Testberichte

Yamaha FZR 1000 Genesis gegen Yamaha YZF-R1

Yamahas Tausender: Die Trendsetter

Mit 135 PS in der ungedrosselten Version, Fünfventil-Technik, 45 Grad nach vorne geneigter Zylinderbank und 234 Kilogramm vollgetankt sorgte Yamahas erster 1000er-Supersportler 1987 für Aufsehen.

FZR 1000 Genesis – eine Maschine der Superlative. Versehen mit einem Fahrwerk, das ganz klar zeigte, woher es stammte: aus dem Rennsport. Zum ersten Mal im Motorrad-Großserienbau wurde der Motor von einem Brückenrahmen aus Aluminiumlegierung eng umschlossen. Wegen seiner zur Schwingenlagerung hin schmaler werdenden Profilen erhielt er den Namen Deltabox. Der Brückenrahmen hatte sich bei Yamaha seit 1983 bei den Grand-Prix-Maschinen bewährt.
Bei der FZR erleichterte diese Bauart die Anbringung einer großen Airbox über dem Zylinderkopf und senkrecht stehende Vergaser. Außerdem konnte so der Schwerpunkt gesenkt und die Gewichtsverteilung ausgewogen gestaltet werden. Heute sehen die Supersportler-Rahmen aller Hersteller so ähnlich aus.

Elf Jahre später, 1998, präsentierte Yamaha wieder eine ultimative 1000er: die YZF-R1.

150 PS, 202 Kilogramm vollgetankt, Eckdaten, die bis dahin für unmöglich gehalten wurden. Auch Yamahas aktueller Supersportler besitzt einen Deltabox-Rahmen, allerdings ist bei ihm der Motor als voll tragendes Element integriert, während die FZR den Motor noch mit stählernen Unterzügen trägt.
Und sonst? Sind 15 PS mehr und gut 30 Kilogramm weniger wirklich alles, was sich in elf Jahren getan hat?

Keineswegs. Schon die Sitzpositionen machen extreme Unterschiede deutlich.
Wer auf der Genesis Platz nimmt, wähnt sich aus heutiger Perspektive keineswegs auf einem Supersportler. Die FZR spannt den Piloten lang über den Tank, die Lenkerstummel wirken seltsam hoch montiert wie bei einem Tourer und weit vorn. Auf der R1 kauert der Fahrer wie ein Grand-Prix-Pilot buchstäblich über dem Vorderrad.
Zwei Sportmotorräder mit grundsätzlich anderer Auslegung. Wobei die vorderradorientierte Sitzhaltung auf der R1 sein muss, denn was dieses 1000er-Triebwerk an Bums von unten bringt, lässt gerne mal die Front nach oben schnellen. Ab 4000/min liegen über 100 Newtonmeter Drehmoment an, während die FZR maximal 96 Newtonmeter erreicht. Deren Fünfventiler wirkt eher saftlos und nimmt recht unwillig Gas an. Erst in hohen Drehzahlen fühlt sich der Vierzylinder wohl, wenn auch die versprochenen 135 PS nie erreicht werden.
Da die FZR 1000 Genesis zu damaliger Zeit in Deutschland offiziell nur mit 100 PS ausgeliefert wurde, gab es Leistungsmessungen nur von Maschinen mit Gutachten. Selten mehr als 122 PS zeigte der MOTORRAD-Prüfstand an. Keine Spur von der sensationellen Leistungsbereitschaft, der ständig abrufbaren Gewalt, die R1-Besitzer so fasziniert.

