

Modellgeschichte

FZR 600 3HE 1989-1990

Der kleine "Klon" der Kilo-FZR wird geboren

1989 reagiert Yamaha auf den Boom in der 600er-Klasse mit der FZR 600. Abgeleitet wurde sie von der FZR 400, und nicht, wie man denken mag, von der FZ600, die luftgekühlt und zweiventilig nicht die richtige Basis liefern konnte. (Wer jetzt glaubt, 400er wäre die untere Größe gewesen der irrt: 150er und 250er gab es ebenfalls!)

Die 400er hatte vom Fahrwerk und Motor genug Reserven, um auch als 600er umgesetzt werden zu können. Auf die Exup-Steuerung wurde dabei verzichtet.

Bei der Präsentation in der Öffentlichkeit gab es aber einige Verwirrung. Heraus kam nämlich eine 600er, die der neu aufgelegten FZR 1000 wie aus dem Gesicht geschnitten aussah. Auffälligste Unterschiede waren dabei das fehlende Standlicht über der Doppelscheinwerferfront, ein 18 Zoll Hinterrad, geführt in einer Kastenschwinge, sowie ein Endschalldämpfer dem die Edelstahlblende fehlte. Was nicht zu erkennen war, ist der Deltabox-Rahmen aus Stahl anstatt Aluminium, sowie der Vierventil- anstatt Fünfventilkopf.

Das mit der Familienähnlichkeit zeigt sich hier recht gut: FZR 1000

Modellgeschichte

Charakteristisch für die 600er FZR´s bis Ende 1990 ist die Front mit den Mickey-Mouse-Ohren (Rückspiegel) und den beiden Rundscheinwerfern in denen Bilux Lampen ein recht funzeliges Licht lieferten.

Dennoch "GENESIS"! Um gegenüber der Konkurrenz Glanzpunkte zu setzen, wurde der Motor im Fallstromprinzip auf Durchzug ausgelegt. Erreicht wurde dies durch ein fast quadratisches Bohrung/Hub-Verhältnis. In der Klasse der modernen Supersportler galt sie somit fast schon als Langhuber. Und doch dreht sie ohne Umschweife bis in den Nenndrehzahlbereich von 12.500 U/min, bei dem die Zündung abriegelt. Dabei muss sie sich auch mit ihrem Spitzenleistungswert von 91 PS nicht verstecken.

Umgesetzt auf das kettengetriebene Hinterrad wird diese Leistung durch ein klauengeschaltetes Sechsganggetriebe. Heraus kommen dabei eine Topspeed von 230 km/h und von 0 auf 100 km/h geht's in 4,3 sec.

Aber die FZR 600 glänzte nicht nur durch ihre Durchzugswerte, sondern auch ihre unglaubliche Handlichkeit. Auch ohne den Einsatz von Aluminium kommt sie auf ein Leergewicht von nur 201 kg. Somit wiegt sie fast 30 kg weniger als ihr Tausender-Pendant. Dabei verteilt sich das Gewicht 49,5 zu 50,5 % auf Vorder- und Hinterrad. Großes Manko bleibt aber auch über die Modellpflege hinaus ihre zu weiche Gabel. Als Telegabel mit 38mm Standrohren kann sie keine besonderen Merkmale aufweisen.

Um dem Vorwärtstrieb irgendwann ein Ende zu bereiten, wurde ihr eine Doppelkolben-Anlage verabreicht. Diese nimmt dabei eine 298 mm große, schwimmend gelagerte Bremsscheibe vorn sprichwörtlich in die Zange. Aufgrund des weichen und späten Druckpunktes wurde diese aber schon im zweiten Modelljahr (1990) durch eine Vierkolbenbremse ersetzt.

Hinten regelt die Bewegungsenergievernichtung eine Schwimmsattelbremse mit 245mm Scheibe. Um nun zu dem eigentlichen Übertragungselement zu kommen, seien hier die 110/70 R 17 "großen" Vorder-, und 130/70 R 18 "großen" Hinterräder

Modellgeschichte

genannt. Diese wurden jeweils auf eine 3 Zoll, bzw. 3,5 Zoll große Felge aufgezogen. Damit schien die FZR rein optisch zwar unterbereift, worauf sich aber niemand verlassen sollte. Angeboten wurde die FZR 600 in 3 unterschiedlichen Leistungsstufen:

- 3 HE 67 kW
- 3 RG 36 kW
- 3 RH 20 kW

Wobei die stärkste Variante den größten Zuspruch fand.

Modellgeschichte

Yamaha FZR 600 Fahrleistung

Modell	Hubraum	Modelljahr	Max. Speed (Prone)	Max. Speed (Upright)		Power bhp@rpm	
FZR600	599	1989	228	217		76.8@10,500	
FZR600	599	1990	225	212		76.0@10,000	
FZR600	599	1991	226	212		72.0@9,200	
FZR600	599	1992	235	225		77.0@9,300	
FZR600	599	1993	235	218		77.0@9,300	
FZR600R	599	1994	245	240		84.3@11,000	
FZR600R	599	1995	243	231		86.7@10,500	

Eindeutige ID: #1016

Verfasser: Michael

Letzte Änderung: 2010-04-13 00:17