

# Modellgeschichte

## YZF 750 (SP)

### YZF 750 (1993 - 1994)

Recht lange ließ Yamaha die Fans auf einen alltagstauglichen Supersportler warten. Die ehrwürdige FZR 750R (OW01) war zwar der Überflieger auf der Rennstrecke, im Alltagsbetrieb aber zu kompromisslos. Und natürlich auch zu teuer, um weite Verbreitung zu finden, auch wenn der Gegenwert stimmte. Bis 1993 ließ Yamaha sich Zeit ein bezahlbares Superbike und damit eine handgezähmte Ausgabe einer Straßenrennmaschine auf den Markt zu bringen.

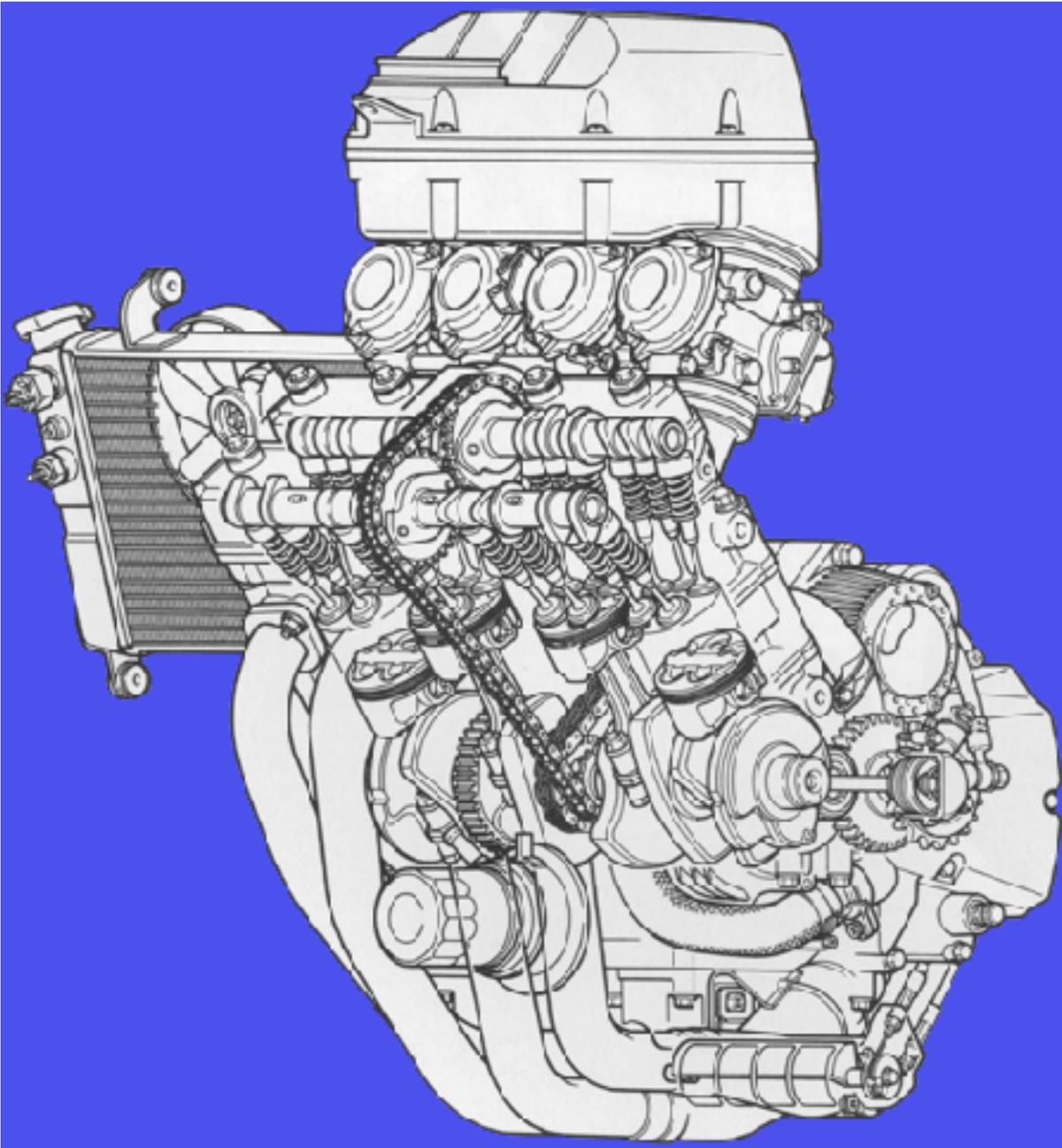
YZF steht seit 1984 für Viertakt und Werks-Rennmaschine.

Mit handgeschweißtem Aluminiumdeltaboxrahmen und 130 Pferdestärken reichte es damals um bei den Acht-Stunden-Rennen von Suzuka die erste Geige zu spielen.

Tradition verpflichtet: Mit ca. 8.800 EUR stand die YZF 750R 1993 in der Preisliste, ein TOP- Angebot für einen alltagstauglichen Supersportler. Der "motorische" Urahn die FZ 750 war nach 10jähriger Bauzeit den Marktanforderungen nicht mehr gewachsen.

Aber das Motorkonzept wurde beibehalten. Der bärige Fünf- Ventieler mit 40° nach vorn geneigten Zylindern (Genesis) erreichte Spitzenfahrleistungswerte bei handzahmen und präzisen Handling. Maßgeblichen Anteil an der unangestregten Kraftentfaltung hat die in der FZR 750R entwickelte **EXUP**-Walze (**Exhaust-Ultimate-Power- Valve**), die Drehzahlabhängig den Auslassquerschnitt reguliert. Die Walze verengt den Querschnitt bei niedrigen Drehzahlen um einen höheren Abgasgedruck zu erzeugen, was für besseres Ansprechverhalten und besseren Durchzug sorgt. Verbaut war der Motor in einem Aluminium- Brücken-Rahmen, der wegen seiner Form "Deltabox" genannt wurde.

# Modellgeschichte



Einen deutlichen Schritt weiter in Richtung Rennstrecke ging die YZF 750**SP** (**S**port **P**roduktion). Als Basismaschine für den Rennsport ist sie mit Flachschiebervergasern und Sensoren für die Drosselklappenstellung und die Gangwahl ausgerüstet, die der CDI die Informationen liefern um eine maßgeschneiderte Zündkurve zuzuliefern. Ein Sechsgang- Renngetriebe und ein volleinstellbares Fahrwerk sind Grundausstattung bei der SP, wobei das Federbein vom Edelfahrwerkkomponentenhersteller Öhlins stammt. Mit ca. 11.400 EUR schlug sie allerdings 1993 deutlich zu Buche und war wahrlich kein Schnäppchen, erklärt allerdings die heutigen Gebrauchtpreise für eine guterhaltene SP. Damals galt sie natürlich als ein Muss für jeden Sportrennfahrer, die auf der Piste auf guten Durchzug aus Drehzahlen unter 6000 U/min keinen Wert legen, dafür aber auf die rasiermesserscharfe Gasgriffdosierung der Flachschiebervergaser. 125PS und 80Nm in der ungedrosselten Version in Tateinheit mit 194kg Trockengewicht waren ein

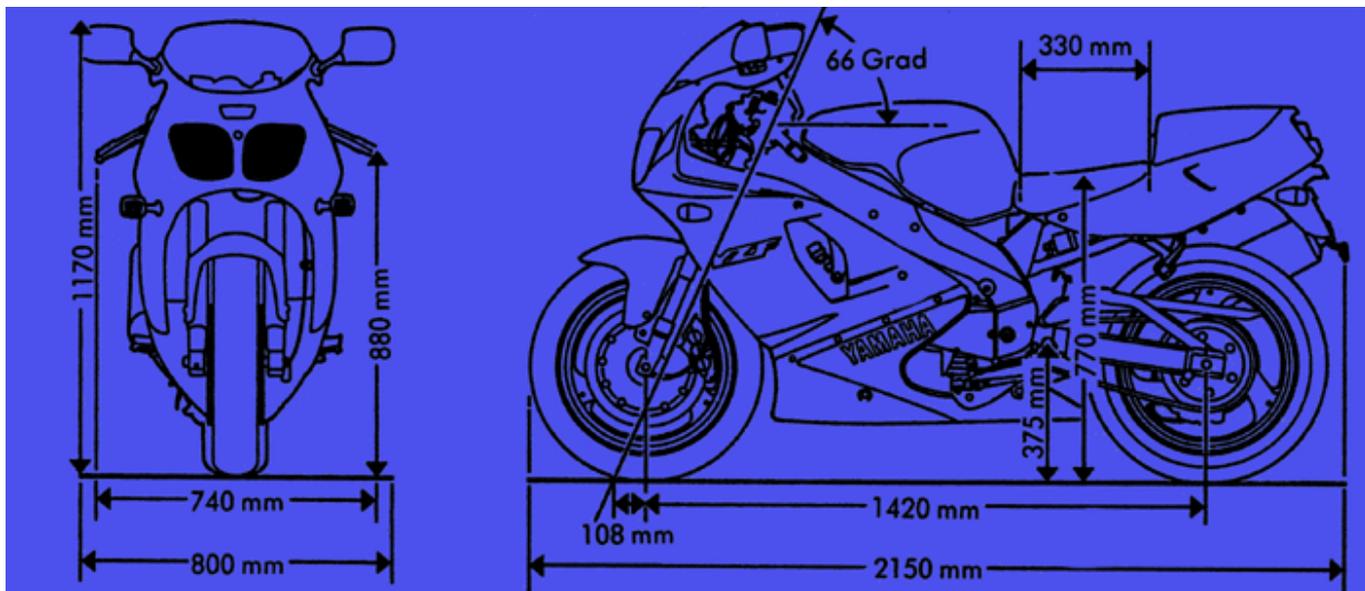
Seite 2 / 6

(c) 2024 Johannes Gerstl <aon.913054511@aon.at> | 2024-05-20 21:46

URL: <https://www.motorradblog.at/classic//index.php?action=artikel&cat=1&id=50&artlang=de>

# Modellgeschichte

Wort. Diese Eckdaten ermöglichten eine Beschleunigung aus dem Stand auf 100km/h in 3,1 sec. Die Spitzengeschwindigkeit liegt bei 254km/h. Für den Sprint auf der 400 Meter- Distanz benötigt die YZF 750SP lediglich 11,1 sec, ja wenn die versprochene Leistung auch wirklich zur Verfügung steht. Die meisten Modelle der Baujahre 1993 und 1994 hatten Probleme die Nennleistung zu erreichen. Die Modellpflege sollte Abhilfe schaffen.



