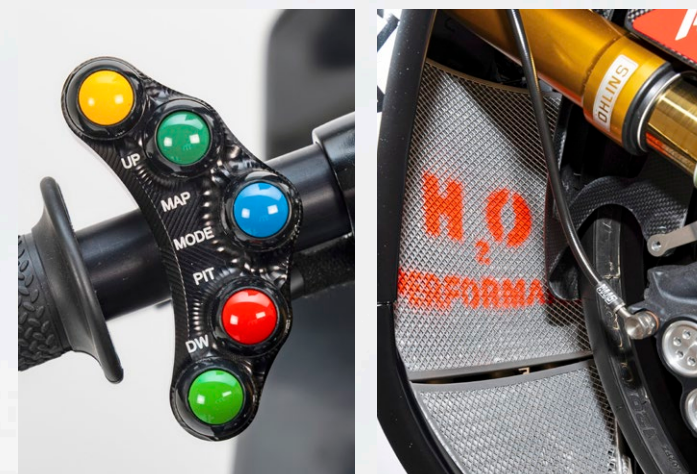
Fangen wir mit etwas Übersetzungsarbeit an: Wofür steht GYTR? Genuine Yamaha Technology Racing. Der KI-Übersetzer klärt auf: „Echte Yamaha-Rennsporttechnologie“ heißt das. GYTR steht wie bei BMW-Modellen das „M“ für hauseigene Tuningteile oder Rennsportmodelle. Nachdem Yamaha 2025 die Zulassungsfähigkeit strich, bieten sie in Deutschland nur noch die R1 Race und die R1 GYTR für Hobbyracer an, die dem auf der Rennstrecke zumindest zahlenmäßig dominierenden BMW-Graubrot entkommen wollen. Oder die keine Lust (oder das Budget) haben, sich – nennen wir es kapriziöserer – Technik aus italienischer Fertigung zuzuwenden. Was uns zur Basis zu Dominik Kleins Edelbike bringt. Er zog eine R1 GYTR aus der Kiste und verpasst ihr zunächst ein feines Öhlins-Fahrwerk. Vorne platzierte er die FGRT219 in den Gabelbrücken, die obere ersetzte er durch ein edles



Was ist denn hier los? Überraschenderweise liefert Nissin statt Brembo die Komponenten der Frontstopper



Gilles Tooling beliefert nicht nur GYTR mit einer Fußrasten-anlage, sondern auch das Yamaha-MotoGP-Werksteam



Nein, der blaue Knopf ist nicht die Lichthupe! Direkte Eingriffe in die Fahrzeug-elektronik sind via dezidierter Druckknöpfe möglich

Was für eine Kühlfabrik! Selbst dem Serienmotor tut ein größerer Kühler gut, um die Aggregatstemperatur im grünen Bereich zu halten



Der Big Bang mit dem biggen Bang im Keller, aber konventioneller Zündfolge ... Mit modernen Reifen ist die Ur-R1 heute noch ein Traum

2021: ZWEITER SBK-WM-TITEL MIT T. RAZGATLIOGLU

Frästeil, hinten wanderte ein TTX36 YA468-Federbein zwischen Rahmen und Umlenkhebel. Diese Bauteile werden selbstverständlich individuell auf den Kunden angepasst, ebenso wie die Sitzposition. Diese wird maßgeblich von den GYTR-Lenkerstummeln, der einstellbaren Rastenanlage sowie dem Sitzpolster von Raceseats beeinflusst, orientiert sich aber logischerweise an der originalen Fahrerunterbringung.

Der Motor blieb bei der GYTR-R1 mechanisch unangetastet, die Peripherie wurde dagegen mit einer neuen ECU, einem Kit-Kabelbaum, der GYTR-Akrapovic und einem riesigen Wasserkühler von H₂O noch weiter in Richtung Racing getrimmt. Beinahe schon auf links gedreht wurde die Bremsanlage: Zwar blieb die Nissin-Radialbremspumpe erhalten, doch vorne sorgen nun Brembo Z04-Beläge in Kombination mit GYTR-Bremskolben und 5,5 Millimeter starken Moto-master-Bremsscheiben für stabile, stets verlässliche Verzögerung. Am Hinterrad wurde der Bremssattel nach unten verlegt, GYTR nennt diesen Umbau „underslung“ – er soll einen zügigen

Radwechsel ermöglichen. Ferner wurden Stahlflexbremsleitungen gesetzt und das ABS ausgebaut, was heutzutage, im Zeitalter von renntauglichen ABS-Systemen aus deutscher Fertigung, eher anachronistisch anmutet.

Beim Thema Bedienelement springen die Armaturen von GYTR ins Auge, die nicht nur Farbe, sondern weiteres Werks-Flair ans Bike bringen.

Und für wen ist Kleins GYTR-R1 denn nun gemacht? Primär für ambitionierte Hobbyracer, die erkannt haben, dass schnelle Rundenzeiten nicht primär von unendlicher Leistung kommen, sondern von erhabener, den Fahrer schonenden Fahrbarkeit. Man muss sie als Skalpell sehen, das die Hände des jungen Chirurgen zu schulen weiß und das Beste aus ihm herausholt.

Woher wir das wissen? Dominik Klein hat auf sehr ähnliche Art und Weise eine R1 für den PS-TunerGP 2025 aufgebaut, und diese fuhr traumwandlerisch gut und war pfeilschnell. Den Fahrbericht dazu findet der geneigte Leser in der PS-Ausgabe 3/2026. ■



Abgesehen von den bunten „Smarties“ links und rechts an den Stummeln ein sehr cleaner Arbeitsplatz

Sport

Auf der Rundstrecke zeugen viele Titel von der Schlagkraft der YZF-R1. In der SBK-WM wurde sie 2009 mit Ben Spies und 2021 mit Toprak Razgatlioglu Weltmeister, in der Langstrecken-WM setzte sie sich 2004, 2009, 2016 und 2017 durch. Die US-amerikanische AMA Pro Superbike dominierte sie von 2010 bis 2019 mit Josh Hayes und Cameron Beaubier. Jörg Teuchert wurde mit ihr 2009 IDM-Superbike-Meister.

→ Edelbike

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