

Juli 1987

4 DM

Österreich: öS 35,-
Schweiz: sfr 4,50

MOTORRAD-MAGAZIN

MS

Heft 7

P 3436 E
Holland: hfl 5,50
Luxemburg: lfr 95,-
Italien: Lire 3800
Spanien: pts 360,-



BMW 500 Racer Seite 58

EXKLUSIV!

**DER TT-
STAR VON
1939 IM
TEST**

BMW 500 KOMPRESSOR

GROSSES EXTRA

**KAWA
SPECIAL**

ÜBER DAS ROTE K

**ALLE STARKEN
VIERZYLINDER MIT
100 ECHTEN PS**

YAMAHA FZX 750

**5 VENTILE UND
94 PS: NORMAL-
BIKE VON HEUTE?**

HONDA ODER GUZZI?

**XL 600 TRANSALP
GEGEN DIE NEUE
NTX 650 ENDURO**



Godier-Genoud Kawasaki RXZ 1000 Seite 10



Kawasaki ZL 1000 Seite 14



GPX 750 + 750 Turbo Seite 16



Transalp + Guzzi NTX Seite 36

AKTION: GESUCHT WIRD
DAS BESTE MOTORRAD
DER WELT **1. PREIS:** EINE
MASCHINE FÜR 15.000 DM

TEST + TECHNIK

KAWASAKI-MARKENTEST 10

Godier-Genoud Kawasaki

RXZ 1000

Ralph Scott

ZL 1000

Harald Betz

GPX 750 R – 750 Turbo Michael Schottner 14

Das Haus Kawasaki Raphael Schmid 22

TECHNIK AKTUELL 26

HONDA XL 600 V TRANSALP gegen 36

MOTO GUZZI NTX 650

Kann Italien konkurrieren? Klaus Martin

YAMAHA FZX 750 FAZER 42

Fünfventil-Vierzylinder mit 94 PS F. J. Schermer

YAMAHA FZR 1000 und 52

HONDA CBR 1000

Offen und gedrosselt: Wo liegen die Unterschiede? Winni Scheibe

Dazu als Extra: Welche Probleme gibt's

mit grau importierten Maschinen?

