

Modellgeschichte

FZ 750 Modellgeschichte

FZ 750

Die moderne Zweiradszene bestaunt das rechnergestützte Kalkül, mit dem Japans Ingenieure bestehende Konzepte in die Nähe der Vollkommenheit entwickeln.

Vor nicht allzu langer Zeit jedoch herrschte im Universum der technischen Möglichkeiten die reinste Suchaktion, und niemanden hätte gewundert, morgens beim Frühstück in einer Zeitschrift zu lesen, Nippons Söhne hätten das Rad ein zweites Mal erfunden.

Viel runder. Stöbern: nach PS-trächtigen Lösungen, nach stabilen Chassis-Varianten. Probieren: gewichtsparende Werkstoffe, das Besondere - das, was die andern nicht haben. Pioniertage.

Gut 25 Jahre liegen diese Zeiten zurück, und wer heute bei Yamaha automatisch an R1 denkt, kann sich kaum vorstellen, dass just diese Marke damals wie besessen an ihrem Viertakt-Profil feilte.

IFMA 1984 in Köln, Vorstellung der Yamaha FZ 750

Sie haben es getan: Fünf Ventile tanzen über jedem der vier Zylinder. Drei für den Ein-, zwei für den Auslass. Du bist sprachlos. Was ist dagegen ein noch runderes Rad? Gerade eben waren vier zum Maß der Dinge erhoben worden.

Erst vor kurzem hat sich Honda dem V-Vier zugewendet, jetzt hält Yamaha dagegen und triumphiert: Reihenvierer, in Ewigkeit, Amen. Aber so kompakt, dass der ganze Block just 415 Millimeter breit baut. Die Zylinderbank um 45 Grad nach vorn geneigt. Du schaust und denkst sofort: logisch. Fragst: Warum ist bis jetzt keiner darauf gekommen? Und in diesem Moment bist du der FZ erlegen, weil ihre technische Konsequenz dich verzaubert.

Denn natürlich ist es logisch, den Motor nach vorn zu neigen, um Bauhöhe zu sparen, um den Schwerpunkt zum Vorderrad und nach unten zu verlagern. Um Ansaugwege zu realisieren, deren Geradlinigkeit elektrisierender wirkt als die denkbar heißesten Kurven. Fallstrom heißt das Zauberwort. Hört sich schon viel potenter an als Flachstrom. Bei geöffnetem Vergaserschieber und Einlassventil kannst du den Kolbenboden betrachten. Heißt es. Bis da, wo sich der Einlasskanal vor seinen drei Ventilen aufspaltet, gibt's nicht den kleinsten Knick, der das heranströmende Gemisch daran hindern könnte, den Zylinder bis zum Stehkragen zu füllen.

Dicke Ansaugschlunde gieren in die Airbox hoch, direkt unter der vorderen Tankhälfte - und nicht versteckt im Rahmendreieck. Dort bunkert die FZ einen Großteil ihrer 21 Liter Sprit. Schwerpunkt gesenkt, schon wieder. Du kannst nicht aufhören, immer wieder hinzuschauen. 16-Zoll-Vorderrad. Innenbelüftete Scheibenbremsen. Aluschwinge, Rahmenhauptrohre geradlinig vom Lenkkopf zur Schwingenaufnahme.

Prospektdaten kreiseln dir durch den Kopf

100 PS bei 10500 Umdrehungen. Macht 130 PS pro Liter Hubraum. Über 230 Spitze, und wenn da nicht die ebenfalls nagelneue Suzuki GSX-R 750 wäre, dann läge die FZ Lichtjahre vor der gesamten Dreiviertelliter-Konkurrenz.

Ganz zu schweigen von Yamahas eigenen Viertaktern: Zwar hatte die Stimmgabel-Marke mit dem Vierventil-Twin XS 500 Mitte der 70er schon mal eine progressive Vorlage gegeben, aber nach technischen Problemen gleich wieder den Rückzug zu konventionellen Zweiventilern angetreten, die sich fortan - siehe XJ 900 - im Grenzgebiet zwischen Sportlern und Tourern tummelten.

Die XJ 1100 wagte einen zaghaften Schritt in die Neuzeit, aber ein echter Kompetenzbeweis fehlte immer noch.

