

# Modellgeschichte

## Die Geschichte der Yamaha FZR 750R Genesis Die Geschichte der Yamaha FZR750R Genesis

Superbike Rennen wurden Mitte der 80er Jahre immer attraktiver. So brauchte auch Yamaha ein Motorrad, um Präsenz zu zeigen. Bei den 8 Stunden von Suzuka wurde 1985 erstmals ein Motorrad mit dem Namen Yamaha FZR eingesetzt, die FZR750R, dessen Deltabox Rahmen sich aus der YZR500 entwickelt hatte und dessen Motor aus der FZ750 stammte. Kenny Roberts, von Yamaha aus der Pension zurückgeholt, fuhr, nachdem am Freitag noch 1,5 Sekunden auf die Spitzenzeiten fehlten, am Samstag die Trainingsbestzeit. Im Rennen fiel das Team Roberts/Taira in Führung liegend wenige Runden vor Schluss aus, wurden aber noch als 17.

Diese FZR750R wurde anschließend nach Frankreich verschifft, um dort am traditionellen 24 Stunden Rennen Bol d'Or teilzunehmen. Eingesetzt wurde sie durch den Französischen Importeur und von Gauloises Blondes finanziert. Als Fahrer fungierte der Weltmeister der 250cm<sup>3</sup> Klasse, Christian Sarron, sowie Jaques Cornu und Terry Espie. Wie in Japan stand dieses Motorrad auf der Pole Position, wie in Japan endete das Rennen mit einer sportlichen Tragödie. 4 Stunden vor Schluss blieb, in Führung liegend, der Motor stehen und ließ sich nicht mehr starten. Aus für das Team! [Bild Rechts](#): Roberts/FZR750 Suzuka 1985 Mit diesen Einsätzen hatten die Japanischen Konstrukteure bewiesen, dass sie ihr Handwerk verstanden, den es war nicht nur ein neues Motorrad, es war die erste 4Takt Rennmaschine Yamahas überhaupt! Angespornt von diesen sportlichen „Erfolgen“, entwickelte Yamaha die sportlichste und erfolgreichste Modellreihe ihrer Firmengeschichte. Die Yamaha FZR Baureihe war geboren. Von nun an trugen alle Superbikes dieser Firma die Bezeichnung FZR und wurden erst 1998 von der YZF-R1 abgelöst.

gewertet.

# Modellgeschichte

**Bilder:** Die von Roberts/Taira (Nr.21 ganz oben) und von Sarron/Cornu/Espie (Nr.6) eingesetzte Yamaha FZR750R von 1985 Die Yamaha FZR geht in Serie. Präsentation der Yamaha FZR1000 Genesis und der FZR750R Genesis bei der IFMA 1986. Mitsui in Deutschland bot die ersten FZR750R (3CU) mit Straßenzulassung 1988 um 17195 DM an.

## **Modellbezeichnungen und deren Zuordnung, soweit mir bekannt:**

2LM (Japan, ?) 3CU (Deutschland) FZR750RT 2TT (offene Version aus Kanada) FZR750RU (USA)

## **Fahrwerks ID- Codes aller gebauten Yamaha FZR750 inklusive OW01**

2LM FZR750 - 2YJ FZR750 - 3CS FZR750 - 3CT FZR750 - 3CU FZR750 - 3FU  
FZR750R - 3PJ FZR750R - 3PK FZR750R - 3SG FZR750R - 3FV  
FZR750R/OW-01 - 2NK FZR750RT - 2TT FZR750RT - 3JV FZR750RW ([Quelle](#))

**1986** präsentierte Yamaha zusammen mit der neuen FZR1000 Genesis, die auf den Erkenntnissen der oben genannten Maschine basierte, eine 750cm<sup>3</sup> Modellversion. Es war eine mit dem FZ750 Motor versehene Version der FZR1000 Genesis, die 1987 (wegen der damaligen Hubraum- und PS Beschränkungen in Japan) auf den Japanischen Markt gebracht wurde. Sie war mit einigen speziellen Teilen ausgerüstet, als FZR750R bezeichnet und diente in dieser Bauart als Homologationsmodell für den Rennsport.

## **Modelgeschichte**

### **Merkmale der FZR750R Genesis**

Unverändert zur FZR10002LA ist der Deltabox Rahmen. Der Durchmesser der Gabelstandrohre bleibt mit 41mm unverändert, dank 15mm längerer Standrohre wächst die Bodenfreiheit. Auch der Federweg von 130mm bleibt gleich, die Zugstufe kann mittels Kreuzschlitzschraube in 4 Stufen verstellt werden. Die Menge des Gabelöls differiert zur 1000er nur aufgrund der unterschiedlichen Innereinen. 404cm<sup>3</sup> der 750er stehen 423cm<sup>3</sup> der 1000er gegenüber. Empfohlene wird in beiden Modellen SAE

Der Federweg des hinteren Stoßdämpfers bleibt mit 30mm ebenfalls gleich, das Kayaba Federbein besitzt jedoch ein Ausgleichsreservoir, womit sich das Volumen des Dämpferöls und des Stickstoffpolsters erhöht, somit auch die Kühlung verbessert. Die Federvorspannung lässt sich nach dem Lösen einer Alu Mutter am oberen Federbeinende einstellen, zusätzlich ist die Dämpfung der Zugstufe des Federbeines durch verdrehen der Kolbenstange zu verstellen. Dazu muß allerdings das Federbein ausgebaut werden. Reifen, Räder und Bremsen stammen unverändert aus der 1000er, hinten wandert der Bremsattel nach unten, wodurch die Bremsmomentabstützung zum Zuganker wird. So können die Bremsbeläge gewechselt werden, ohne dem heißen Auspuff zu nahe zu kommen. Der Zuganker soll ein Stempeln des Hinterrades verhindern.

