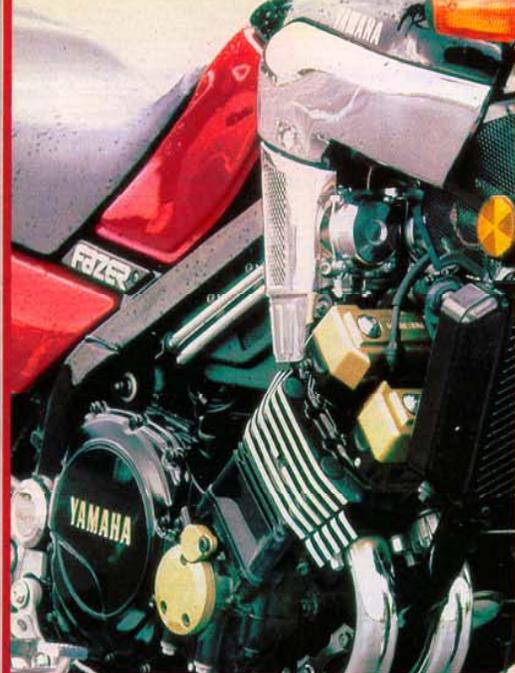


Einzelfall

Weder Renner noch Chopper,
weder Sprinter noch
Tourer. Die Yamaha FZX 750
ist anders. ▷



Attrappe: Die Chromblende verdeckt den Luftfilterkasten



Leuchfeuer: Konsole auf dem Tank



Klein und fein: Instrumente



Aufpoliert: Leichtmetallrad vorn ...



... und hinten. Pirelli-Reifen serienmäßig

Yamaha FZ 750: Test

Das Bemühen japanischer Motorradbauer, neue Käufererschichten zu erschließen, führt mitunter zu eigenartigen Motorrädern. Die Yamaha FZ 750 ist ein solches, für das sich die Schuljungen am Schaufenster die Nase platt drücken und die Schaulustigen in den Straßencafés ihren Kaffee kalt werden lassen, wenn die Maschine gerade auf dem Gehweg parkt.

Gewiß ist die FZ ein auffälliges Motorrad, das sich wohlthuend

mitblöcken gelagert, der Motor hängt an seiner Rückseite ebenfalls in zwei weichen Gummielementen. Nur oben am Motor gibt es eine starre Verbindung zum Rahmen.

Die Sitzposition ähnelt einerseits der einer Rennmaschine, andererseits der eines Super-tourers. Während die Knie stark angewinkelt sind, bleibt der Oberkörper betont aufrecht, mit nahezu gestreckten Armen. Um Schait- und Fußbremshebel schnell und bequem ertasten zu können, müssen diese extrem weit nach unten justiert

FZ-Fahrer sind zwangsweise Sonnenanbeter. Für schlechtes Wetter ist die Maschine viel zu schade – dann ist der Glanz von Chrom und Aluminium dahin

von jenen um jeden Preis auf Aerodynamik getrimmten Supersportlern abhebt. Motorgehäuse schwarz oder goldfarben zu lackieren, Aluminium zu polieren und Stahl zu verchromen, ist teuer. Plastik beschränkt sich an der Yamaha FZ auf ein Minimum. So gesehen bietet diese Maschine viel fürs Geld.

Mehr praxisorientierte Motorradfahrer werden feststellen, daß an den vielen funkelnden Teilen nach der ersten Regenfahrt der Dreck genauso haftet wie auf blankem Aluminium. Mühselig muß er aus den noch zahlreichen Ecken und Winkeln herauspoliert werden.

Über den Fünfventilmotor von Yamaha ist schon viel Gutes berichtet worden. Er ist sparsam, stark und ein Musterbeispiel an Elastizität. Anders als die FZ 750 leistet der Motor in der FZ aber nicht 100, sondern 94 PS. Die Ursachen dafür sind der geringfügig kleinere Ventilhub an der Einlaßseite und die andere Schalldämpferanlage.

Um Vibrationen auszuschalten, ist der Lenker der FZ in Gum-

werden. An den Schaltereinheiten und Hebeleien gibt es dagegen nichts auszusetzen. Die sind von gewohnt hohem Yamaha-Standard.