Modellgeschichte

Der Zweitakt-Spezialist wollte sich freischwimmen. Und die FZ war wie das große DLRG-Abzeichen.

Frühjahr 1985

Die erste FZ taucht beim Motorradtreff auf, kippt auf den Seitenständer, ist Mittelpunkt. Fahrer inklusive. Braucht der Mensch Wasserkühlung? Ich stell' meine Ventile in 'ner halben Stunde ein, und du? Hast'e schon mal 'ne Kerze gewechselt?

Das Neue kämpft gegen die Ewig-Gestrigen, denen der Umstand, dass ihre ohv-Motoren immer anspringen, genügt, um sie als finale Lösungen zu betrachten. Vier Jungs in zaghafte buntem Leder kommen der Sache schon näher, fragen nach Hochgeschwindigkeitspendeln, Beschleunigung.

Du hast schon alles gelesen:
über 200 wackelt sie ein wenig mit dem Heck, aber viel weniger als die neue Suzi.
Sie braucht 3,3 Sekunden bis 100, und das Tollste:
Diese 750er zieht fast so gut durch wie die besten Big Bikes.

Du lässt die anderen diskutieren, schleichst um das Motorrad. 40 Kilo schwerer als die GSX-R. Okay, der Stahlrahmen wird einige Kilogramm mehr bringen als das dürre Alu-Geflecht der Suzuki. Ein paar Pfund gehen aufs Konto der Wasserkühlung. Die Halbverkleidung wirkt ein wenig grob, Bremsscheiben und Vier-in-zwei-Auspuff ziemlich massig. Das ganze Motorrad sehr ausgewachsen.

Fast schon zu ausgewachsen für einen Sportler. Die anderen sind gerade beim 16 Zoll-Vorderrad angekommen. Der Fahrer betet runter: "...lenkt total weich ein. Nee, nee, nix da mit tückisch Aufstellen beim Bremsen." Schluss jetzt. Du musst sie fahren.

Der Yamaha-Händler vor Ort kennt deine blaue RD 250 noch ganz genau. Zum Glück kennt er deinen Kontostand weniger exakt: Probefahrt. Und am Ende dieser Probefahrt hat auch deine Stadt ihren Eddie Lawson. Weil du das Biest zähmen konntest. Jawohl, diese Rennmaschine ist dir gefolgt wie ein Lamm. Stop an go bis zum Ortsende, dann die ersten drei Gänge hoch gerissen, auf der Ausfallstraße. Die Wechselkurven im Tal, zack, zack, zack. Alles richtig gemacht. Abends beim Bier kommst du wieder zu dir und musst ganz leise eingestehen, dass man auf diesem Motorrad nicht viel falsch machen kann. Ganz egal, ob in den Wechselkurven der zweite oder dritte Gang anliegt - die FZ flutscht einfach durch. Ob man im Vierten, Fünften oder Sechsten zum überholen ansetzt - einfach vorbei. Zehn Prozent höherer Füllungsgrad als bei Vierventilern, sagt Yamaha.

Dazu eine Brennraumgestaltung, die das letzte Quäntchen Energie aus dem Gemisch holt.

Theorie und Praxis: Du hast sie gefahren, es funktioniert. Tut ab 1500 Touren, wenn die anderen Vierzylinder noch kraftlos am Gasseil hängen, tut bis 11000. Ab 4000 fängt der Spaß an, ab 6500 tobt der Orkan. Aber du bist nie ausgeliefert. Dieser wunderbar stufenlose Abzug am rechten Lenkerende, der macht dich zum Herrscher über diese Gewalten. Selten hat technischer Fortschritt so viel Fortschritt gebracht, selten war er angenehmer, nützlicher, zivilisierter.

Über Einundzwanzig Jahre sind vergangen, vor dreizehn wurden in Deutschland die letzten FZ verkauft. Dein kleiner Schrein zu Ehren ihres Entwicklungsleiters steht immer noch, aber schau sie dir an; übergewichtig, untermotorisiert, mit einem Fahrwerk - so rührend zierlich. Aber! Anders als die GSX-R hat die FZ Fahrbarkeit und Leistung vereint.

