

Rossi's Erbe



▲ Von moderat bis brachial mittels Mode-Schalter

stützen den starken Auftritt. In Schräglage hält das Vorderrad exakt den gewählten Strich, die Haftgrenze am Hinterrad kündigt sich an, der Grip reißt nicht abrupt ab. Mit einer Änderung

MotoGP lässt grüßen

Auf Basis der neuen R1 besetzt Yamaha in den wichtigsten internationalen Straßenrennsport-Meisterschaften derzeit die Hauptrollen. Jörg Teuchert (D) hat sich in der IDM-Klasse Superbike als Gesamtführender bereits ein komfortables Punktepolster geschaffen und in der Superbike-WM konnte sich Yamaha-Neuling Ben Spies (USA) bisher eigentlich nur selbst schlagen! – Bleibt die Frage: Wie verhält sich ein Vollblut-Rennpferd wie die R1, wenn man es auf öffentlichen Straßen ständig am Zügel halten muss?

Radikale Motor-Kur

Nachdem man sich vor zwei Jahren von der Fünfventil-Technik verabschiedete, baute man beim aktuellen Motor auf Erfahrungen aus dem Rennsport und transplantierte dem Supersportler eine aus Rossi's MotoGP-Renner abgeleitete Kurbelwelle mit 90 Grad Hubzapfenversatz. Die längenvariablen Ansaugtrichter mittels YCC-I (Yamaha Chip-Controlled Intake) wurden beibehalten. Wie bei der Konkurrenz finden sich jetzt zwei Einspritzdüsen pro Zylinder. Weiters sorgen Einlassventile aus Ti-

tan, Schmiedekolben und keramisch beschichtete Zylinderlaufflächen für 182 PS.

Wer den Reihen-4-Zylinder weckt, wird von einem aggressiven Knurren auf Leerlaufdrehzahl überrascht. Das 6-Gang-Getriebe schaltet exakt und geräuschlos. Der Motor hängt gierig am Gas. Einige kurze Fahrversuche am Wachauring lassen das Leistungspotential erahnen. 170 km/h im zweiten Gang sind ebenso problemlos möglich wie 50 km/h im Sechsten, wobei in der letzt genannten Fahr-situation deutliche Vibrationen spürbar werden, für die ich die ungewöhnliche Kurbelwellen-Konstruktion und die spezielle Zündfolge verantwortlich mache. Ab 2300 U/min, wenn man die vollgetankten 209 kg aus dem Drehzahlkeller holt, herrscht absolute Lafruhe. Bei 10.000 U/min gibt

es kräftigen Power-Nachschlag und der MotoGP-Sound aus den beiden Underseat-Endtöpfen erhöht die Suchtgefahr.

Elektronik für den Alltag

Da das Pfingstwetter leider das gehalten hat, was diverse Wetterfrösche voraussagten, bin ich froh über die 3 Kennfeld-Modi, mit denen man per Knopfdruck Elektronik und Leistung in jede Richtung deutlich spürbar beeinflussen kann. Wer schon den Standard-Modus mit versprochenen Allrounder-Qualitäten fernab von geschmeidig empfindet, kann sich den A-Modus ersparen, denn dann geht die 1000er noch direkter und brachialer ans Werk. Auf nasser, rutschiger Unterlage oder ständig wechselnden Asphaltbedingungen, wie man



Heckumbau a'la Akrapovic▲

sie in den Voralpen häufig vorfindet, reduziert der moderte B-Modus den Adrenalin-Spiegel.

Er(fahr)ungen

Ein voll einstellbares Fahrwerk mit 43 mm USD-Gabel und Zentralfederbein ermöglicht eine individuelle Abstimmung für Straße oder Rennstrecke. Wie ein kurzer Check beweist, bin ich mit der Standard-Einstellung ab Werk unterwegs. Luft- und Asphalttemperaturen sind weit weg von warm und die Bereifung ist an den Flanken nicht einmal angefahren. Innerhalb der ersten 50 km haben die Dunlop-Sportmax (vorne 120/70, hinten 190/55) ihre letzte Unschuld verloren und das deftige Schräglagen-Wechselspiel kann beginnen. Anti-Hopping-Kupplung und fein dosierbare Bremsen mit Sechskolben-Bremszangen unter-

der Federvorspannung hinten reduziere ich diese Eigenheit.

Fazit

Bei Präsentation des 2009er-Modells versprach Yamaha den größten Entwicklungsschritt in der elfjährigen Geschichte der R1. Das Ergebnis ist ein aggressiver 1000er-Supersportler für verantwortungsbewusste Piloten, die bei passender Gelegenheit auch mal gerne den Blinker in Richtung Rennstrecke setzen, um 182 Wildpferden den ersehnten Auslauf zu gönnen. ■

Karl Dangel