Was meint die Industrie? Harald Betz

BMW 500 KOMPRESSOR 58

50 Jahre und kein bißchen leise A. Cathcart

RAD + TAT

GROSSER LESER-WETTBEWERB 28

Gesucht: Die besten Motorräder der Welt

Zu gewinnen: Ein Motorrad für 15 000 DM

50/80er ÜBERSICHT 46

Test Honda NH 50 Lead

Michael Schottner

Tabelle alle 50/80er Harald Betz 48

MINIS WERKSTATT 62

Antworten auf Leserfragen M. Koch

ZUBEHÖR 64

Neues vom Zubehörmarkt Petra Hanser

DIESEN MONAT

DEUTSCHE IN DER WM O. Wieland 73

MZ 500 TWIN M. Schottner 74

ZUKUNFTSVISIONEN O. Hugo 76

KUHLE WAMPE

CLUBRENNEN W. Scheibe 78

SIND SIE RAUCHER? J. R. Stephan 78

NACHRICHTEN M. Schottner 80

JEDEN MONAT

Leitartikel F. J. Schermer 4

Leserbriefe, Impressum 6

mo-Shop 66

mo-Markt 68

Vorschau auf Heft 8/87 82

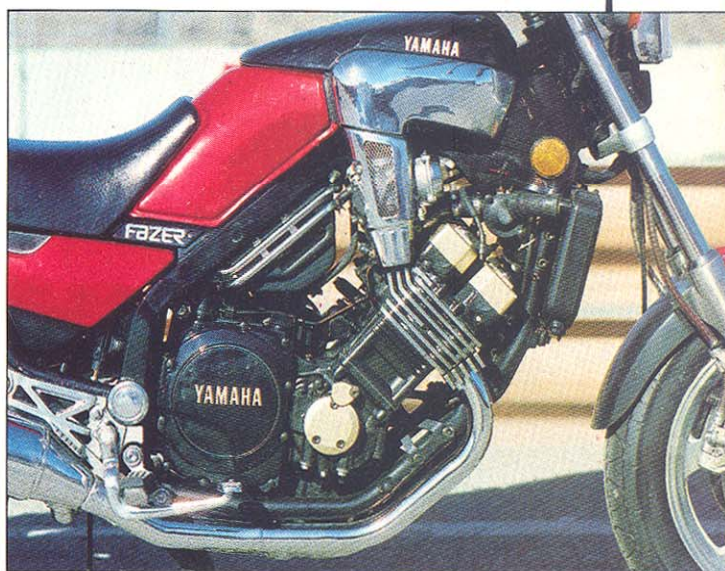
Aufgepumpt...

... wurde der 500er Boxer-Motor der Renn-BMW aus den späten 30er Jahren. Wir staubten ihn ab und ließen ihn um die Rennstrecke blasen. Seite 58



Aufgeblasen...

... kommt der 750er Fünfventil-Vierzylinder im chromstrotzenden Chassis der Yamaha FZX 750 daher. Wir testeten den aufgeblasenen Pfau mit allem nötigen Ernst. Seite 42



Aufgemacht...

... hatten wir einige Maschinen der 100 PS-Klasse auf die „offene“ Auslandsleistung, um zu sehen, wie schnell sie wirklich sind. Seite 52



Unser Aufmacher-
bild entspricht der
gängigen Meinung
über die Yamaha
FZX 750: Der Fahrer
beugt sich nach
vorne, stützt sich auf
dem Lenker ab, seine
Augen starren auf
die Ampelanlage –
und bei grün geht's
ab mit durch-
drehendem Hinter-
rad. Das ist, für unser
Land jedenfalls, aber
nur die eine Seite
der Medaille. Denn
ein Motorrad mit
94 PS sollte auch mit
einem Fahrverhalten
ausgestattet sein,
das für wellige
Landstraßen und für
die Autobahn taugt
– was für die FZX
750 nicht zutrifft



FÜR HEIZER ODER SCHICKIS?

Sehen so die normalen, nackten Motorräder fürs aufrechtsitzende Fahren aus?

F. J. Schermer beschäftigte sich intensiv mit der Yamaha FZX 750

Ein durchaus normales Motorrad: Vier Zylinder in Reihe, vier Vergaser, zwei dicke Auspuffe, ein Stahlrahmen, zwei Federbeine, eine Telegabel und ein Lenker. Wenn der Blick über die rot-schwarz-verchromte Maschine schweift, bleibt das kundige Auge an einigen Details hängen, die den gewissen Unterschied zwischen einem „normalen“ Motorrad und diesem „Power-Bike“ ausmachen sollen. Als da wären: ein relativ kleiner, flacher Tank, der in der vorderen Hälfte gar keiner ist, sondern nur eine Verkleidung der oberen Rahmenrohre, des großen Luftfilterkastens und Halterung für die Anzeigen-Lämpchen-Leiste. Der eigentliche Tank sitzt nämlich im Rahmendreieck quasi zwischen den Knien des Fahrers. Diese Platzierung soll den Schwerpunkt günstig legen, und, was noch viel wichtiger ist, diesen konstant halten.

Weitere Unterschiede zu „Normal-Motorrädern“: der Drehzahlmesser ist sehr viel kleiner als der Tachometer, (was wir von einigen Kawasaki-Modellen schon kennen), die Gabel ist relativ lang und die hinteren Federbeine sind dicker als bisher gewohnt. Damit wollte Yamaha einen „Cruiser“ schaffen, so nennen die Amerikaner diese Art Motorräder: Diese stehen neben vorwiegend großvolumigen V8-Automobilen in kalifornischen Garagen und werden zum Freizeit-Spaß herausgeholt. Man fährt dazu mit ihnen in Jeans, Turnschuhen (Ah, Herr Dr. Koch!), einer Windjacke überm T-Shirt und einem mehr oder weniger offenem Helm. Handschuhe zieht nur derjenige an, der es für notwendig hält.

