

Modellgeschichte

FZR 600 3HE Bj.89-90

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

Eine 89er FZR 600, charakteristisch ist bis 91 die Front mit den beiden Rundscheinwerfern in denen Bilux Lampen ein recht funzeliges Licht lieferten. Diese hat allerdings schon eine Austauschverkleidung und eine hohe und getönte Scheibe.

Ebenfalls nicht mehr originale Sitzbankabdeckung und Microm
Endschalldämpfer.

Dennoch "GENESIS"! Um gegenüber der Konkurrenz Glanzpunkte zu setzen, wurde der Motor im Fallstrom- prinzip auf Durchzug ausgelegt. Erreicht wurde dies durch

Seite 2 / 5

(c) 2024 Johannes Gerstl <aon.913054511@aon.at> | 2024-05-20 20:17

URL: <https://www.motorradblog.at/classic//index.php?action=artikel&cat=1&id=11&artlang=de>

Modellgeschichte

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 226 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 300mm große, schwimmend gelagerte Bremsscheibe vorn sprichwörtlich in die Zange. Aufgrund des weichen und späten Druckpunktes wurde diese aber 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 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

Leistungsdaten der FZR 600 3HE Bj.89-91

| | |
|----------------|--|
| Leistung | 91PS/67kW |
| bei Drehzahl | 10500/min |
| Drehmoment | 66 Nm |
| bei Drehzahl | 8500/Min |
| Motor | Reihe-4, 4 Vergaser mit doppelter oben liegender Nockenwelle |
| Bohrung X Hub | 59,0 x 54,8mm |
| Verdichtung | 12:1 |
| Hubraum | 599 ccm |
| Gassteuerung | dohc, 4 Ventile |
| Anlasser | Elektrisch |
| Schmiersystem | Nassump |
| ?lmenge | 2,6 Liter |
| Luftfilter | Trockenelement |
| Getriebe | 6-Gang, Kette |
| Rahmen | Deltabox-Rahmen |
| Reifen vorne | 110/70 V17-V240TL oder 110/70 V17-TL |
| Reifen hinten | 130/70 V18-V240TL oder 130/70 V18-TL |
| Federweg v/h | 130 (Telegabel, 38 mm)/115mm (Zentralfederbein) |
| Bremsen vorne | Doppelscheibe 298mm Durchmesser |
| Bremsen hinten | Scheibe 245mm Durchmesser |

Modellgeschichte

| | |
|--------------------|-----------------------------------|
| Radstand | 1420mm |
| Gewicht | Leergewicht 201 kg |
| zul. Gesamtgewicht | 393 kG |
| Sitzhöhe | 780mm |
| Tankinhalt | 18L (Normalbenzin) |
| Kraftstoff | Bleifreies Benzin (min. 91 Oktan) |
| Verbrauch | 5,9l/10km |
| 0-100 | 4,0 s |
| Spitze | 230 km/h |

Autoren: Thorben Philipp und Thomas Kerkloh

Eindeutige ID: #1010

Verfasser: Michael

Letzte Änderung: 2007-06-25 17:43