Eher eine vergleichsweise mühevolle Angelegenheit.
Mimosenhaft reagierte die Genesis auf die Wahl der Bereifung. Mit Pirelli MP 7

(c) 2024 Johannes Gerstl <aon.913054511@aon.at> | 2024-03-29 08:44

URL: https://www.motorradblog.at/classic//index.php?action=artikel&cat=6&id=31&artlang=de

zeigte die FZR extremes Eigenleben, die geringsten Nebenwirkungen traten mit der Michelin-Paarung A59 vorn und M59 X hinten sowie der Metzler-Paarung ME33 und ME1 auf. Wobei die Probleme weniger dem Fahrwerk der FZR, sondern vielmehr der damaligen Reifentechnik anzulasten sind. Versuchsweise mit modernen Bridgestone BT 010 vorn und BT 020 hinten bestückt, wird die betagte 1000er fast zur Kurvendiva. Aber nur fast. Was bleibt, ist das weit vom Fahrer entrückte Vorderrad. Und die gestreckte Sitzpositon erschwert den Körpereinsatz. Beim Einlenken fühlt es sich an, als schwenke der Oberkörper dem Bike hinterher.
Bei der R1 ist das genau umgekehrt. Man hängt sich in die Kurve, die Yamaha folgt. Sie mag das sportiv zum Kurveninneren gestreckte Knie, die FZR verachtet es. Den Handlingsvorteil aufgrund ihres 32 Kilogramm geringeren Gewichts verspielt die R1 jedoch durch ein seltsam steifes Einlenkverhalten.
Der breite 190er-Hinterreifen zusammen mit ungewöhlich langen Federwegen und weich abgestimmten Federelementen sorgen für eine unerwartete Zähigkeit. Vorteil für die FZR: der 160er-Hinterreifen und die knackig abgestimmte Gabel-Dämpfung. Sie lenkt absolut neutral und zielgenau ein. Klarer Vorteil für die Genesis auch beim Windschutz. Hier lauert man hinter einer Kuppelscheibe, die an die guten alten Zeiten der RD 350 erinnert.
Die R1 fordert kräftige Nackenmuskeln, gelangt man nur annähernd in den Bereich der Höchstgeschwindigkeit. Der FZR-Fahrer könnte dagegen stundenlang ganz entspannt auf der Autobahn zusehen, wie sich der R1-Reiter abmüht. Der wiederum freut sich über Lichtjahre bessere Bremsen.
Der unheimlich bissig ansprechenden FZR-Doppelscheibe setzt die R1 eine sanft dosierbare Bremsanlage entgegen, die einen echten Sicherheitsgewinn darstellt. Und das trotz prinzipiell gleicher Vierkolben-Festsattel-Konstruktion. Die FZR besitzt sogar mit 320-Millimeter-Scheiben größere als die R1.

Erstaunlich: Beschleunigen und Bremsen kann die R1 um Welten besser als die FZR 1000. Kurvenfahren nur anders.
Und auf langen Strecken gewinnt man in der Genesis gar einen Freund.

