

Text: Volkmar Jacob; Fotos: Tyson Jopson

TEUER & HEISS

Als Yamaha die FZR 750 R mit dem werksinternen Code OW 01 über den Großen Teich schleuste, stellte sie den edelsten und zugleich teuersten Seriensportler ihrer Ära. Heute kokettiert eines dieser seltenen Bikes vor unserer Kamera.

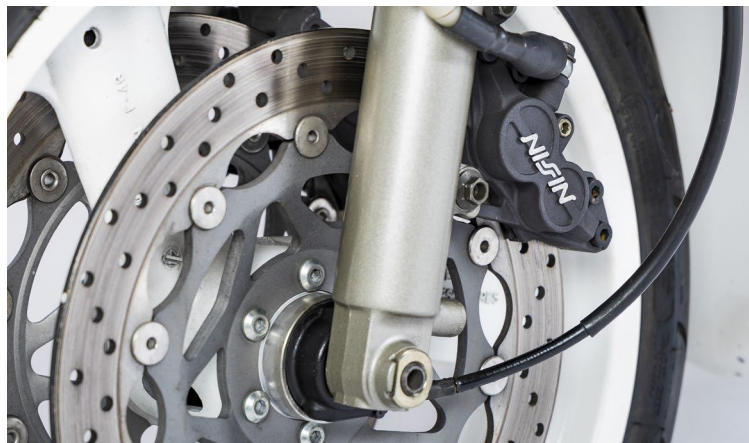
Schließen wir einen Moment die Augen und versetzen wir uns zurück ins Jahr 1989. In eine Zeit, in der man sich laut dem Barden Bobby McFerrin nicht sorgen, sondern lieber happy sein sollte, der erste Gameboy große und kleine Zockerherzen eroberte und tapfere ostdeutsche Landsleute die Mauer niederrissen. Geschichte sollte auch die in jenem Jahr gelaunchte Yamaha FZR 750 R mit dem Werkscode OW 01 schreiben. Als Homologationsmodell für die frisch geschaffene Superbike-WM basierte sie auf der Standard-FZR-R, die ein Jahr zuvor ihre kurze Karriere startete. Feine Materialien und technische Leckerbissen machten den Unterschied: Titanpleuel, leichtere und kürzere Kolben mit zwei statt drei Ringen für weniger Reibung, größere Ventilteller-Durchmesser, schärfere Steuerzeiten, computergesteuerte Auslasssteuerung des Auspuffs. Letztere hörte auf den Namen Exup (Exhaust Ultimate Power Valve), veränderte drehzahlabhängig via Klappen den Durchlassquerschnitt für den je nach Drehzahl idealen Gegendruck im System, verbesserte dadurch die Gasannahme und steigerte das Drehmoment bei unteren und mittleren Drehzahlen. Definitiv kein Blender, damalige Tests attestier-



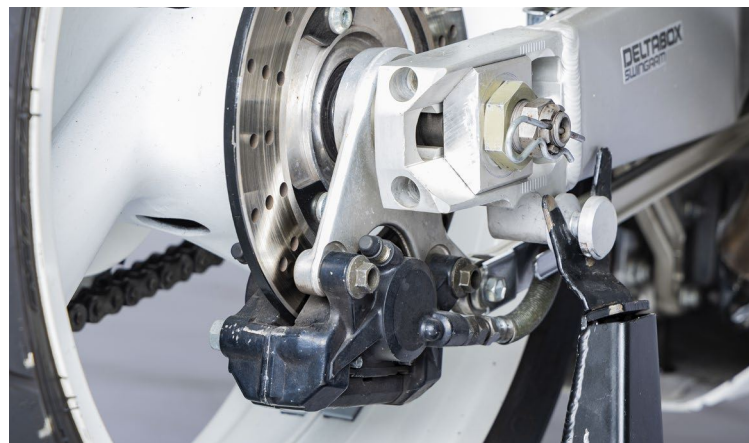
Baujahr 1991

Leistung ca. 120 PS

Gewicht 215 kg



Damals üblich: Tachoschnecke zur Speedmessung und Tele- statt Upside-down-Gabel. Die steiferen Forken kamen später