Für uns in Deutschland soll dieses Motorrad eine neue Klasse neben

den Choppern eröffnen. Yamaha denkt, wie Kawasaki übrigens auch, an Leute, die sich nicht so sehr mit Plastischalen am Motorrad umgeben wollen, denen eine Enduro zu hochbockig und/oder zu langsam, ein Reisemotorrad zu groß, zu plump, zu schwer und zu teuer ist. Die FZX 750 soll eben ein Motorrad sein, normal zum Fahren, zum Spaß haben. Easy going, easy riding.

Ich setze mich auf dieses Motorrad und suche mir Strecken aus, die man mit dem Motorrad so fährt: Stadtverkehr, Vorortbetrieb, Landstraßen erster, zweiter, dritter Ordnung und dazu ein schönes Stück Autobahn. Es ist ein warmer Samstag, und ich

PLUSMINUS Yamaha FZ 750

- | | | | | |
|-------------------------------------|-------------------------------------|--|--------------------------|--------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | starke Optik | | |
| <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | durchzugstarker und lauffähiger Motor | | |
| <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | günstiger Verbrauch | | |
| <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | gut schaltbares Getriebe | | |
| <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | griff- und funktionsgerechte Schalter und Hebel | | |
| <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | für Stadtfahrten niedere Sitzhöhe | | |
| <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | wirkungsvolle Bremsen | | |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | knallhartes, unkomfortables Fahrwerk | | |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Pendeln im Hochgeschwindigkeitsbereich | | |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | wenig komfortabler Soziussitz | | |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Frontlichtausbeute unter dem Durchschnitt | | |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Knieschluß zu schmal | | |
| <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | = sehr gut | <input type="checkbox"/> | = nicht gut |
| <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | = gut | <input type="checkbox"/> | = schlecht |

bin gerne auf zwei Rädern unterwegs.

Im Stadtverkehr: Wenn ich nicht wüßte, daß die FZX 750 Kubikzentimeter Hubraum hätte, ich würde sie glattweg für eine 500er halten. Vollgetankt nur 225 Kilogramm schwer, mit einer Sitzhöhe von nur 760 Millimetern ausgestattet, sehr schlank im „Tank“-Bereich, ein „vernünftig“ schmaler Lenker mit nur 700 Millimeter Breite auf der Gabel (das sind genau die Breite und die Kröpfung, wie sie die vielgerühmten BMW-Magura-Lenker der früheren Jahre hatten, die wir gegen die japanischen „Segelstangen“ unserer 750er Hondas und 900er Kawas eintauschten).

Der Motor startet willig, nach kurzer Zeit kann der Choke weggenommen werden. Dieser sitzt übrigens

Auf glattem Teer fühlt sich die FZX wohl. Man kann erstaunlich schräg damit fahren, erst sehr spät setzen Fußrasten und Auspuffrohre auf. Bei glatter Fahrbahn stört auch die harte Federung nicht so sehr



Der wassergekühlte Vierzylinder mit fünf Ventilen pro Zylinder stammt in seinen Grundzügen aus der FZ 750 Genesis. Er ist enorm durchzugstark und leistet 94 PS bei 9500/min, was immerhin 216 km/h Spitze bringt

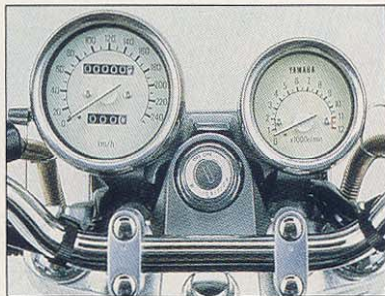
vorne links direkt an den Vergasern und nicht oben am Lenker. Manche Leute finden das unheimlich unkomfortabel, ich meine jedoch: jeder Bowdenzug, der hochführt zum Lenker zum scheinbaren „Komfortgewinn“, der stört die Lenkung und birgt eine zusätzliche Störungsquelle in sich: Bowdenzüge haben nämlich die Eigenschaft, irgendwann bei fortschreitendem Alter schwergängig zu werden, zu rosten und dann zu reißen.