Das ist der Maßstab, nach dem wurden später auch Honda VFR oder Kawasaki GPZ 900 gebaut, und noch jedes Motorrad, das darüber hinausschoss, führte eine Randexistenz. Sie hat wichtige Impulse für den Fahrwerksbau gesetzt. Eine Linie vom Lenkkopf zur Schwingenaufnahme, und die Hauptrohre umfassen den Motor.

Klar, heute massive Profile, aber im Prinzip wie bei der FZ. Vor allem: Sie hat bewiesen, wie wichtig Meilensteine

Modellgeschichte

sind, Motorräder, die wirklich jeden bewegen. Rund um ihr Erscheinen haben die Motorradfahrer weltweit mehr über Ventilanordnung, Füllungsgrad und zu beschleunigende Massen gelernt als in den 20 Jahren davor und danach. Weil es keinen Stammtisch gab, an dem nicht über die magischen Fünf diskutiert wurde.

Schließlich: Einige Motorradfahrer wollen Variationen immer gleicher Traditionsthemen. Andere wollen das technisch Machbare.

Gebündelt, möglichst komplett, hochaktuell. Damals FZ, heute R1. Also bewahre deinen Schrein und halte sie in Ehren.

Fahr. Aber sei gnädig, denn so alt, dass sie dich freut, nur weil sie fährt, so alt ist die FZ noch nicht.

Also stell dir vor, wie die anderen auf der Bahn geeiert haben, vor über 20 Jahren, und wie sie bocksteif durch Wechselkurven stolziert sind.

Wie du sie ausquetschen musstest, um an ihre 85, 90 PS zu kommen. Schmeiße sie von einer Kurve in die nächste und lach dich schlapp über 200er-Schlappen. Dann: Nimm dir eine der letzten FZ, die mit den FZR 1000-Bremsen, und bilde dir ein, der Rahmen sei eine Spur stabiler. Siehst du: Mehr Tourensportler braucht auch heute noch kein Mensch. Ja, sie ist schon ein kleines Wunder.

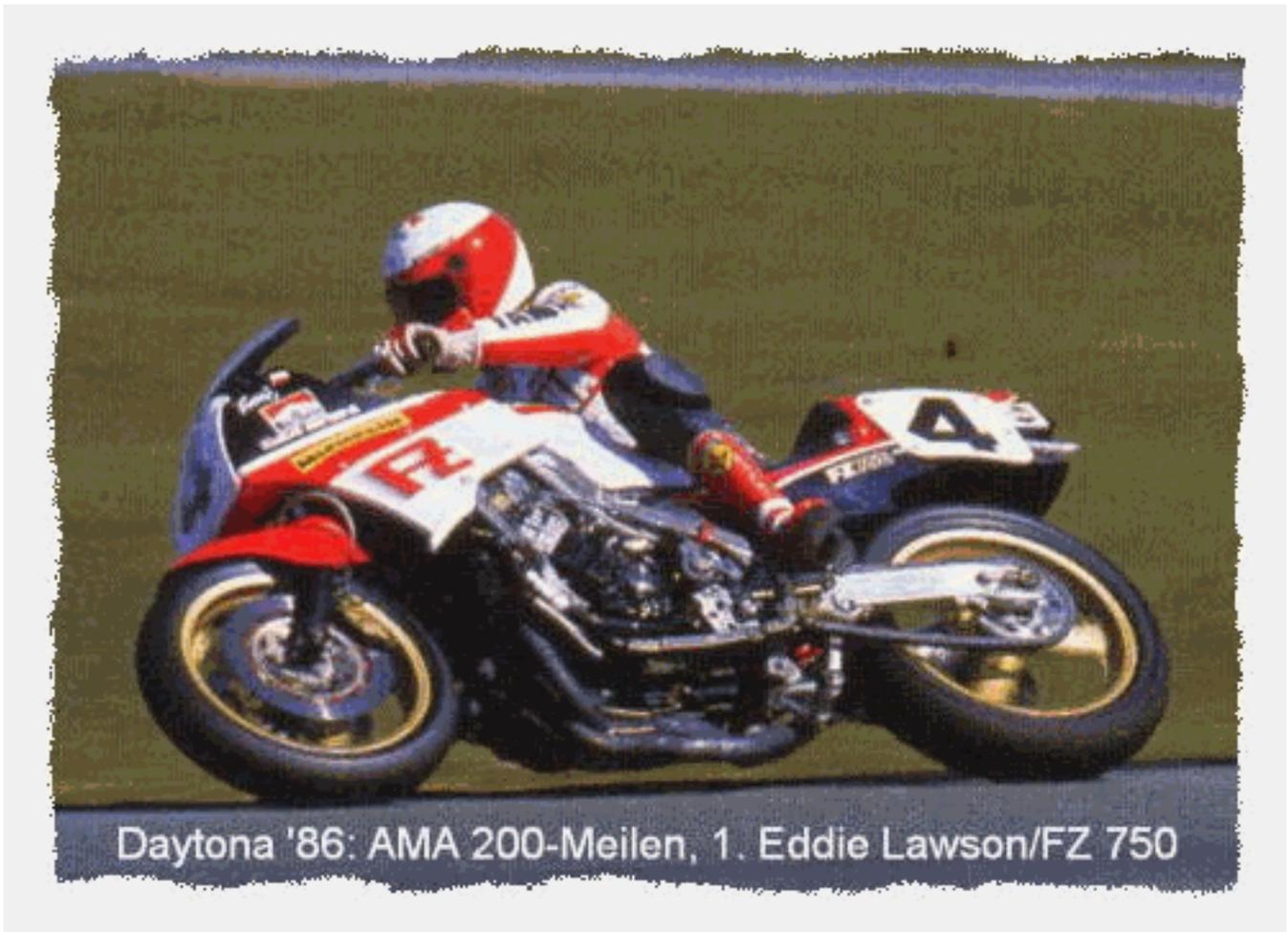
Verdammt, wenigstens an Wundern sollte die Zeit etwas spurloser vorbeigehen.

Respektvoller. Oder gnädiger. Kommt einem doch vor wie gestern, dass Yamahas FZ 750 - Revolution gewordene Ansammlung technischer Feinheiten - alle, aber wirklich alle in ihren Bann zog.

Und jetzt steht sie da, mit 130er-Hinterreifen, zu viel Gewicht und Stahlrahmen. Ein altes Motorrad?

Nein, ein altes Wunder, und das ist immer noch ein gewaltiger Unterschied.

Modellgeschichte



9. März 1986 der erste große Sieg der FZ 750 und es sollten noch viele folgen.

Eddie Lawson zeigte damals Kevin Schwantz (Suzuki GSX-R 750) wo die FZ 750 hingehört, ganz vorne auf den ersten Platz.

1985 - 1986

In Deutschland bekannt unter dem Kürzel 1FN

Ein Jahr nach ihrem Erscheinen spendierte Yamaha der FZ 750 einen Bugspoiler.

Der Soziushalteriemen der Sitzbank wurde durch einen Haltegriff am Heck ersetzt.

Außerdem wurde die Kupplung geändert.

Sie sorgte jetzt durch eine Federrückdämpfung für leichtere Bedienung, größere Standfestigkeit und weniger Geräuschentwicklung.

1985

Modellgeschichte



?



1986



Technische Daten der FZ 750 1FN Bj. 1985-1986

Motor	
Bauart	4-Zylinder-4-Takt-5-Ventilmotor mit 45 Grad Motorn DOHC
Hubraum (ccm)	749
Bohrung/Hub (mm)	68 x 51,6mm
Verdichtung	11,2 : 1
Max. Leistung	73,3 kW (100PS) bei 10500 U/min
Max. Drehmoment	78,3 Nm bei 8000 U/min
Schmierung	Druckumlauf-Schmierung
Starter	Elektro
Getriebe	6-Gang
Kraftübertragung	Kette