Edle Prismenführung als Achsaufnahme. Untenliegender Bremssattel mit Zugstrebe zur Bremsmomentabstützung

„MANIFEST HÖCHSTER HAND- WERKS- UND INGENIEURSKUNST“

ten der Yam einen gleichmäßigen Drehmomentverlauf mit viel Schmalz von unten, der „gefühlsmäßig auf dem Niveau einer Tausender liegt“, wie ein ehemaliger Kollege begeistert in die Tasten klimperte.

Auch fahrwerksseitig tischten sie in Iwata groß auf. „Deltabox“ taufte sie den Alu-Rahmen mit seinen überbreiten Profilen, der ohne Unterzüge auskam und von Kenny Roberts 500-Werksrenner von 1983 abgeleitet wurde. Eine Konstruktion, die die damals weitverbreiteten Stahlrahmen ersetzte und deren Prinzip als Brückenrahmen bis heute im Sportmotorradbau dominiert. Voll einstellbare Federelemente entsprachen dem Stand der Technik, wobei der Schweden-Monoshock mit variabler Aufnahmehöhe und hydrau-

Sport

Großer Name, großer Rennsport: Die OW 01 fuhr bei namhaften Serien weltweit reichlich Lorbeer ein. Bei ihrer Premiere in der Superbike-WM 1989 gewann Fabrizio Pirovano das Auftaktrennen in Donington Park, die Konkurrenz war gewarnt. Nach sechs weiteren Podestplätzen beendete er die Meisterschaft als Vierter. Mit fünf Siegen und insgesamt zehn Podestplätzen lief es ein Jahr später besser: SBK-Gesamtrang zwei. Unterm Strich feierten die Japaner mit der OW 01 zwischen 1989 und 1992 in dieser Klasse 16 Siege, ein Titel blieb ihnen aber verwehrt. Dafür gewannen sie 1990 in der Langstrecken-WM (EWC) die acht Stunden von Suzuka und ein Jahr später die „24 Heures du Mans moto“. Zwar liefen die Werksbikes offiziell unter der Bezeichnung YZF 750, technisch basierten sie aber auf der OW 01. Weit mehr als einen Achtungserfolg erzielte Yamaha 1992 bei der Senior-TT auf der Isle of Man. Carl Fogarty stellte mit 123,61 mph (knapp 199 km/h) einen neuen absoluten Rundenrekord auf und wurde in dieser prestigeträchtigen Klasse Zweiter. Ein Jahr später siegte dann der eigentlich schon zurückgetretene Eddie Lawson mit der Yamaha bei den Daytona 200. Erfolge feierte die Yam auch in nationalen Meisterschaften: 1991 gewann der US-Amerikaner Thomas Stevens die Superbike-Serie der AMA, auch der Titel der British Championship ging 1990 und 1991 nach Iwata. Last, but not least siegte Udo Mark in der 1991 neu installierten Pro-Superbike-Meisterschaft in Deutschland bei zehn von 14 Rennen und holte überlegen den großen Kelch.



Fake: Die Luftzufuhrschläuche enden an und nicht in der Airbox. Spritfass, bereit für Schnelltank-Vorrichtung

STOLZE 35 900 DM RIEFEN SIE IN IWATA FÜR DIE OW 01 AUF



Gab es damals schon, aber kaum als Serienausstattung: hydraulisch angesteuerte Einstellung der Federbasis



Kippschalter statt Benzinahn: Die Armatur befand sich oben an der linken Seitenverkleidung nah am Rahmen



Limited Edition ja, aber wie viele OW 01 wurden gebaut? Unterschiedliche Quellen nennen unterschiedliche Angaben



Hielt beim Anrauchen, was sie optisch und konstruktiv versprach: Die OW 01 war die Antwort auf Hondas VFR 750 R RC 30

lich einstellbarer Federbasis ein weiteres Highlight bildete. