

## Hommage an die Technik und den Zufall

Vorgeschichte:

1985 brachte Yamaha gleich zwei interessante Motorräder auf den Markt.

Eine FZ 750 – mit wirklich imponierenden Leistungsdaten und aufregend neuer Technik.

5-Ventil-Vierzylinder-Motor (drei Ein-, zwei Auslassventile), wassergekühlt, Zylinderbank

weit nach vorn geneigt, um einen

tiefen Schwerpunkt zu erreichen,

Vergaser direkt darüber – optimale

Strömungsverhältnisse im

Fallstrom. Tank mit Benzinpumpe,

damit ein großer Teil des Tanks

unterhalb der Vergaser, was dem

Schwerpunkt zu Gute kam.

Gradlinige Verbindung von

Lenkkopf zum Schwingenlager aus

Vierkant-Stahlrohr, schön

säuberlich um den Motor



herumgebogen. 230 kg, 100 PS, Spitze über 230. Stabiles Fahrwerk mit 16-Zoll-Rad vorn, innenbelüftete Scheibenbremsen, sportliches Design mit Halbschale und Motorspoiler.

Daneben eine FJ 1100. Völlig neue Rahmenkonstruktion, aber konventioneller luftgekühlter Vierzylinder, 240 kg, 125 PS, vorn und hinten 16-Zoll, innenbelüftete Scheiben, Anti-Dive-System an der Gabel (was aber nichts bewirkte), ausgewachsenes Design mit Vollverkleidung.

Ich entschied mich damals für die FJ 1100, weil sie in den Tests immer eine Idee besser abschnitt, vor allem im Hinblick auf Tourentauglichkeit und Durchzug, und weil sie absolut hochgeschwindigkeitstabil war. Kein Wackeln im Fahrwerk, auch nicht bei Tacho 260 mit Koffern und Gepäckrolle! 1985 habe ich mit so einer FJ in 6 Monaten 16.000 km abgehobelt, 88 und 89 habe ich wieder so eine gefahren. Meine besten und tourentauglichsten Motorräder. Das trotz des Gewichtes sportliche Fahrwerk hat mich überhaupt erst zu dem Fahrstil gebracht, den ich heute gerne fahre: möglichst mit den Stiefelspitzen an der Erde.

Aber die FZ 750 war die technisch interessantere Lösung.

Irgendwann im Jahr 2002 oder so kam mein Neffe Dietrich, mit dem ich ab und zu mal zusammen Motorrad fahre, eher zufällig mit einer Yamaha FZ 750 an. Ziemlich alt, Verkleidung an einigen Stellen eingerissen, paar Kratzer und Schrammen, 55000 km auf der Uhr. Aber sah immer noch schick aus. Und irgendwann wollte er etwas anderes fahren, sie sei ihm zu sportlich. Und mir fehlte gerade ein Moped zum Herumheizen, für



schmales Geld. Für 1500 € wechselte das Krad seinen Besitzer. Reiner Zufall.

In den folgenden Jahren lernte ich das Motorrad schätzen. Der 5-Ventil-Motor bietet einen Durchzug, der für diesen Hubraum

einmalig ist, und entfaltet ab 6500 U/min eine beachtliche Leistung. Es geht richtig zur Sache, durchgängig bis 11.000 Touren. Spitze über 230 km/h. Das ursprünglich für einen Supersportler gezeichnete Fahrwerk ist außerordentlich handlich und steckt ohne Wippen und Zucken fast alles klaglos weg. Die relativ schmalen Reifen zwingen Dir keine übergroße Schräglage auf und trotzdem kannst Du sehr schnell und präzise um die Ecken zirkeln. Einziges Manko sind die Bremsen, denn man hat aus Kostengründen bald auf die innenbelüfteten Scheiben verzichtet und eine ganz normale Bremsanlage verbaut, wie sie auch in der RD 350 zum Einsatz kamen. Dort hatten sie allerdings fast 60kg Gewicht weniger zu bewältigen. Aber mit einem Umbau auf Spiegler-Scheiben und Beläge und Stahlflex-Schläuche konnte ich eine gute Verbesserung der Bremsleistung erreichen. Die Sitzposition ist für jemanden wie mich mit nur 1,73 m Körpergröße ideal. Der Serienlenker paßt, die Fußrasten und Sitzbank sind optimal. So schätze ich die Maschine als bequemen, schnellen und vor allem preiswerten Tourer. Nahezu alle Teile bekommt man günstig im Internet bei Ebay oder sonstwo, gern auch gebraucht.

Als dann 2005 mein Sohn Führerschein machte, wurde ein Drosselsatz auf 34 PS eingebaut. Auch hier zeigte sich der Motor von seiner besten Seite. Wenn man nämlich eher kleinvolumige Motoren aus der 600er-Klasse drosselt, schneidet man ihnen die Leistung ab, weil man meistens über Verringerung des Ansaugquerschnitts die Drehzahl

begrenzt. Ein kleiner Motor verliert dann seine aus der Drehzahl geholte Leistung so dramatisch, dass das Fahren keinen Spaß mehr macht. Anders die FZ 750. Auch untenherum steht der Motor so gut im Saft, dass bis 5000 Touren kaum ein Unterschied zu spüren ist. Erst ab 6000 U/min vermißt man die Leistung und der Motor quält sich eher mühsam auf über 7000. Immerhin sind mit gutem Anlauf doch über 170 km/h drin.



Jedenfalls war meine Begeisterung so groß, dass ich für mich wieder eine FZ 750 gekauft habe. 36000 km nur gelaufen, über Ebay für 1350 €. Ein par kleine Macken und Kratzer an der Verkleidung, aber gut in Schuss. Sie war 3 Tage im Haus, als mein Sohn seine FZ in einem schuldlosen und glimpflich verlaufenen Unfall zerlegt hat (SPI 115). Sie war auch schon ein bißchen überholungsbedürftig. Immerhin hatte der Motor über 89.000 km runter und der Ölverbrauch war ziemlich angestiegen. Die Trümmer wurden zerlegt und liegen

auf dem Boden als Ersatzteillager.

Weil ich ja nun wieder kein Motorrad hatte, haben wir die dritte FZ 750 gekauft. Letzte Bauserie, etwas jünger und hervorragend in Form, deshalb mußten wir auch immerhin 1700 € dafür ausgeben. Sie hat bessere Bremsen (aus der FZR 1000), vorne ein 17-



Zoll-Rad. Mit ihr bin ich nun schon fast 10.000 km gefahren und hatte viel Spaß dabei. Immer wieder begeistert mich das Fahrwerk, immer wieder überzeugt mich der Motor. Dazu die sportliche, aber dennoch entspannte Sitzposition, mit der man endlos Kilometer fressen kann. Die nachträglich angebaute Tourenscheibe von MBA ist allerdings ein Muss dafür, sie bringt erheblich besseren Windschutz als das Original. Außerdem ist bei mir natürlich auch ein Gepäckträger mit Kofferhaltern dran, weil man ja nicht nur von der Disco bis zur Eisdiele unterwegs ist.

Inzwischen hat mein Sohn seine FZ entdrosseln dürfen und er ist sehr beeindruckt von der Leistung. Wir haben sicherlich noch viel Spaß mit diesen "Heizeisen".

Godber, St. Peter