Daß es auf Dauer doch im Hintern schmerzt, liegt an der dürftigen Polsterung, die sich nach spätestens einer Stunde durchgesessen hat. Noch schlimmer ergeht es dem Beifahrer: Er sitzt nicht – er wird schlichtweg gefoltert, weil gelegentlich sogar noch der Aluminiumhaltebügel gegen den Steiß schlägt.

Wer reisen möchte, muß sich den Tankrucksack auf den Rücken schnallen. Auf dem Tank festgezurr, deckt er die kleine Konsole mit Kühlluftschleppthermometer und Kontrollleuchten zu. Und die Frage, wie und wo Halter für Gepäckkoffer anzubringen sind, wird die Zubehörindustrie noch eine Menge Nerven kosten. Aber schließlich ist die FZ ja ohnehin keine Reisemaschine.

Um so mehr sollte sie halten, was die forsche Verpackung verspricht: Kraft. Daß die FZ dies prinzipiell kann, hat schon der Test eines grauimportierten

Exemplars im vergangenen Jahr gezeigt (siehe MOTORRAD 10/1986). Damals überraschte die FZ vor allem mit sehr gutem Durchzugsvermögen. In der Praxis bedeutete dies souveränes, aber keinesfalls langweiliges Dahingleiten und genug Reserven, um jederzeit mit einem Dreh am Gasgriff ausreichend Leistung für Überholmanöver mobilisieren zu können. Wenn es ganz schnell gehen sollte, mußte freilich ein oder zwei Gänge heruntergeschaltet werden.

Im Vergleich zu jener Testmaschine hinkt die jetzige, offiziell von Yamaha importierte Version eklatant hinterher. Der Grund dafür ist eindeutig: Das offizielle Exemplar hat mit 2,294 eine viel längere Sekundärübersetzung (17 Zähne am Ritzel, 39 am Hinterrad) als die USA-Version mit 2,75 (16/44). Eine lange Übersetzung hebt die Chancen für eine erfolgreiche Geräuschmessung beträchtlich.

Dabei wird im zweiten Gang mit mindestens halber Nenndrehzahl (maximal % Nenndrehzahl) am Anfang der Meßstrecke be-

sernadel mindestens 4500/min zeigen muß. Dann freilich stürzt das Leichtgewicht ähnlich vehement vorwärts wie 100-PS-Sportmaschinen.

Im Stadtverkehr zeigt sich die FZ deutlich weniger als ein Superbike, und die aufrechte Sitzposition ermöglicht bessere Übersicht über den Verkehr. Bei innerorts üblichen Geschwindigkeiten fallen aber die Lastwechselreaktionen besonders unangenehm auf. Die Kombination aus dem kurzen Gasdrehgriffweg, geringen Schwungmassen im Motor und hohem Motorbremsmoment erfordert für sanftes, ruckfreies Gleiten eine besonders ruhige rechte Hand.

Auf kurvenreichen Straßen zeigt sich dann die enorme Handlichkeit. Das Fahrwerk selbst ist spurstabil, die breiten Pirelli-Reifen und die hohe Bodenfreiheit ermöglichen erstaunliche Schräglagen. Und die Bremsanlage ist ohne Tadel in Dosierung und Wirkung; Deutlich fühlbarer Druckpunkt und schon geringe Handkräfte ermöglichen vehemente Verzögerungswerte. Dazu tragen

Die FZ ist kein schlechtes Motorrad. Sie ist nur neu, anders als andere und deshalb schwer einzuordnen. Aber die Grundkonzeption stimmt

schleunigt. Je länger die Gesamtübersetzung, desto niedriger die Drehzahl, aus der beschleunigt werden muß, und desto geringer das Fahrgeräusch.

Die FZ mag also die Lärmhürde genommen haben, doch die viel zu lange Sekundärübersetzung vermißt den Fahrspaß gründlich, indem sie schaltfaules Fahren vergällt.

Um flott voranzukommen, bleibt dem Fahrer permanentes Rauf- und Runterschalten nicht erspart, weil die Drehzahlmes-

sicher auch die breiten Reifen, der niedrige Gesamtschwerpunkt und der lange Radstand bei. Weil sich die Radlast nur wenig verändert, kann auch der dicke Hinterreifen der FZ einen beträchtlichen Teil der Bremskräfte übertragen.