Modellgeschichte

Vergaser	Mikuni BDS34/4
Lichtmaschinenleistung	440 W
Batterie	12 V/14 Ah
Zündung	Transistor
Fahrwerk	
Rahmen	Doppelschleifen-Vierkantrrohr aus Stahl
Federung vorn	Telegabel 140 mm
Federung hinten	Alu-Kastenschwinge mit Monocross-Federbein 120mm
Maße und Gewichte	
Gesamtlänge (mm)	2295
Gesamtbreite (mm)	755
Sitzhöhe (mm)	794
Radstand (mm)	1485
Gewicht (kg)	mit Betriebsstoffen 232 kg
Zul. Gesamtgewicht (kg)	445 kg
Reifengröße vorn	120/80 V 16
Reifengröße hinten	130/80 V 18
Kraftstofftankinhalt (Liter)	22
Kraftstoff	Bleifreies Normalbenzin
Verbrauch	5,9/100km
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	233
Beschleunigung 0-100 km/h	3,8 s

1987 -1990

In Deutschland bekannt unter dem Kürzel 2KK

Modellgeschichte

Endlich bekam die FZ 750 eine Vollverkleidung um ihrem Supersport-Image mehr Ausdruck zu verleihen.*

Die 4-2 Auspuffanlage wurde gegen eine 4-1 Anlage ersetzt. Neue um je 25 Gramm leichtere Kolben wurden von nun an verbaut, ebenso wurden die Auslasszeiten von 276 auf 268 geändert.

Die Zündung arbeitete jetzt Digital und der zweite Pickup entfiel.

Außerdem wurde endlich das Getriebe-Ausgangslager durch ein verstärktes ersetzt (das war die einzige Schwäche, die die FZ 750 hatte).

1989 wurde die Bremse vorne von der FZR 1000 übernommen, jetzt bremste man mit Vierkolben-Zangen auf 298 mm gelochten, halbschwimmenden Edelstahlscheiben. Außerdem wurde das Vorderrad auf zeitgemäße 17 Zoll umgerüstet. Die hohlgegossenen Alu-Felgen hatten jetzt die Dimension:

Vorne: MT 3.00 X 17" und einer Bereifung mit 120/70 V 17 V 250

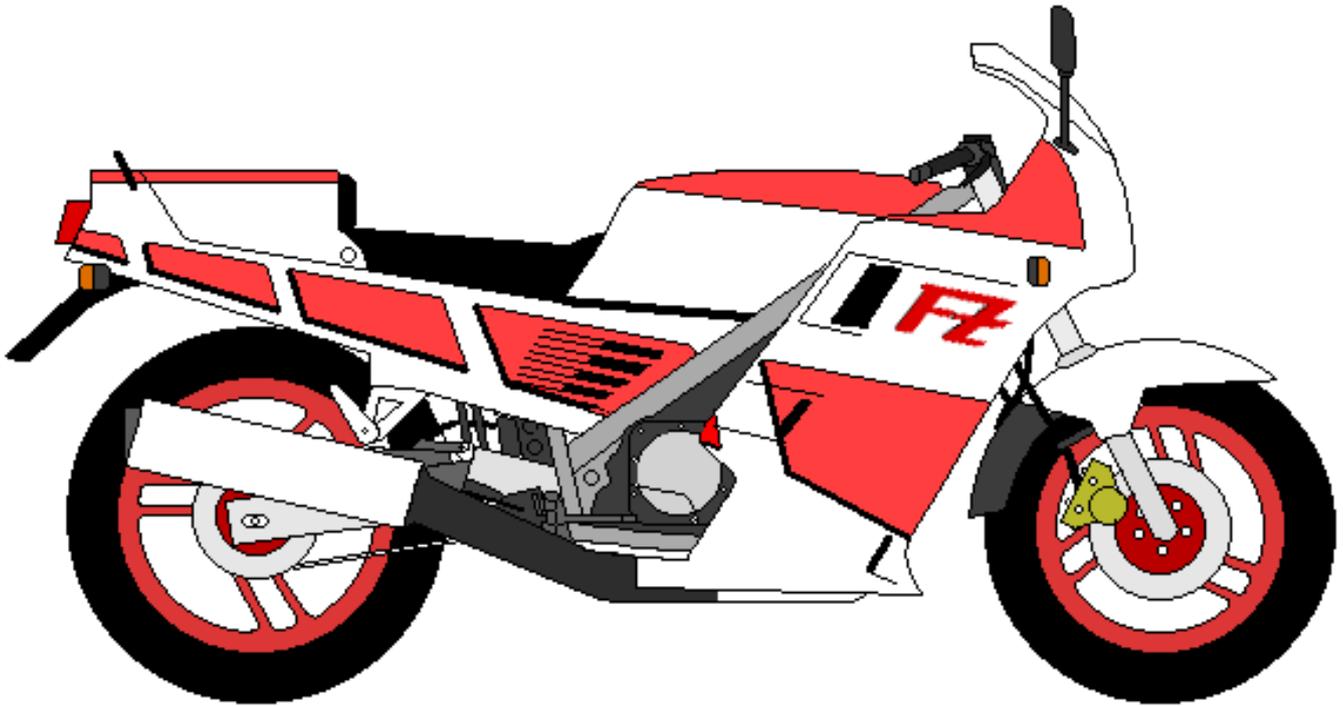
Hinten: MT 3.50 X 18" und einer Bereifung mit 140/70 V 18 V 250

*(Meiner Meinung nach zwei Jahre zu spät. Die Konkurrenz schloß da nicht, Suzuki hatte die GSX-R 750 gleich bei ihrer Vorstellung im Jahre 1985 mit einer Vollverkleidung ausgestattet. Technisch war die GSX-R der FZ 750 unterlegen, aber optisch machte sie was her und das zählte bei den jüngeren Käufern mehr als die Technik.)

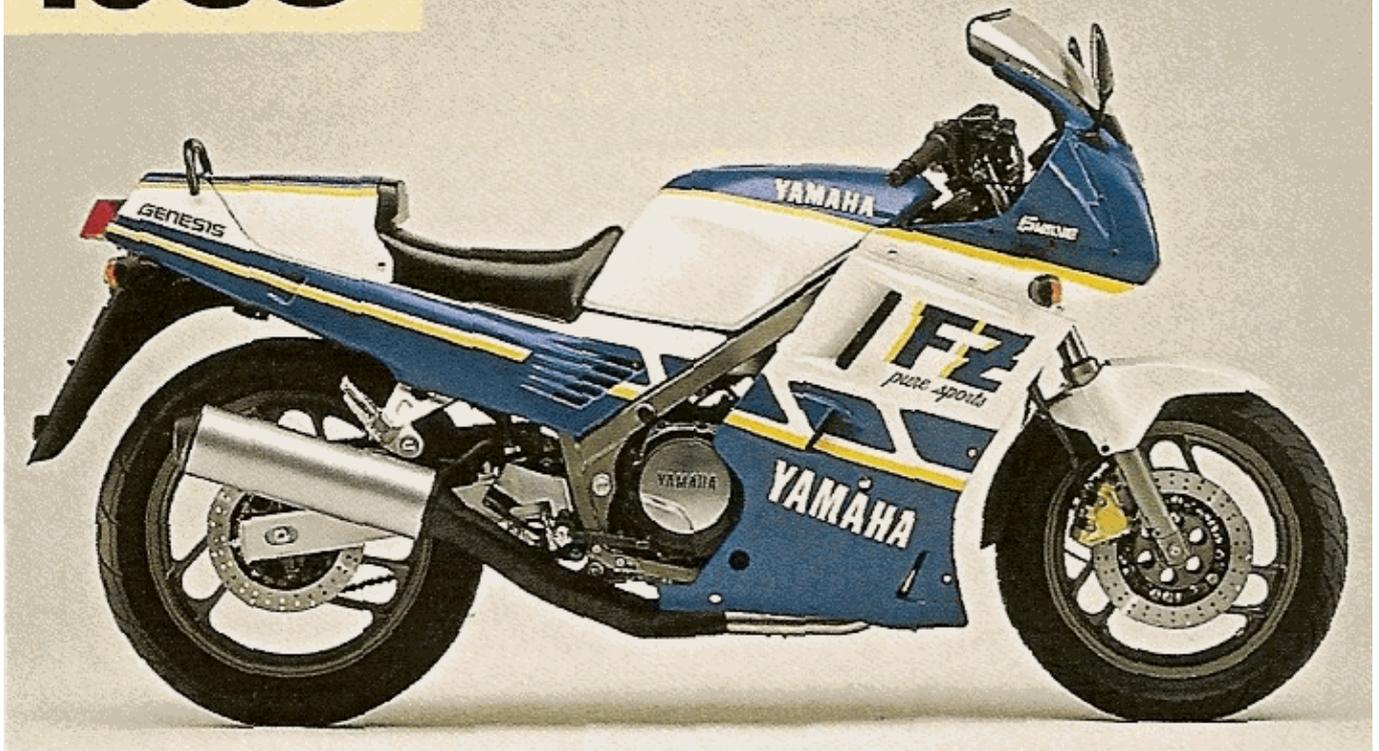
1987 (Auspuff leider nicht Original)