YAMAHA FZX 750

Der Choke läßt sich sehr gut dosieren. Schon nach 500 Metern kann er, zum Beispiel am ersten Ampelstop, ganz weggenommen werden. Der Motor läuft schön rund und ruhig, wie schon von der FZ 750 Genesis gewohnt. Die fünf Ventile pro Zylinder, drei im Einlaß, zwei im Auslaß, sorgen für einen guten Füllungsgrad, was dem Durchzug zugute kommt. Auch ist beim FZX-Motor die Einlaß-Nockenwelle „zahmer“ ausgeführt, was der Drehmoment-Entfaltung weiterhin zu gute kam.

Das Sechsganggetriebe könnte in der Stadt auf vier Gänge reduziert werden, so durchzugsstark ist der Motor. Man schaltet irgendwann bei drei- bis viertausend Touren in den nächsthöheren Gang, rollt im Verkehr mit und freut sich über die Kraft des Motors, und daß man ihn nicht zu hoch drehen muß. Das Auspuffgeräusch ist bei diesem Drehzahlniveau angenehm leise und sehr kultiviert. Wer doch schalten möchte, dem kommt das leichtgängige Getriebe zugute.

Tachometer und Drehzahlmesser haben schöne weiße Zifferblätter. Der kleine Drehzahlmesser mit dem versetzten Zahlenkreis ist nicht besonders gut ablesbar. Die Kontroll-Leuchten-Leiste sitzt vorne auf der oberen „Tank“-Abdeckung. Dicke Reifen, dicke Auspufftöpfe, auf Schau getrimmtes Outfit – die Yamaha FZX 750 stellt ihre Muskeln offen zur Schau, grad wie ein Bodybuilder im Muscleshirt



In der Stadt beim Stop-and-Go-Verkehr wird irgendwann die Kupplung ein bißchen „dick“: Die Hydraulikflüssigkeit beginnt zu kochen, der Kupplungshebel muß dann beim Schaltvorgang fast ganz bis zum Griff hergezogen werden, sonst spürt man, wie die Zähne der Getrieberäder beim Schalten aneinander reiben. Eine höherwertige Hydraulikflüssigkeit (DOT 5) könnte hier wirkungsvolle Abhilfe schaffen.

Reine Freude ist das Handling in der Stadt. Die Maschine läßt sich wirklich spielerisch leicht bewegen, man kann mit ihr überall zwischendurch zirkeln (ich weiß, man soll nicht, man darf nicht, aber man tut's trotzdem...). Lichtschalter, Blinker und sonstige Plastikknöpfe sind gut plazierte, man braucht nicht zweimal hinzusehen, um zu wissen, wo was sitzt. Vielleicht noch wichtig für die Stadt: die niedrige Sitzhöhe. Man kommt beim Stand an der Ampel mit beiden Füßen flach auf die Erde. Das gibt ein Stück Sicherheit – nicht nur für Anfänger, Mädchen oder Kurzgewachsene.

Auf der Landstraße: Gleich nach dem Ortsende-Schild wird erst einmal richtig Gas gegeben. Man kann nun drei Gänge herunterschalten, um den Motor auszdrehen, oder im sechsten weiterrollen. Denn auch auf der Landstraße macht sich der gute Motordurchzug des Fünfventilers positiv bemerkbar.

Glatte Landstraßen mag sie, die Yamaha FZX 750. Ihr Handling ist beispielhaft, die gute Sitzposition kommt dem natürlich auch zupass. Ohne großen Kraftaufwand läßt sich die Maschine rechts – links – rechts – links schwenken.

Nicht o.k. ist's, wenn die Landstraße in zweite Ordnung übergeht. Bodenwellen, Längsrillen, Schlaglöcher oder aufgeteerte Stücke stören die gewählte Linie und damit den Fahrfluß erheblich. Auf Straßen dieser Art führt die Lenkung ein Eigenleben, wie man es sonst nur von Fahrwerken älterer, ausgelutschter Motorräder kennt. Auch erinnert mich das Fahrverhalten auf schlechter Wegstrecke eher an Motorräder der frühen 70er Jahre als an ein Motorrad des Jahrgangs 1987.

Zu diesem negativen Urteil trägt natürlich auch die Hinterhand ihren Teil bei. Die Federung ist sehr straff und geht damit schon in den Bereich „hart“. Der Grund für die Unlust der Federung anständig zu federn, liegt

wohl in den großen Lippendichtringen, die sich um die 43,8 mm dicke Kolbenstange spannen. Denn: je dicker die Kolbenstange, desto mehr Reibung am Simmerring. Bei der FZX äußert sich dies in extrem schlechtem Ansprechen der Federung und damit in sehr schlechtem Komfort.

Zurück zum Vorderbau. Die Gabel soll mit 0,4 bis 1,2 bar Zusatzluft (laut Handbuch) gefahren werden. Um nun das Ansprechverhalten zu verbessern, habe ich die Luft einfach mal abgelassen. Danach jedoch sank die Gabel soweit in sich zusammen, daß nur noch ungefähr 30 Millimeter Federweg zur Verfügung standen. Bei der kleinsten Bodenwelle und beim starken Bremsen knallte die Gabel nun auf Block, was der Fahrsicherheit auch nicht dienlich war. Also wieder 0,5 bar eingepumpt, die Gabel kam „heraus“, wurde wieder hart und unkomfortabel, aber die Straßenlage stimmte wenigstens einigermaßen wieder.

Ein Element am Fahrwerk der FZX 750 ist für Landstraßenräuber sehr gut geeignet, nämlich die Bremsanlage. Die vordere, geschlitzte Doppelscheiben-Bremse und die hintere Soloscheibe sind eine Klasse für sich. Sie lassen sich präzise dosieren, weisen einen exakten Druckpunkt auf und sind enorm in der Wirkung. Bei den Bremsmessungen im Rahmen dieses Tests konnte ich die FZX aus 100 km/h schon nach 43 Metern zum Stillstand bringen. Und dabei hatte ich kein einziges Mal das Gefühl, daß die Bremse überfordert sei. Ganz im Gegenteil, so eine Bremswirkung wünscht man sich auch bei den schweren Touren-Motorrädern.

Natürlich ist das enorme Bremsvermögen dieses Motorrads auch auf das relativ geringe Fahrzeuggewicht zurückzuführen. Und, ganz wichtig, auf die Reifen: der vordere Pirelli Phantom + 1 mit relativ wenig Negativ-Profil-Anteil, krallt sich beim Bremsen regelrecht in den Asphalt.

Auf der Autobahn: Die nächste Autobahn-Einfahrt wird genommen. Schräglage ist relativ viel möglich mit diesem Motorrad, was bei „Cruisern“ nicht unbedingt zum Grundkonzept dazugehört, siehe Kawa ZL 600 und ZL 1000. Bei der Einfahrt in die Autobahn auf dem Beschleunigungsstreifen (deswegen heißt der so!) kann jeder Gang bis über 10 000/min ausgedreht werden; die nächste Gangstufe findet dann sauberen Anschluß im optimalen Power-Bereich.

Und wie dieses Motorrad abgeht!

Schon auf der Landstraße habe ich bemerkt, daß beim Herausbeschleunigen aus Kurven die normale Yamaha FZ 750 Genesis nicht mitkommt. Hier auf der Autobahn kann man die gemessenen Werte in schwarze Striche auf dem Asphalt umsetzen: In nur 3,5 Sekunden sprintet die FZX 750 auf 100 km/h, die 400 Meter-Marke wird nach 11,2 Sekunden passiert und der stehende Kilometer wird in 22,8 Sekunden zurückgelegt. Diese Werte liegen besser als bei der FZ 750 Genesis – kein Wunder, denn durch den kleinen, fetten 15 Zoll-Hinterrad-Reifen kommt sehr viel Gummi auf die Straße; überdies ist die Übersetzung einen Hauch „kürzer“.

