

MOTORRAD

Vorsprung durch Aerodynamik

BMW K 100 RS

Das beste Motorrad
der Welt? **Erster Test**



Attraktionen für 1984

Bestseller verbessert

Neue Yamaha SR 500

Toni Mang-Replica

Kawasaki KR 250

Zweite Generation

Suzuki 750 Katana

24

23. November 1983 DM 4.00

Frankreich FF 16.-, Italien Lit 3500, Niederlande
hfl 4.90, Österreich GS 32.- (inkl. MwSt.), Spanien
Plus 260.-, Schweiz sfr 4.20. Printed in Germany

Neuheiten schon gefahren

Kawasaki KLR 600

Suzuki GSX 750 EF



Alle neuen
Versicherung-
tarife

INHALT

THEMA 1

Nach-Wahl 3

IM BLICKPUNKT

Test BMW K 100 RS
Blaue Bohne 8

TEST UND TECHNIK

Fahrbericht
Suzuki GSX 750 EF
Der feine Unterschied 16

Fahrbericht
Laverda RGS 1000 Corsa
Corsa nostra 22

Fahrbericht
Kawasaki KLR 600
Wäßrige Lösung 28

Neuheiten aus Japan
Sturm und Drang 32

25 000 Kilometer mit der
Kawasaki GP Z 750
Herzschwäche 38

Gürtelreifen für Motorräder
Unter der Decke gehalten 46

Test Hercules City CV 80 II
Fast wie damals 50

RATGEBER

Flensburger
Verkehrssünderkartei
Punkt um Punkt 52

MOTORRAD-Laden 56

Stillegen und Abmelden
Große Pause 58

Aus der Praxis 60

Besser fahren, Folge 22:
Motorradkleidung überwintern
Einmachzeit 64

REISEN UND TOUREN

Enduro-Abenteuer in Afrika
Dschungel-Fieber 100



△ **Schnell:** Was die Leistungskurve an der Laverda 1000 RGS Corsa bewirkt hat, zeigt der aufschlußreiche Fahrbericht ab Seite 22

Renoviert: Verbesserungen im Detail sollen den Erfolg des Hercules City CV ▽ 80 II sichern. Test auf Seite 50



△ **Verwegen:** Enduro-Expedition durch Westafrika abseits der Zivilisation. Das Abenteuer beginnt auf Seite 100

Aufwendig: Die Yamaha YZM 125 ist das beste Stück der Werks-Sportabteilung. Exklusiv-Fahrbericht ab Seite 140



Zu Beginn des Jahres 1983 wurde die Werks-Yamaha YZM 125 als aufwendigster Japan-Crosser der Saison hochgelobt. Nach dem Ausstieg von Yamaha aus dem Werks-Cross-Geschäft machte die YZM vor der Einlagerung im werksinternen Raritätenkabinett nur noch einmal Station: bei exklusiven Testfahrten von MOTORRAD.

Normalerweise geben sich japanische Renndienstler bei der Vergabe von Werksmaschinen an testwillige Journalisten ebenso zugeknöpft wie die Schweizer Banken bei der Frage nach Nummernkonten. Was Wunder, daß MOTORRAD fast vier Jahre hinter einem Projekt herjagte, das da lautete: Test einer Moto Cross-Werksmaschine, wie sie in einer auf maximal drei Exemplare beschränkten Edition von japanischen Rennställen an begabte Fahrer übergeben wird.

Welchen Stellenwert die technische Evolutionswut japanischer Werkstechniker der Fakultät Rennsport erreicht hat, belegt gerade die Aufmachung der YZM 125, werksintern OW 65 genannt. Gebaut für eine Werksfahrer-Trilogie, die in der Saison 1983 erstmals den WM-Titel der Achtelliter-Crosser für Yamaha garantieren sollte, stand die OW 65 drei Werks-Dependancen zur Verfügung: Dem Team um den Amerikaner Jim Gibson, direkt angeleitet von Sportboß Tanaka. Der Mannschaft um den 19jährigen Finnen Pekka Vehkonen, ebenfalls unter der Fuchtel von Tanaka. Und letztlich dem französischen Yamaha-Importeur Sonauto mit dem Piloten Jacky Vimond.

Diesem Trio stand dasselbe Werksaggregat zur Verfügung: Ein wassergekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor mit Drehschiebersteuerung. Gerade der OW-Plattendrehschieber

Aussteiger des Jahres



Die aufwendigste Maschine im 125-cm³-Crosszirkus wurde nur WM-Dritte: Mit der OW 65 fuhr der Amerikaner Jim Gibson



Fotos: Pickartz

Allein der Materialwert beträgt 40 000 Mark: Von Werks-Ingenieuren aufgebaute YZM

verdient nähere Betrachtung. Denn dieser Drehschieber wurde nicht – wie zum Beispiel im Straßenrennmotier üblich – auf die Kurbelwelle verpflanzt, sondern sitzt im Fall der YZM hinter dem Zylinder, integriert ins Kurbelgehäuse. Den Antrieb besorgt gleichwohl die Kurbelwelle über eine 90-Grad-Umlenkung per Kegelrader.

Dieses Konstruktionsprinzip – übrigens auch von KTM 1982 für eine Saison erwählt – erlaubt nicht nur ein exaktes Timing der Frischgaszufuhr, vielmehr kann auch unterhalb des Drehschiebers eine Membran nachgeschaltet werden. Und genau dies tat Yamaha im Fall der YZM 125. So kam ein Motor zustande, der optimale Durch- ▶

Fahrbericht Yamaha YZM 125

zugswerte und sagenhafte Spitzenleistungen garantiert.

Den maximalen Power-Ausstoß bezifferte Minoru Tanaka mit 35 PS in allerfeinster Abstimmung, ein Spitzenwert, den auch Suzuki mit den Weltmeister-Cross-Maschinen von Eric Geboers und Michele Rinaldi proklamiert. Im Fall der YZM wird diese Leistung per Sechsganggetriebe ans Hinterrad weitergeleitet.

Da ein Topmotor allein noch kein Weltmeistergefährt ausmacht, investierten die Yamaha-Techniker auch ins YZM-Fahrwerk ihr neuestes Know-how. Wie der Motor hat auch das Chassis keinen einzigen Bezugspunkt zu Serienfahrzeugen der YZ-Production Racers. Der Basisrahmen wurde ebenso in Handarbeit erstellt, wie auch die Gabel und das Monoshock-System hinten in Einzelanfertigung entstanden.

Vom Besten: Motor und Fahrwerk

Mit der Serie hat die Werksmaschine allenfalls das Bauprinzip gemein. Hier wie dort entstand das Rohrwerk in Einrohrbauweise. Vorn fügten die YZM-Macher eine Kayaba-Gabel mit 43 Millimeter starken Standrohren und knapp über 300 Millimeter Federweg an. Hinten stützt sich das Monocross-Hebelsystem über einen schwedischen Öhlins-Dämpfer gegen den Rahmen ab, Federweg 320 Millimeter. A propos Öhlins: Mit den Haus- und Hoflieferanten wohlausgestatteter Werkteams schloß Yamaha zu Beginn der diesjährigen Saison einen exklusiven Liefervertrag ab, der japanische Konkurrenzunternehmen als Kunden von Öhlins ausschloß.

Die Monocross-Hebeleien der YZM unterscheiden sich in ihrer geometrischen Aufmachung deutlich von der Serie. Der Monoshock besitzt zudem

einen etwa um 20 Millimeter längeren Dämpferhub.

Mit diesen geometrischen Eingriffen scheint auch logisch, daß die Yamaha-Cross-Techniker auch der Fahrwerkgeometrie zu Leibe rückten. So weist die Werksmaschine gegenüber Serienprodukten nicht nur einen längeren Radstand auf, sondern auch korrigierte Maße an Lenkkopfwinkel und Nachlauf.

Um das zweifelsohne schnelle Gefährt zu stoppen, griff Yamaha ins Regal und verbaute Trommelbremsen, die ansonsten in Halbbliter-Production Racern ihren Job verrichten.

Daß Werksschrauber an der Gibson-Maschine besonders sorgfältig hantierten, wird an jeder Stelle der OW 65 deutlich. Da sind wichtige Schrauben mit Draht penibel gesichert, da ist auch an verschleißfreudigen Rahmenteilchen keine rostige Stelle zu entdecken – und da überzeugt vor allem die exzellente Abstimmung von Fahrwerk und Motor.

Gibson, der laut seines Betreuers Garry Hudson kein großer Abstimmungsfanatiker war und nur auf Sand- und harten Lehmstrecken zu unterschiedlichen Fahrwerkbestückungen griff, hat die Fähigkeiten der OW 65 dennoch perfekt ausgenutzt. Dies bewies der Zustand, in dem die Maschine MOTORRAD zu Testfahrten übergeben wurde.

So reagieren Gabel und Monocross-System auf die feinste Gewichtseinwirkung. Der leichteste Druck auf die OW-Sitzbank animiert den hinteren Monoshock zu spontanem Einfedern. Dieselbe Qualitätsurkunde für die Gabel: weiches, sensibles Ansprechen, keine Spur von störrischem Eintauchen.

Dieser erste positive Eindruck von den YZM-Fahrwerkselementen verstärkte sich noch bei Testfahrten über hartes Terrain. Denn im Gegensatz zu Serien-Cross-Fahrwerken mit weicher Grundabstimmung

schlägt die OW auch nach Gewaltsprüngen nicht durch. Sensibel auf den ersten Millimetern Federweg, bügelt die YZM kleine Bodenwellen glatt, legt aber bei härterer Belastung genug Standfestigkeit an den Tag, um Piloten nicht mit knallharten Schlägen zu malträtieren.

Diese perfekte Fahrwerkabstimmung erreichten die YZM-Bauer mit deutlich überarbeiteten Monocross-Hebeleien und einer Kayaba-Gabel, wie sie der japanische Zulieferer nur in einer Handvoll Exemplaren exklusiv für Yamaha fertigte.

Durchzug wie eine 250er

Das Fahrwerk selbst hinterläßt einen gänzlich ungewohnten Eindruck. Besonders für Piloten, die an 125er-Seriencrosser gewöhnt sind. Denn im Gegensatz zu dieser zum Teil nervösen und ganz auf Handling abgestimmten Gattung ist die YZM von geradezu beruhigendem Charakter. Die OW ist ein erwachsenes Motorrad. Die Maschine läuft ruhig über harte Wellenpisten.

Sie durchleitet Kurven jeglichen Charakters ohne erschreckende Fahrwerkreaktionen, kann vielmehr äußerst zielgenau in die Kehre ein- und genau dosierbar aus ihr wieder hinausgezirkelt werden.

Der einzige Minuspunkt am YZM-Fahrwerk: Vor Kurven keilt die Maschine gelegentlich mit dem Hinterrad aus – allerdings nur bei voll gezogener Vorderradbremse und somit veränderter Fahrwerkgeometrie.

Das beste Stück der YZM ist allerdings der Drehschieber-Zweitakter – ein Prototyp späterer Serienausführungen, so Minoru Tanaka. Um im Bild der Serienmaschinen zu bleiben: Mancher Hersteller von Production Racern wäre froh, seine sowieso eher auf Elastizität als auf Spitzenleistung getrimmten Viertellitermaschinen hätten den gleichen Durchzug

wie das 125er-Triebwerk der OW 65. So benötigt die Maschine kaum Spielereien mit der Kupplung, um nach Kehren wieder blitzartig in höhere, leistungsträchtige Drehzahlstufen zu kommen.

Mit sattem Biß beschleunigt die YZM schon aus niedrigen Touren, hängt ohne Leistungstief über das gesamte Drehzahlband sauber am Gas und liefert auch im Fach Höchstleistung genügend Argumente, vergleichbares Seriengerät als altertümlich zu deklarieren. Zu dieser Leistungscharakteristik passen auch die Übersetzungen im Sechsganggetriebe – selbst bei kniffligen Bergauf-Passagen beschleunigt die YZM ohne Leistungstief.

Und daß die Maschine fadingfrei zu stoppen ist, dafür sorgen die große Duplex-Bremse im Vorderrad sowie deren Simplex-Partner im YZM-Heck.

Bleibt noch eine Frage offen: Weshalb hat es Yamaha nicht geschafft, mit dieser verschwenderisch aufgepöppelten Werksmaschine und einer Topfahrgilde den Weltmeistertitel zu ergattern? Dazu Tanaka: „Am Material hat es mit Sicherheit nicht gelegen. Die OW 65 war wahrscheinlich die beste 125er in der ganzen WM-Elite. Also lag's an den Piloten. Gibson war in seinem ersten WM-Jahr noch zu unerfahren, Vehkonen zu jung und Vimond zu kränklich. Und über allem schwebte das Suzuki-Duo Geboers/Rinaldi, das dieses Jahr einfach nicht zu schlagen war.“

Der Rückzug von Yamaha aus dem Werks-Cross-Geschäft, zumindest in der 125er- und 250er-Kategorie – und damit die Ruhigstellung auch der OW 65 im Yamaha-Museum – geschah indes nicht aus Gründen der Erfolglosigkeit. Denn wer – wie Yamaha – nur mit Krediten überleben kann, muß seinen Bankern auch signalisieren, daß er zu Einsparungen bereit ist. Und da bietet sich ein Sportengagement als erstes Streichresultat am besten an.

Hans-Peter Leicht

Trist ist die Beschäftigungslage im Moto Cross. MOTORRAD berichtet nach dem Ausstieg der Werke über die Zukunft der renommiertesten Klinkenputzer



Heft **25** ist am **Mittwoch, 7. Dezember,** bei Ihrem Zeitschriftenhändler

Außerdem im nächsten Heft


- **Reise:** mit Florian Trenker durch die Dolomiten
- **Sport:** Das BMW-Werksteam fuhr mit bei der Baja California
- **Fahrbericht:** Suzuki TS 80 X ▷



Bequem, preiswert, pünktlich: im Abonnement!

MOTORRAD

Ich möchte alle 14 Tage mein ganz persönliches Heft im Briefkasten vorfinden und dabei noch Geld sparen.

Bitte liefern Sie mir MOTORRAD von der nächsterreichbaren Ausgabe an: 

Vor- und Zuname _____

Straße _____

PLZ, Ort _____

Unterschrift _____

Ich weiß, daß ich diese Vereinbarung innerhalb einer Woche durch schriftliche Mitteilung an den Verlag widerrufen kann und bestätige dies durch meine Unterschrift:

Ich wünsche die angekreuzte, jährliche Zahlungsweise (Inland DM 96,- inkl. MwSt. und Porto, Ausland DM 114,- inkl. Porto):

gegen Rechnung (Bitte kein Geld einsenden, Rechnung abwarten!)

durch Bankeinzug. Die Einzugsermächtigung erlischt mit Kündigung des Abonnements.

Kontonummer _____ BLZ _____

Name u. Ort der Bank: _____

Coupon einsenden an: Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co. KG, Abteilung Vertrieb, Postfach 1042, 7000 Stuttgart 1.

MRD 24/83