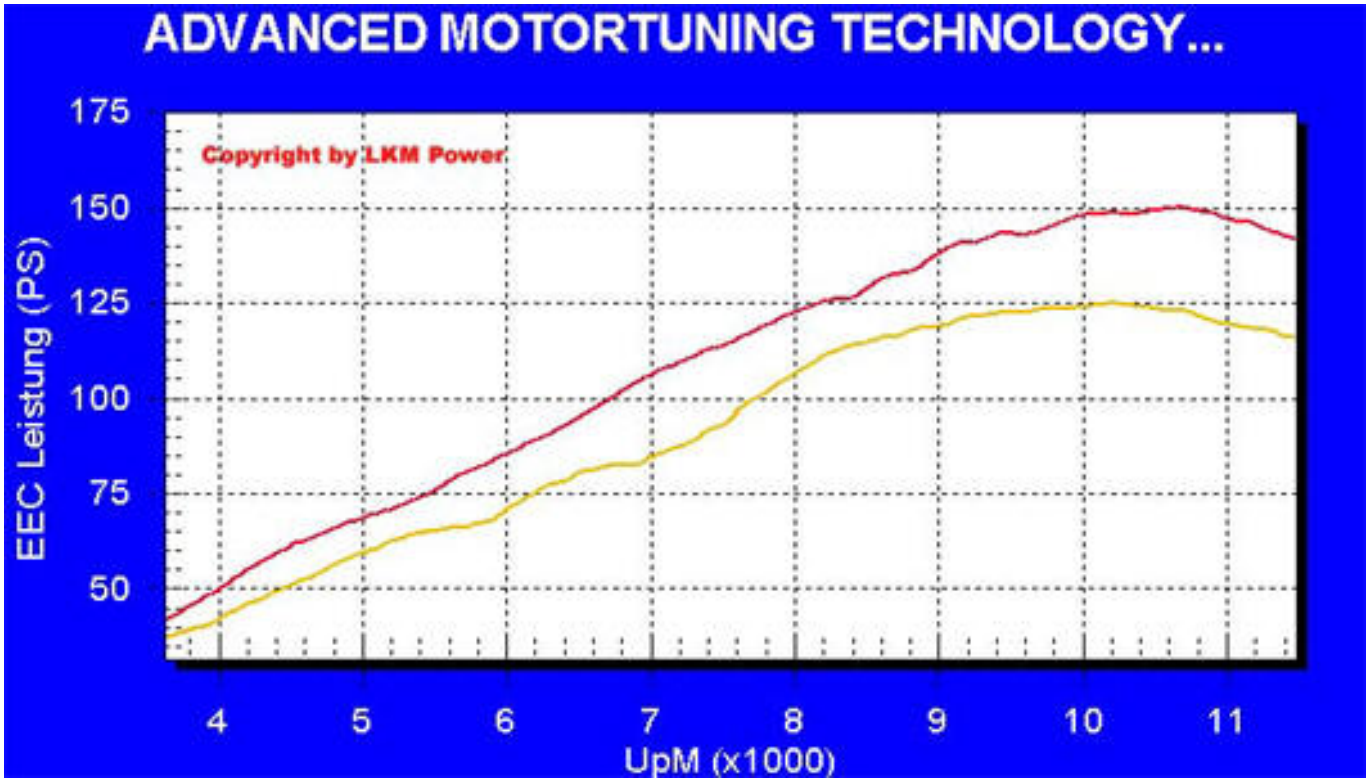
FAZIT - Yamahas Supersportler

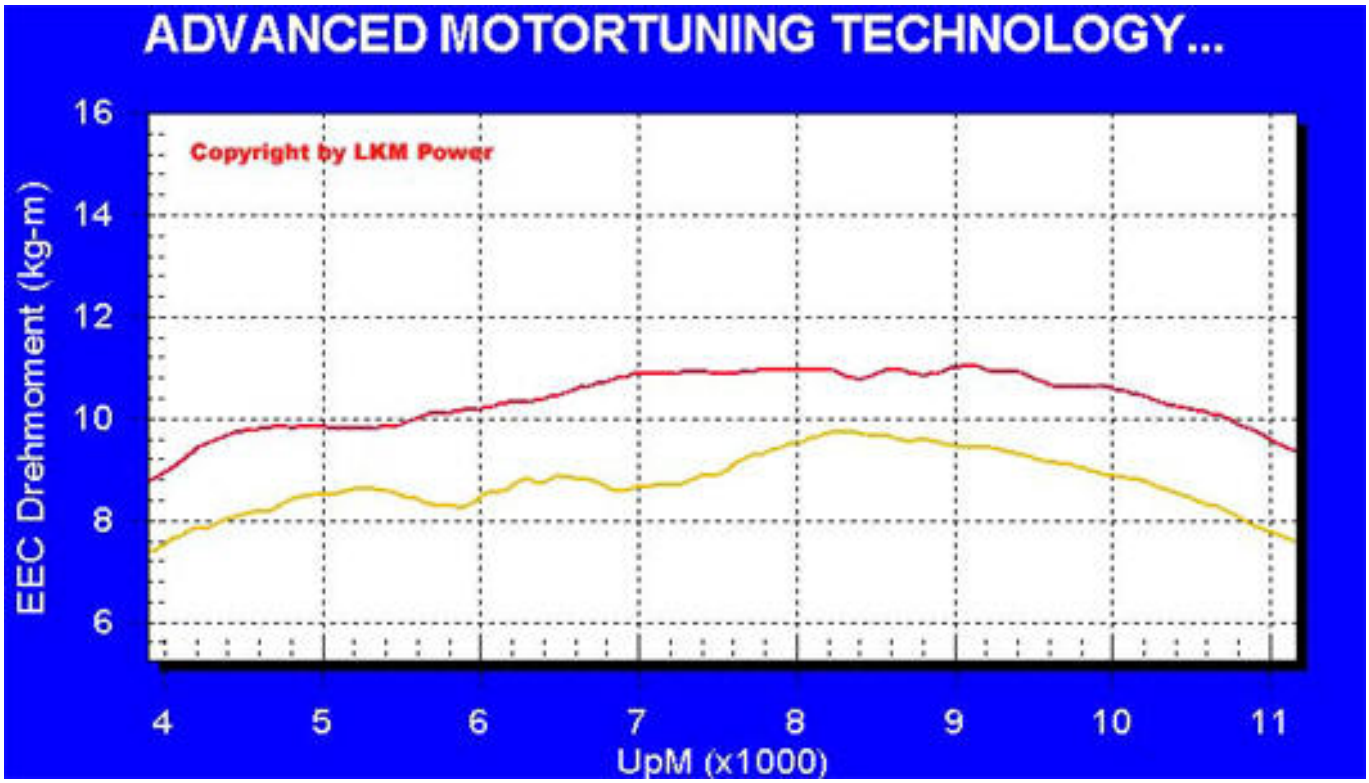
Yamaha FZR 1000 Genesis und YZF-R1 – beide Supersportler spiegelten in ihrem Erscheinungsjahr das Nonplusultra im Motorradbau wider. Doch die erste 1000er muss sich leistungsmäßig einer YZF-R1 einfach geschlagen geben und hat auch viel von ihrem einstigen Emotionspotenzial verloren. Zu sehr zieht die R1 mit diesem faszinierenden Triebwerk einen in ihren Bann.

Quelle

Leistung/Drehmoment FZR 1000 (3LE) Serie (gelb)

(c) 2024 Johannes Gerstl <aon.913054511@aon.at> | 2024-03-29 08:44
URL: https://www.motorradblog.at/classic//index.php?action=artikel&cat=6&id=31&artlang=de



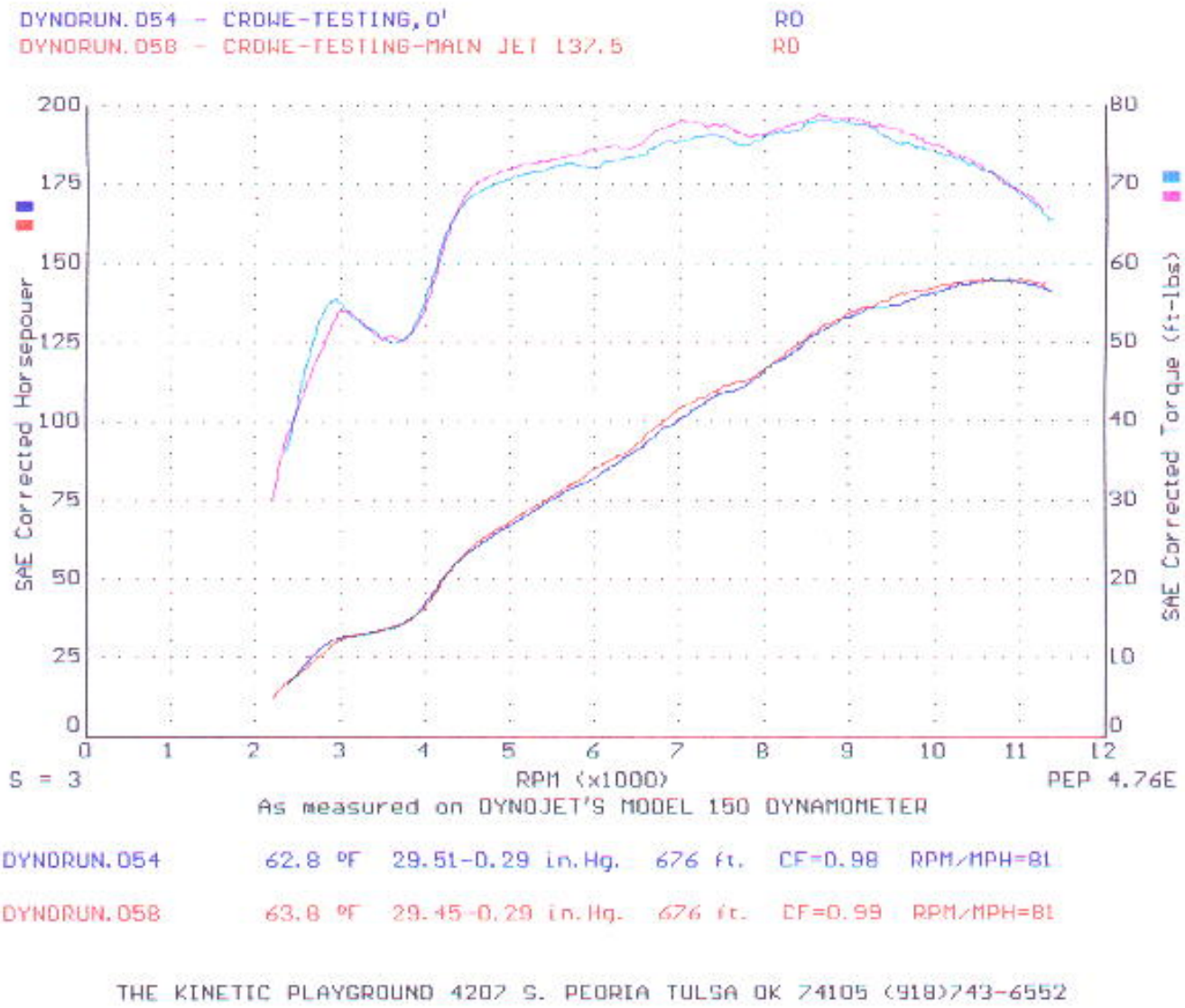


Quelle

Leistung/Drehmoment R1 RN 01 (blau)

