

Nachwuchsfreuden beim PS-Bridgestone-TunerGP: Endlich rollen Umbauten von Yamahas beliebtem Dreizylinder MT-09 an den Start. Doch ihre Erbauer interpretieren das Thema völlig unterschiedlich.

Text: Volkmar Jacob
Fotos: fact, Markus Jahn

.. DRILLINGS- PÄRCHEN



01 Kein Scherz: Der Eigenbau-Ram-Air-Kanal unterhalb der unteren Gabelbrücke war einmal eine Dachrinne! **02** Wie hier am Rahmenheck war viel Anpassungsarbeit nötig, um die Komponenten unterzubringen und Kabel und Schläuche ordentlich zu verlegen **03** Der Zubehörkühler ist überdimensioniert – abkleben selbst bei 35 Grad Außentemperatur nötig



lig in immer tiefere Schräglagen ab. Dabei verhält sie sich wunderbar stabil und neutral, von Nervosität oder Kippeligkeit keine Spur. Auch fräst sie millimetergenau um den Kurs und folgt bereitwillig der anvisierten Linie – genau so muss ein Racing-Bike fahren!

Motorseitig sticht der riesige Kühler hervor. „Bei Testfahrten mussten wir ihn sogar bei 35 Grad Außentemperatur abkleben. Er ist etwas überdimensioniert.“ Die 130 PS Spitzenleistung kitzelte der Tuner hauptsächlich über das modifizierte Ansaugsystem inklusive Eigenbau-Ram-Air-System sowie einem Racing-Auspuff aus dem Antrieb. „Obwohl der Motor schon fetter läuft, ist er immer noch etwas zu mager – eine Folge der originalen ECU. Demnächst stimmen wir den Motor mit einem Power Commander ab.“ Auch das Tuning

der Hardware ist offenbar noch nicht abgeschlossen. „Wir peilen um 145 PS an, dazu brauchen wir aber noch andere Nockenwellen.“ Bereits jetzt läuft der Motor mit geringen rotierenden Massen, weil die Lichtmaschine fehlt. Auch einen Anlasser sucht man vergebens. Unterm Strich ist die Motorradke-MT ein pfeilschneller Renner, der kaum mehr etwas mit der Serie gemein hat. Die Rundenzeit von 1.31,4 Minuten in Oschersleben von Profi-Racer Jan Bühn unterstreicht: Mission erfüllt! ■

Eingriff kaum nachzuweisen ist, erlischt die Betriebserlaubnis.

Motorradke-MT-09: Performance-Queen

Über erlöschende ABEs muss man sich bei der Motorradke-Yamaha keine Gedanken machen. Denn die Firma konzipierte das Bike von Anfang an ausschließlich für die Piste. „Im Vordergrund stand Rennstreckenspaß, ohne auf ein Reglement Rücksicht nehmen zu müssen. Außerdem möchten wir mit dieser Maschine zeigen, was möglich ist“, sagt Mitgesellschafter Lars Sängler.

Dabei krepelte der ehemalige IDM-Teamchef – er wurde 2010 Super-

sportmeister mit dem Australier Damian Cudlin – jedes Detail um. Beispiel Frontverkleidung: Das Teil zierte ursprünglich eine R6, Sängler passte es für die MT-09 an. Das aufreizend knappe, selbsttragende Rahmenheck stammt dagegen aus einem ehemaligen 125er-GP-Renner und wurde ebenfalls modifiziert. Eher wuchtig fällt dagegen das vordere Polster der Sitzbank aus. „Es platziert den Fahrer perfekt“, rechtefertigt der Mann aus Gera dessen grobe Form. Wie es sich für ein echtes Racing-Bike gehört, sitzen die Lenkstummel weit unten – satte 160 Millimeter tiefer als der Serienlenker. Um die Stummel bequem mit den Händen

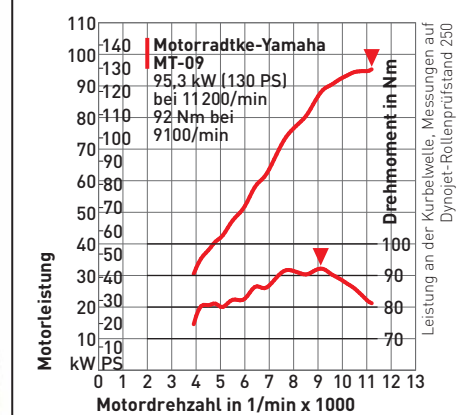
erreichen zu können, mussten die Thüringer den Serientank umschweißen. Unten ist er nun schön schmal, oben breiter – was für eine Heidenarbeit!

Tatsächlich bietet die Motorradke-Yam einen erstklassigen Arbeitsplatz. Der Pilot hat das Bike hervorragend im Griff und freut sich über ein geniales Feedback von Front und Heck. Das entsteht maßgeblich durch die aufwendig an den MT-Rahmen angepassten und überarbeiteten Federlemente (Öhlins). Sie sprechen überirdisch an und verfügen über riesige Reserven. Auch das Handling ist allererste Sahne. Die MT-09 giert geradezu nach Kurven und taucht bereitwil-



DATEN

GEWICHT	160,8 kg
VORN/HINTEN	54,4/45,6 %
LEISTUNG	130 PS
UMBAUKOSTEN	ca. 33.500 Euro



Momentan schickt die Motorradke-Yamaha „nur“ 130 PS ans Getriebe. Bereits geplante Änderungen sollen die Leistung nochmals deutlich steigern.