

Literatur & Prospekte

Gebrauchtkauf YAMAHA FZR 1000

Moderner Deltabox-Alu-Rahmen, 136 PS starker Vierzylinder mit fünf Ventilen pro Brennraum – bei ihrem Erscheinen 1987 zählte die Yamaha FZR 1000 auf dem Sportplatz zum Kreis der Favoriten. Den Erfolg der seinerzeit 15 000 Mark teuren und rund 230 Kilogramm schweren „Genesis“ (Typ 2 LA) führte die „Exup“ (Typ 3LE) zwei Jahre später mit neu konstruiertem Motor und nun nominell 145 PS fort.

Technische Besonderheit:

Eine Walze im Auspuff sorgte für mehr Drehmoment im unteren und mittleren Drehzahlbereich. 1991 ersetzte ein rautenförmiger DE-Projektionsscheinwerfer den vorherigen Doppelscheinwerfer. Obwohl Hondas Fireblade zeitgleich die Krone der besten Sportlerin für sich beanspruchen durfte, spielte die mit vollgetankt 242 Kilogramm etwas übergewichtige „Exup“ technisch und optisch immer noch in der ersten Liga mit.

Doch 1993 schwächelte dann der Absatz: nur noch 804 verkaufte Neumaschinen.

Daraufhin verpasste Yamaha der FZR 1994 das Design der moderneren YZF-Modelle inklusive derer mandelförmigen Augen und versuchte so, ihr wieder mehr Anziehungskraft zu verleihen. Von der inzwischen knapp 21000 Mark teuren Maschine fanden allerdings bis zum Abverkauf 1998 keine tausend Neufahrzeuge einen Besitzer. Sehr gefragt waren zu dieser Zeit indes ältere Modelle, die ebenso zuverlässig, aber deutlich preisgünstiger waren.

Doch das Bessere ist bekanntlich des Guten Feind. Und 1998 betrat eine Maschine die Bühne und stahl allen, nicht nur der FZR sowie ihrer Nachfolgerin YZF 1000 R Thunderace, die Show: die damals atemberaubende YZF-R1.

Fortan sparten markentreue Yamaha-Sportfreaks lieber ihr Geld für das neue Traummotorrad R1 und begnügten sich nicht mehr mit einer leicht angestaubten FZR.

Seit 2000, so die Aussage vieler Händler, spielt der ehemalige Technologieträger auch als Gebrauchte keine große Rolle mehr. Touristen und speziell deren Mitfahrer freunden sich mit der vergleichsweise unbequemen Sitzposition nur ungern an, Hobby-Racern ist die Tausender zu schwer, und für den Alltagsgebrauch ist sie den meisten im Unterhalt zu teuer.

Was also spricht heutzutage für die antiquierte FZR 1000? Simple Antwort: das günstige Preis-Leistungs-Verhältnis.

Das ist im wahrsten Sinne des Wortes gemeint, denn kaum ein anderes Motorrad bietet so viele Pferdestärken für so wenige Euros. Immer noch zaubert die FZR 1000 ein breites Grinsen ins Gesicht, wenn der Fahrer am Hahn zieht. Und das ist allemal sein Geld wert.

MARKTSITUATION (2005)

Händler haben wenig Interesse am Ankauf des Ein-Liter-Sportlers, schließlich

Seite 1 / 3

(c) 2024 Johannes Gerstl <aon.913054511@aon.at> | 2024-04-20 02:10

URL: <https://www.motorrabblog.at/classic/index.php?action=artikel&cat=2&id=42&artlang=de>

Literatur & Prospekte

müssten sie beim Wiederverkauf Gewährleistung bieten –bei einer mehr als zehn Jahre alten Maschine durchaus riskant.

Deshalb werden gebrauchte FZR überwiegend privat gehandelt. Und beim Privatverkauf weichen die geforderten Preise teilweise erheblich von einer realistischen Einschätzung ab. Speziell aufwendige Streetfighter-Umbauten, in die der Besitzer zweifelsohne einmal viel Geld investiert hat, stehen sich die Reifen platt, wenn sie deutlich über 4000 Euro kosten sollen. Anders sieht es aus, wenn kleinere Umbauten wie etwa ein Superbike-Lenker oder ein schlanker Auspuff die Yamaha zieren, da sich solche Teile eher wertsteigernd auswirken.

Ab 1500 Euro ist eine FZR 1000 zu bekommen, für diesen Preis darf der Käufer allerdings nicht allzu viel erwarten. Und selbst Fahrzeuge um die 2500 Euro haben selten weniger als 50 000 Kilometer auf dem Buckel, samt entsprechender Gebrauchsspuren. Die ersten Genesis-Modelle von 1987/88 (Typ 2 LA) sind zwar rar, genießen jedoch keinen Kultstatus und erzielen daher keine Liebhaberpreise. Die Mehrzahl der Angebote sind Exup-Modelle (Typ 3 LE) der Baujahre 1989 bis 1992. In diesen besten Verkaufsjahren der FZR setzte Yamaha in Deutschland insgesamt rund 7500 Stück ab.

Liebevoll behandelte Exemplare mit Laufleistungen unter 30 000 Kilometern liegen bei rund 3000 Euro, Modelle mit Erstzulassung ab 1995 erzielen kaum einen höheren Preis als 4000 Euro, Originalzustand vorausgesetzt.

BESICHTIGUNG „... Originalzustand, top gepflegt, erste Hand, Garagenmotorrad, Reifen und Kettensatz neu...“ – treffen diese Angaben auf gebrauchte FZR tatsächlich zu, wird's spannend.

Denn solche Offerten gibt's nicht häufig. Zwar sind heute noch über 8000 Exemplare auf deutschen Straßen unterwegs, und nicht wenige davon werden auf dem Gebrauchtmotorradmarkt angeboten, doch zahlreiche Exemplare sind aufgrund mittelmäßigen Pflegezustands mit Sturzspuren oder eigenwilligen, nachträglichen Lackierungen nur wenig attraktiv.

Wie bei vielen in die Tage gekommenen Hochleistungs-Sportmaschinen setzen auch der FZR starke Vibrationen auf Dauer zu. Kleinere Risse an den Aufhängungspunkten der Verkleidung sind unschön, aber genau wie kleinere Kratzer und sonstige Gebrauchsspuren in Anbetracht des Alters normal. Bei großen Rissen und Kratzern ist dagegen Vorsicht geboten, denn sie weisen vermutlich auf einen Sturz hin. Der Motor gibt nur selten Anlass zur Sorge. Allerdings haben sich die vom Hersteller empfohlenen Intervalle zur Ventilspielkontrolle von 42 000 Kilometern als zu groß erwiesen.

Erfahrungswerte zeigten, dass speziell die Einlassventile nach 30 000 Kilometern häufig kaum noch Spiel besitzen. Viele Besitzer lassen die Ventile daher lieber alle 24 000 Kilometer überprüfen, was beim Wiederverkauf durch Unterlagen belegt werden können sollte. Modelle mit Laufleistungen über 40 000 Kilometer leiden gelegentlich durch defekte Kolben und Ringe unter erhöhtem Ölverbrauch, insbesondere bei der 2LE aber auch der THUNDERACE. Ein deutliches Zeichen dafür ist blauer Dunst aus dem Auspuff bei Lastwechseln. Außerdem sollten keine auffälligen mechanischen Geräusche im Stand und während der Fahrt vernehmbar sein. Probleme sind jedoch die Ausnahme, denn bei regelmäßiger Wartung verträgt

Literatur & Prospekte

der Motor Laufleistungen über 100 000 Kilometer.

Der Verbrauch liegt bei hohen 6,1 bis 9,1 l/100 km, Normalbenzin pro 100 km für die 3LE, die 2LA verbraucht bei gleicher Fahrweise ca. einen Liter weniger.

1987 - Markteinführung der FZR 1000 Genesis, Typ 2 LA, mit Deltabox-Alu-Rahmen und geschraubtem Heck aus Stahlrohren, Doppelscheinwerfer, 120er-Reifen vorn und 160er hinten, offene Leistung 136 PS,
Preis: 15 300 Mark

1989 - Die FZR 1000, Typ 3 LE, kommt mit so genannter Exup-Auslasssteuerung, einer im Auspuffsammler integrierten Steuerwalze, die durch Rückstau der Abgase für eine bessere Befüllung der Brennräume im unteren und mittleren Drehzahlbereich sorgt. Motorleistung nominell nun 145 PS. Rahmen komplett aus Aluminium.

Reifendimensionen: 130/60-17 vorn und 170/60-17 hinten. Doppelscheinwerfer.

1995 - Letztes Baujahr, Abverkauf in sehr geringen Stückzahlen noch bis 1998.

Listenpreis: 20 980 Mark

Quelle: Motorrad 10/2005, ergänzt durch eigene Angaben

Eindeutige ID: #1041

Verfasser: Michael

Letzte Änderung: 2009-06-02 23:41