## Technische Daten

### Motor

Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Kurbelwelle querliegend, zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, fünf über Tassenstößel betätigte Ventile pro Zylinder, Auslaßsteuerung über elektronisch betätigte Walze, Naßsumpfschmierung, 4 Mikuni BDST 38-Gleichdruckvergaser, kontaktlose Transistorzündung, keine Abgasreinigung, E-Starter, Drehstromlichtmaschine 400 Watt, Batterie 12V/10 Ah.

**Bohrung x Hub** 72 x 46 mm

**Hubraum** 749 cm<sup>3</sup>

**Verdichtungsverhältnis** 11,5 : 1

**Nennleistung** 122PS(92kw)

bei 12000/min

**Max. Drehmoment** 8,2 kpm(80NM)

bei 9000/min

**Kolbengeschwindigkeit** 19,9 m/sek

**Primärübersetzung** 1,89

**Sekundärübersetzung** ?2,69

**Getriebeübersetzung** 2,57/1,94/1,55/1,36/1,21/1,08

### Fahrwerk

Brückenrahmen aus Alu-Profilen, Motor mittragend, Upside-down-Gabel, Gleitrohrdurchmesser 41 mm, mit verstellbarer Federbasis, Zweiarmschwinge aus Alu-Profilen, Zentralfederbein, über Hebelsystem angelenkt, mit verstellbarer Federbasis und Zugstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn mit Sechskolbensattel und schwimmend gelagerten Bremscheiben 320 mm, Scheibenbremse hinten mit Zweikolbensattel 245 mm, Alu-Gußräder.

**Federweg** vorn/hinten 120/130 mm

Service  
Moror  
Ölwech  
F?llme  
Z?ndk  
Elektr  
Telega  
Füllme  
Istand  
Luftfil  
Haupt  
Leerla  
Leerla  
Ventil  
0,11-0,  
Reifen  
Reifen  
vorn/h

# Modellgeschichte

bei 13000/min

**Felgenreöße** v/h 3.50 x 17/5.50 x 17

**Reifengröße** vorn 120/70 ZR 17

hinten 180/55 ZR 17

## Kraftübertragung

Primärtrieb über  
Zahnräder, hydraulisch betätigte  
Mehrscheiben-Ölbادهkupplung,  
Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette.

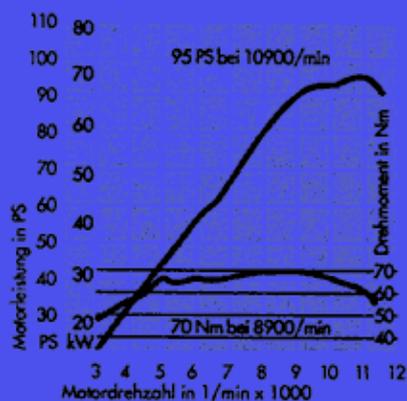
## Servive-Daten

**Garantie** ein Jahr

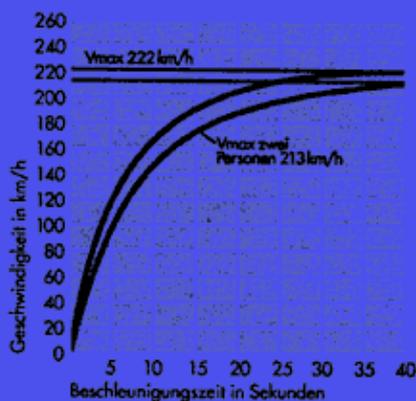
**Erstinspektion** nach 1000 km

## Messwerte

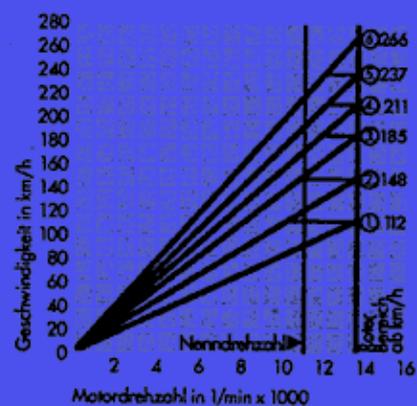
Leistungsdiagramm<sup>2</sup>



Beschleunigungsdiagramm<sup>1</sup>



Gangdiagramm



**YZF 750R 1993**

# Modellgeschichte

1994



**YZF 750R 1994**

1993



1994



# Modellgeschichte

**YZF 750SP 1993/94**

## Links:

Eindeutige ID: #1049

Verfasser: Michael

Letzte Änderung: 2009-06-01 20:46