Modellgeschichte



1988



Modellgeschichte

1989



Technische Daten der FZ 750 2KK Bj. 1987-1990

Motor	
Bauart	4-Zylinder-4-Takt-5-Ventilmotor mit 45 Grad Motorneigung Flüssigkeits-gekühlt, DOHC
Hubraum (ccm)	749
Bohrung/Hub (mm)	68 x 51,6mm
Verdichtung	11,2 : 1
Max. Leistung	74 kW (100PS) bei 10500 U/min
Max. Drehmoment	77,5 Nm bei 8250 U/min
Schmierung	Druckumlauf-Schmierung
Starter	Elektro

Modellgeschichte

Getriebe	6-Gang
Kraftübertragung	Kette
Vergaser	Mikuni BDS34/4
Lichtmaschinenleistung	440 W
Batterie	12 V/14 Ah
Zündung	Transistor Digital
Fahrwerk	
Rahmen	Doppelschleifen-Vierkantrohr aus Stahl
Federung vorn	Telegabel 140 mm
Federung hinten	Alu-Kastenschwinge mit Monocross-Federbein 120mm
Maße und Gewichte	
Gesamtlänge (mm)	2230
Gesamtbreite (mm)	755
Sitzhöhe (mm)	794
Radstand (mm)	1490
Gewicht (kg)	mit Betriebsstoffen 229 kg
Zul. Gesamtgewicht (kg)	445 kg
Reifengröße vorn	120/80 V 16*
Reifengröße hinten	130/80 V 18*
Kraftstofftankinhalt (Liter)	21
Kraftstoff	Bleifreies Normalbenzin
Verbrauch	5,9/100km
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	233
Beschleunigung 0-100 km/h	3,8 s

Modellgeschichte

*Ab 1989 dann wie oben beschrieben.

1991 - 1993

In Deutschland bekannt unter dem Kürzel 3KT

Yamaha nahm bei diesem Modell kleine Verbesserungen am Fahrwerk und Motor vor. Die hauptsächliche Änderung war aber, dass die Vergaseranlage der FZR 1000 2LA übernommen wurde.

Technische Daten der FZ 750 3KT Bj. 1991-1993

Motor	
Bauart	4-Zylinder-4-Takt-5-Ventilmotor mit 45° Motorneigung
Hubraum (ccm)	749
Bohrung/Hub (mm)	68 x 51,6mm
Verdichtung	11,2 : 1
Max. Leistung	74 kW (100PS) bei 10500 U/min
Max. Drehmoment	77,5 Nm bei 8000 U/min
Schmierung	Druckumlauf-Schmierung
Starter	Elektro
Kupplung	Hydraulische Ölbadkupplung
Getriebe	6-Gang

Modellgeschichte

Gangstufen	2.846/2.187/1.777/1.500/1.272/1.083
Primärübersetzung	91/48 = 1.896
Sekundärübersetzung	43/17 = 2.529
Kraftübertragung	Kette
Vergaser	Mikuni BDS37/4
Lichtmaschinenleistung	440 W
Batterie	12 V/14 Ah
Zündung	Transistor Digital
Fahrwerk	
Rahmen	Doppelschleifen-Vierkantrrohr aus Stahl
Federung vorn	Telegabel 140 mm
Federung hinten	Alu-Kastenschwinge mit Monocross-Federbein 132mm
Maße und Gewichte	
Gesamtlänge (mm)	2230
Gesamtbreite (mm)	755
Sitzhöhe (mm)	794
Radstand (mm)	1485
Gewicht (kg)	mit Betriebsstoffe 229 kg
Zul. Gesamtgewicht (kg)	445 kg
Reifengröße vorn	120/70 V 17
Reifengröße hinten	140/70 V 18
Kraftstofftankinhalt (Liter)	21
Kraftstoff	Bleifreies Normalbenzin
Verbrauch	5,6/100km

Modellgeschichte

Höchstgeschwindigkeit (km/h)	239
Beschleunigung 0-100 km/h	3,8 s

Im Frühsommer wurde dann entgültig die Produktion der FZ 750 eingestellt. Sie musste einem würdigen Nachfolger, der YZF 750R, Platz machen.

Fazit:

Die FZ 750 war technisch ihrer Zeit weit voraus, nur ihr bescheidenes Aussehen (Design war in den 80ern nicht gerade die Stärke von Yamaha) war der hauptsächliche Grund, warum die FZ nie so richtig den Durchbruch bei den Verkaufszahlen erreichte.

Wenn heute eine moderne YZF R6, vollgepackt mit allem was der Fortschritt so mit sich brachte, auf eine FZ 750 3KT trifft, dann muss er sehr schnell feststellen, dass dieses alte Eisen immer noch Zähne hat und auch noch zubeißen kann.

Ein Supersportler ist sie bestimmt nicht mehr, aber immer noch ein Sporttourer, mit sehr großer Betonung auf Sport und genau dort hat sie auch noch heute ihre Berechtigung.

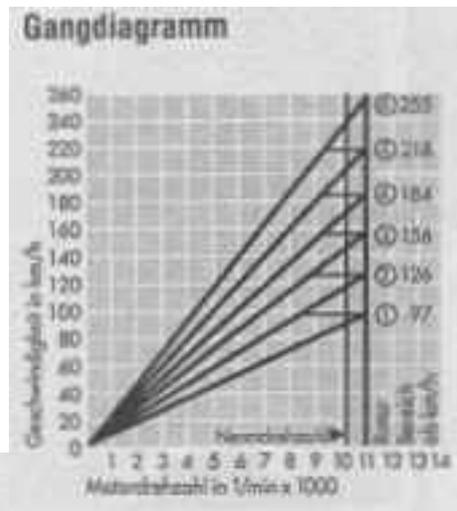
Aber das wichtigste war ihre sprichwörtliche Zuverlässigkeit, Laufleistungen mit weit über 150000 km (mit dem ersten Motor) sind keine Seltenheit, selbst viele Modelle der Baureihe 1FN mit ihrem schwachen Getriebeausgangslager erreichten diese Zahlen.

Modellgeschichte

Auch eine Möglichkeit: ein französisches FZ 750 Gespann

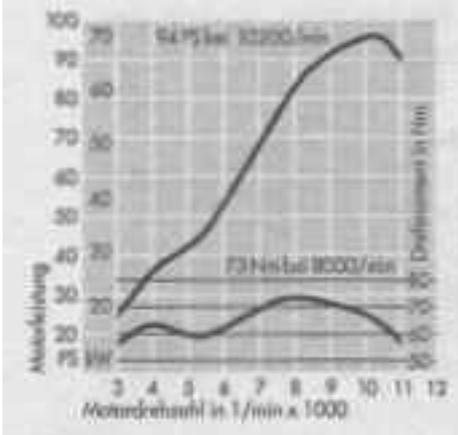
[Quelle](#)

Modellgeschichte



Beschleunigungsdiagramm¹

Leistungsdiagramm²



Messwerte

Höchstgeschwindigkeit	232 Km/h
0 - 100 Km/h	3,8 sek
0 - 140 Km/h	6,7 sek
0 - 160 Km/h	8,4 sek
0 - 200 Km/h	16,0 sek
0 - 400 Meter	11,9 sek
0 - 1000 Meter	22,4 sek
Durchzug (60-140 Km/h)	11,6 sek

Weblinks

www.fz750.net

www.fz750.de

www.schrauben-dreher.de

www.fz750.se

<http://fz750.com/modules/newbb/>

Modellgeschichte

<http://www.seven.ne.jp/~masa/>

Testberichte

http://www.schrauben-dreher.de/Infos_FZ750/infos_fz750.html

Eindeutige ID: #1029

Verfasser: Sigg

Letzte Änderung: 2011-11-18 18:58