Die frapierende Handlichkeit dieser Maschine verführt zum Schnellfahren. Solange der Asphalt topfeben ist, prescht die FZ flott voran. Auf dem kleinen Kurs in Hockenheim wäre sie in ihrem Element und würde mit supersportlichen 750ern gut mithalten.

Motor

Flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, dohc, je fünf Ventile, Zylinder 45 Grad nach vorn geneigt, Steuerantrieb über Rollenkette, automatischer Kettenspanner, gleitgelagerte Kurbelwelle, Mehrscheibenkupplung im Ölbad, hydraulisch betätigt, Sechsganggetriebe, Sekundärtrieb über O-Ring-Kette, Elektrostarter.

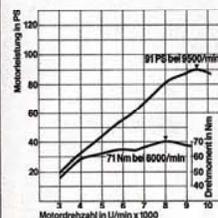
Hubraum	750 cm ³
Bohrung x Hub	68 x 51,6 mm
Verdichtung	11,2
Nennleistung	69 kW (94 PS) bei 9500/min
Max. Drehmoment	76,5 Nm (7,8 kpm) bei 8000/min
Kolbengeschwindigkeit bei 9500/min	16,3 m/s
Kraftstoffaufbereitung	Vier Mikuni BDS Ø 34 mm
Zündung	Transistor
Lichtmaschinenleistung	440 Watt
Batterie	12 V/14 Ah

Fahrwerk

Doppelrohrrahmen, Rohre mit rechteckigem Querschnitt, vorn hydraulisch gedämpfte Teleskopgabel, luftunterstützte Federung (0,4–1,2 bar), hinten hydraulisch gedämpfte Federbeine, Feder fünffach verspannbar.

Lenkswinkel	61 Grad
Nachlauf	114 mm
Radstand	1525 mm
Gesamtlänge	2245 mm
Lenkerbreite	695 mm
Standrohrdurchmesser	38 mm
Bremsdurchmesser vorn/hinten	267/267 mm
Federweg vorn/hinten	140/97 mm
Felgenreife vorn/hinten	2.50 x 16/3.00 x 16
Bereifung vorn/hinten	110/90 V 16/140/90 V 15
Scheinwerfer	60/55 W, Größe 110 x 165 mm

Leistungsmessung



Leistungs- und Drehmomentkurve fällt unter 4000/min ab – schlecht für schaltfaules Fahren

Technische Daten und

MOTORRAD

Testwerte: Yamaha FZ 750

Maße und Gewichte

Sitzhöhe	750 mm
Nutzbare Sitzbanklänge	670 mm
Wendekreis	5300 mm
Gewicht vollgetankt	227 kg
Gewicht ohne Benzin	217 kg
Zuladung	217 kg
Tankinhalt	13 Liter
davon drei Liter Reserve	

Service-Daten

Service-Intervalle alle	6000 km
Ölwechsel alle	6000 km
Ölfilterswechsel alle	12 000 km

Füllmenge mit Filterwechsel	3 Liter
ohne Filterwechsel	2,7 Liter
Zündkerzen	NGK DR 8 ES
Elektrodenabstand	0,6–0,7 mm

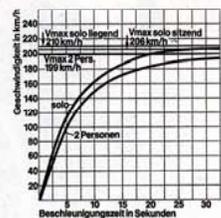
Teleskopgabelöl Viskosität	SAE 10
Füllmenge	0,294 Liter je Holm
Ventilspiel (kalt) Einlaß/Auslaß	0,11–0,20/0,21–0,30 mm

Reifenart	Pirelli Phantom MT 28
Reifenluftdruck vorn/hinten	2,3/2,5 bar
Zusätzliche Reifenfreigaben	Keine Alternativbereifung möglich, da Reifenart und -marke bindend festgelegt.