Wenn die Nadel des Tachometers in die Gegend von 180 kommt, beginnt das große Fragespiel: wackelt sie, oder wackelt sie nicht? Denn die FZX 750 benimmt sich im Eiltempo keinesfalls wie ein D-Zug auf Schienen, sondern eher wie ein nervöses Rennpferd. Überdies trifft der Fahrtwind den Reiter mit voller Wucht, so daß dieser sich unwillkürlich am Lenker festhält – was das Pendeln kräftig unterstützt.

Die Maschine nun mit den Schenkeln festzuhalten ist auch kein leichtes Unterfangen, denn der Knieanschluß ist sehr schmal, während das Getriebegehäuse doch recht breit baut.

Ich habe mit den Luftdrücken in den Reifen gespielt: zwischen 1,9 und 2,5 bar vorne; 2,1 bis 3,0 bar hinten. Ich habe es mit verschiedenen Federbeeinstellungen und Gabel-Luftdrücken versucht – eine gravierende positive Veränderung im Hochgeschwindigkeitsverhalten ergab sich jedoch nicht. Die geringste Pendelneigung hatte die FZX 750 mit 2,3 bar vorne, 2,6 bar hinten, 0,5 bar in der Gabel und die Federvorspannung der Federbeine auf Stufe 3.

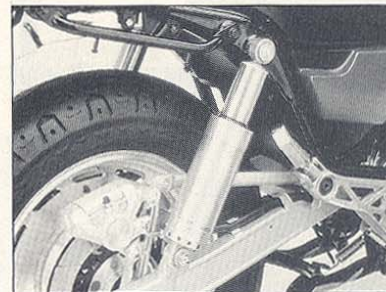
Flach liegend, mit der rechten Hand am Gasgriff und der linken Hand am Gabeltauchrohr, der Fahrer im eng anliegenden Lederkombi, lief die FZX 750 relativ ordentlich geradeaus. Aber dafür ist sie ja nicht gebaut. Dennoch geht sie immerhin 216 km/h. Sitzend war bei 201 km/h Schluß, wobei die Vmax-Werte mit erstaunlicher Konstanz bei jeder Meßfahrt plusminus nur um einen km/h differierten.

Im Verbrauch gab sich die FZX 750 rund zehn Prozent günstiger als die FZ 750. Zwischen 4,8 (zahme Landstraßen-Fahrt) und 8,7 Liter (Autobahn Vollgas) liefen durch die vier 34er Keihin-Fallstromvergaser. Der günstige Verbrauchswert resultiert sicher auch aus der Verwendung der zahmeren Einlaß-Nockenwelle, die in Verbindung mit den anderen Auspuffen die Leistung von ursprünglich 100 PS (soviel hat die FZ 750) auf immer noch urgesunde 94 PS drückte.

Mein Fazit: Es ist wie es ist, die FZX 750 wurde nunmal für USA und nicht speziell für Deutschland konzipiert. Ihre visuellen und konstruktiven Merkmale wie kraftstrotzende Motoroptik, kleine und dicke Reifen vorn wie hinten, lange Gabel und knallharte Fahrwerksabstimmung passen weder auf deutsche Motorrad-Landstraßen, noch auf unsere Full-Power-Autobahn, sondern nur auf einen US-Dragstrip. Es mag ein paar Tage mal ganz witzig sein, mit der Yamaha FZX 750 die



Die vordere Bremsanlage ist ein selten gutes Stück; unterstützt wird die Bremswirkung noch durch den breiten Pirelli Phantom + 1-Reifen. Der Federungskomfort der Telegabel läßt zu wünschen übrig