### **Unterschiede zum Motor der FZ750, soweit mir bekannt:**

Anstatt der Serienzündung, die Drehzahlen bis 11 800U/min zulässt, ist eine Kit- Zündung für Drehzahlen bis 13 000U/min erhältlich. Speziell gehärtete Tassenstößel und stärker vorgespannte Ventildfedern (geschlossen 11,4kg statt 8kg der FZ - voll geöffnet 34kg statt 25kg der

# Modellgeschichte

**Überleben des Ventiltriebes. Der Kühler wurde wegen der höheren thermischen Belastung von der 1000er übernommen, der ein größeres Lüfterrad besitzt und um 2,5cm breiter baut als der Kühler der FZ. Auch der Ölpumpenrotor besitzt größere Flügel. Das Getriebe wurde für den Rennbetrieb mit dem A-Kit, der 132Ps mobilisieren soll, länger übersetzt. Serienmäßig wiegt die FZR750R nur um 1kg weniger als die FZR1000 2LA. Da man allerdings im Rennbetrieb alles Überflüssige abschrauben durfte, war dieser Umstand eher zweitrangig. Bis auf wenige Ausnahmen gingen die Deutschen Modelle alle auf die Rennstrecke. Die FZR750R wurde in Deutschland ausschließlich in rot/weiß ausgeliefert, in allen anderen Ländern war sie in den gleichen Farben wie die FZR1000 2LA lieferbar. 104 Stück wurden in Deutschland zugelassen, somit weniger als von der späteren FZR750R OW1.**

## **Technische Daten Modell 1988**

# Modellgeschichte

**Motor: Wassergekühlter 4Zylinder 4Takt Motor, DOHC, 5 Ventile/Zylinder**  
- Hubraum: 749cm<sup>3</sup> - Bohrung x Hub: 68 x 51.6 mm Verdichtung: 11.2:1  
- Gemischaufbereitung: 4x 34mm Mikuni Vergaser - Motorleistung: 107 Ps / 77.4 KW bei 10500 U/min (Leistungen werden etwas unterschiedlich angegeben) - Drehmoment: 7.2 kg-m bei 8250 U/min - Getriebe / Antrieb: 6 Gang / Kette - Federung vorne: 41mm Kayaba Gabel mit 130mm Federweg, Federvorspannung und Zugstufendämpfung einstellbar. - Federung hinten: Monoshock Kayaba Dämpfer mit 30mm Federweg, Federvorspannung und Zugstufendämpfung einstellbar. [3 Bilder: Yamaha FZR750R Genesis Modelljahr 1988 \(Design BRD und USA\)](#)  
**Bremse vorne: 2x 320mm Scheiben 4 Kolben Bremssättel. - Bremse hinten: Einfache 267mm Scheibe 2 Kolben Bremssattel - Vorderrad/Reifen: 3.50 x 17 - 120/70 VR17 - Hinterrad/Reifen: 4.50 x 18 - 160/60 VR18**  
- Leergewicht: 228kg - Tankinhalt: 20 Liter - Durchschnittliche Reichweite: 18 km/Liter - Verzögerung 60 - 0 / 100 - 0: 13.5 m / 38.9 m  
- Beschleunigung ¼ Meile: 11.2 sec / 195.6 km/h - Höchstgeschwindigkeit: 240.2 km/h (alle Messwerte sehr unterschiedlich angegeben!)

## **Yamaha FZR750RU Genesis - USA 1988**

Gleiches Design wie das Deutsche Modell. Das Modell FZR750RU war 1988 in einer limitierten Auflage von 200 Stück in den USA erhältlich und für die AMA Superbike Klasse konzipiert. Mit einem Kaufpreis von 6899\$ war dieses Modell teurer als die meisten 1000er dieser Zeit. 1989 wurde diese FZR750R Baureihe von der wesentlich exklusiveren FZR750R OW01 abgelöst. Link zu Quellen über die FZR750R: [1985 - Yamaha FZR750R - The Legend of Kenny Roberts \(Amateurfilm aus Japan\)](#) - [Reifen Freigaben für die Yamaha FZR750R Genesis \(D\)](#) - [Alle Bilder der 1985 FZR750R sowie die](#)

Seite 5 / 6

(c) 2024 Johannes Gerstl <aon.913054511@aon.at> | 2024-05-20 22:37

URL: <https://www.motorradblog.at/classic/index.php?action=artikel&cat=1&id=43&artlang=de>

# Modellgeschichte

**[Geschichte dieses Motorrades](#) - [Ergebnisliste Training und Rennen Suzuka 1985](#) -- **Quellen Bücher: Yamaha FZR von Wolf Töns ISBN - 3-929534 01 0 - Yamaha - Alle Modelle 1955 bis heute ISBN 3-7688-5704-2 - - Diverse Internet Seiten****

Wieviel wohl heute von den 104 noch zugelassen sind?

Quelle: [Originalartikel](#)

Eindeutige ID: #1042

Verfasser: Hannes

Letzte Änderung: 2010-05-01 23:29