Meßwerte

Höchstgeschwindigkeit	Gemessen im fünften Gang. Im letzten Gang erreicht der Motor wegen zu langer Sekundärübersetzung seine Nenndrehzahl nicht.
solo sitzend	206 km/h
mit Sozius	199 km/h

Beschleunigungswerte



Sehr gute Beschleunigungswerte, auch durch geringes Gewicht und breiten Hinterreifen

Beschleunigung (zwei Personen)	
0–100 km/h	4,0 (4,8) s
0–140 km/h	7,0 (8,4) s
0–200 km/h	12,2 (13,2) s
0–1000 m	23,5 (25,4) s

Durchzugsvermögen im sechsten Gang (zwei Personen) 60–140 km/h 12,2 (17,1) s

Bremsweg (-verzögerung)	
100–0 km/h	47 m (8,2 m/s ²)
130–0 km/h	77 m (8,5 m/s ²)

Tachometerabweichung Anzeige/effektiv 50/47, 80/73, 100/97, 130/123 km/h

Kupplungshandkraft 70 Newton

Verbrauch Kraftstoff Normalbenzin, auch bleifrei	
Mittlerer Testverbrauch	6,2 Liter/100 km
Theoretische Reichweite	200 km
Minimaler Testverbrauch	4,5 Liter/100 km
Maximaler Testverbrauch	8,5 Liter/100 km
Ölverbrauch im Test nicht meßbar	

Lob und Tadel

- + Sparsamer, laufruher Motor
- + Kaum Vibrationen
- + Enorm handlich
- + Sehr gute Bremsen
- Sekundärübersetzung zu lang
- Unkomfortabler Sitz
- Unglückliche Federungsabstimmung
- Spärliches Bordwerkzeug

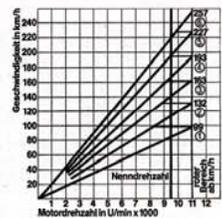
Das fiel auf

- Scheinwerfer blendet nachts wegen fehlender Blende oben

Ausstattung und Preis

Lieferbare Farben	Metallcrot
Garantie	Ein Jahr ohne Kilometerbegrenzung
Preis 12 000 Mark	
Auslieferungspauschale	290 Mark

Gangdiagramm



Sekundärübersetzung zu lang; 206 km/h entsprechen im fünften Gang 1000/min

Doch weil öffentliche Bundes- und Landstraßen mehr oder weniger stark mit Schlaglöchern, Kanaldeckeln, Querfugen, Bodenwellen und Spurrinnen besetzt sind, bleibt der Kurvenspaß mit der FZ ein Vergnügen mit Einschränkungen. Zwar wären 140 Millimeter Federweg vorn und 97 Millimeter hinten ausreichend, wären da nicht eine Reihe konstruktiver Unstimmigkeiten.

Da ist einmal die wenig progressive Federung der Teleskopgabel zu beanstanden. Bei scharfen Bremsen taucht die weiche Gabel vollständig ein. Da hilft auch die Möglichkeit der Luftunterstützung wenig. Einigermaßen akzeptable Eigenschaften stellen sich erst bei 0,8 bar Luftdruck pro Holm ein.

An der Hinterhand sorgen das mächtige Leichtmetallgüßrad, die Scheibenbremsanlage, der schwere Reifen und die lange Kastenachse für hohe ungefederte Massen, die die Federbeine überfordern. Schon kleinste Unebenheiten werden beim Überfahren deutlich im Hintern registriert, bei größeren, schnell aufeinanderfolgenden Unebenheiten teilt die Maschine deftige Schläge aus. Dabei ist die Federvorspannung schon auf der schwächsten Stufe eingestellt.

An der Yamaha FZ paßt also einiges nicht zusammen. Der kraftvolle, sparsame und wartungsarme Vierzylindermotor büßt durch die lange Sekundärübersetzung viel von seinem Elan ein. Sportliches Fahren wird durch die unglückliche Abstimmung der Feder Elemente drastisch eingeschränkt. Der Tourenreißer steht das Gepäckproblem und die unkomfortable Sitzbank entgegen.

Schade, daß diese Mängel eine Maschine treffen, die in ihrer Grundkonzeption eigentlich das ist, was nach immer stärker werdender Spezialisierung auf Straßenrennen, Softchopper oder Enduro längst Mangelware geworden ist: ein ganz normales Motorrad.

Frank-Albert Jllg