Mächtig dick die Federbeine. Mit ihrer harten Abstimmung passen sie zwar zur vorderen Gabel, doch tragen auch sie nicht zum komfortablen Cruising bei

MESSWERTE YAMAHA FZX 750

Beschleunigung	0 bis 100 km/h in	3,5 s
	400 Meter in	11,2 s
	1000 Meter in	22,8 s
Höchstgeschwindigkeit	solo liegend	216 km/h
	solo sitzend	201 km/h
	zwischen 4,8 und 8,7 Liter/100 km	
Verbrauch	Reichweite 149 bis 271 km	
Superbenzin, bleifrei		

DATEN YAMAHA FZX 750

Leistung	94 PS (69 kW) bei 9500/min, maximales Drehmoment 77 Nm (7,7 mkg) bei 8000/min.
Motor	Flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor. Fünf Ventile pro Zylinder, über zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen und Tassenstößel direkt betätigt. Bohrung x Hub 68 x 51,6 mm, Hubraum 749 cm³, Verdichtung 11,2. Vier Mikuni-Gleichdruck-Fallstromvergaser Ø 34 mm mit Trockenluftfilter. Kontaktlose Transistorzündung.
Getriebe	Primärtrieb über schrägverzahnte Stirnräder. Hydraulisch betätigte Mehrscheibenkupplung im Ölbad, klavengeschaltetes Sechsganggetriebe, Elektrostarter, Sekundärtrieb über O-Ring-Kette 5/8 x 3/8", 106 Rollen.
Fahrwerk	Doppelrohrrahmen aus Vierkant-Stahlrohr. Luftunterstützte Telegabel vorn Ø 38 mm. Federweg 90 mm. Stahlrohrschwinge mit zwei Federbeinen, Federvorspannung fünffach einstellbar, Federweg 97 mm.
Räder	Leichtmetall-Gußräder, vorn mit sechs Speichen, hinten Vollscheibe. Bereifung vorn 110/90-V 16, hinten 140/90-V 15, schlauchlos. Vorn Doppelscheibenbremse geschlitz, hinten Scheibenbremse, innenbelüftet Ø 267 mm, hydraulisch betätigt.
Abmessungen	Radstand 1525 mm, Nachlauf 114 mm, Nachlaufwinkel 61 Grad, Lenkerbreite 700 mm, Sitzhöhe 760 mm.
Gewichte	Tankinhalt 13 Liter (3 l Reserve), Gewicht 225 kg, zulässiges Gesamtgewicht 445 kg, Zuladung 220 kg.
Ausstattung	H4-Rechteckscheinwerfer, Tachometer und Drehzahlmesser, kombiniertes Lenk-/Zündschloß, elektrischer Spritahn, Kontroll-Leuchten auf der oberen Tankabdeckung.
Preis	12290 Mark

Wege zwischen Disco und Kino, Eisdielen und Terrassencafé, Eckkneipe und dem Mädchenpensionat im Nachbardorf in möglichst kurzer Zeit zurückzulegen, aber mein Fall ist es nicht. Ich finde, daß ein heutiges Motorrad mehr bieten muß als nur eine starke Optik und eine brachiale Beschleunigung. Ein sicheres Fahrverhalten im Höchstgeschwindigkeitsbereich gehört unbedingt dazu; auch dann, wenn die Reifen halb oder nahezu ganz abgefahren sind.

Anscheinend denken noch mehr '87er Motorradfahrer so wie ich. Denn wie anders ist es zu erklären, daß die FZX 750 sich so schlecht verkauft, daß Yamaha ab sofort 15 Prozent Zulassungsrabatt für die Händler einräumt? Dieser Motor ist in der FZ 750 besser aufgehoben – denn die Genesis hat keine der hier im Test angesprochenen Mängel. Deswegen gäbe es für mich nur eine Wahl: wenn Yamaha 750 mit fünf Ventilen, dann FZ ohne X. Mit X taugt sie eher für Schickis. ●