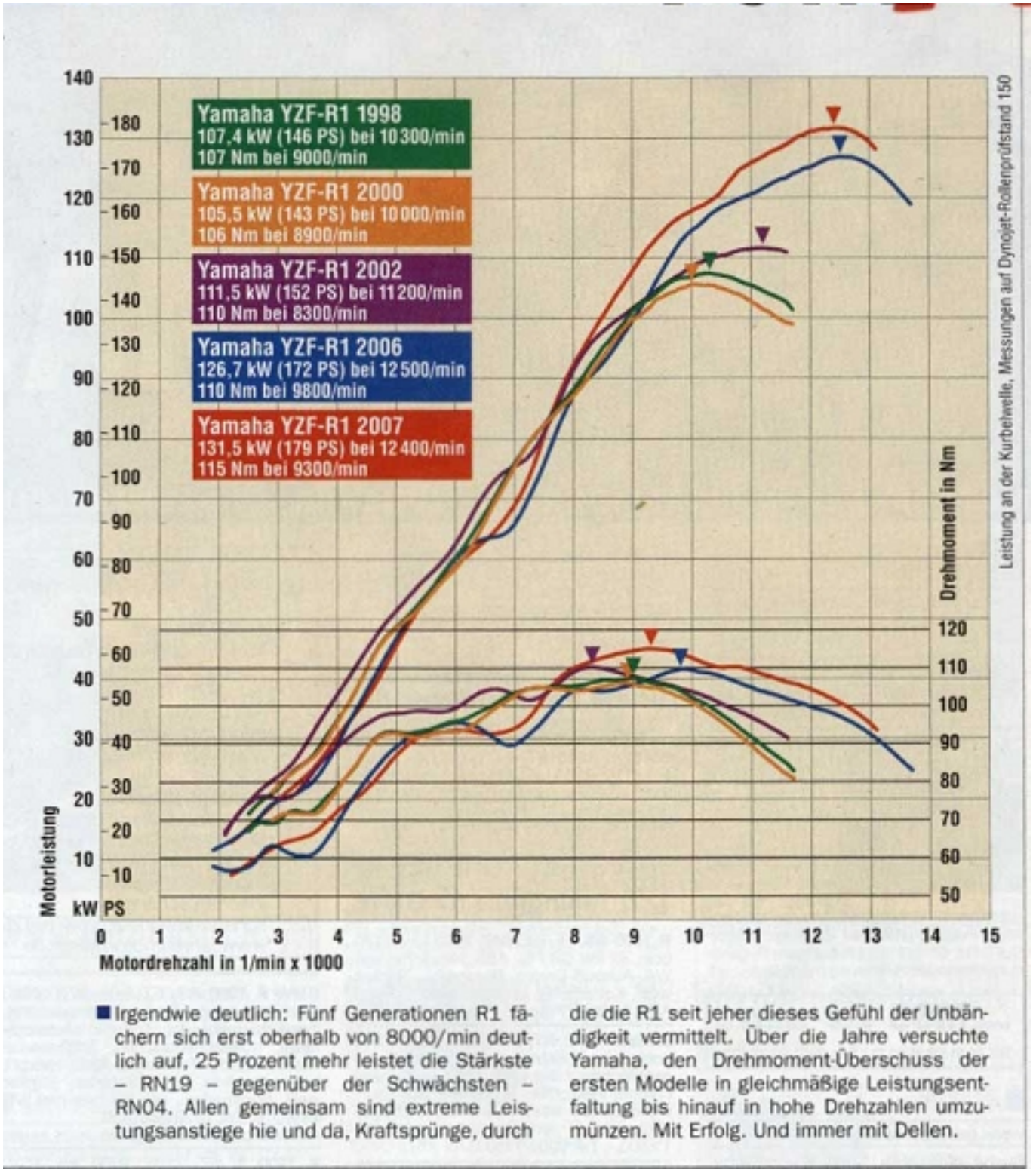
(c) 2024 Johannes Gerstl <aon.913054511@aon.at> | 2024-03-29 08:44
URL: https://www.motorradblog.at/classic//index.php?action=artikel&cat=6&id=31&artlang=de

Testberichte



[Quelle]

(c) 2024 Johannes Gerstl <aon.913054511@aon.at> | 2024-03-29 08:44
URL: https://www.motorradblog.at/classic//index.php?action=artikel&cat=6&id=31&artlang=de



■ Irgendwie deutlich: Fünf Generationen R1 fächern sich erst oberhalb von 8000/min deutlich auf, 25 Prozent mehr leistet die Stärkste – RN19 – gegenüber der Schwächsten – RN04. Allen gemeinsam sind extreme Leistungsanstiege hie und da, Kraftsprünge, durch die die R1 seit jeher dieses Gefühl der Unbändigkeit vermittelt. Über die Jahre versuchte Yamaha, den Drehmoment-Überschuss der ersten Modelle in gleichmäßige Leistungsentfaltung bis hinauf in hohe Drehzahlen umzumünzen. Mit Erfolg. Und immer mit Dellen.

Quelle: PS 3/07

Eindeutige ID: #1030
Verfasser: Michael
Letzte Änderung: 2009-08-12 15:22

(c) 2024 Johannes Gerstl <aon.913054511@aon.at> | 2024-03-29 08:44
URL: https://www.motorradblog.at/classic//index.php?action=artikel&cat=6&id=31&artlang=de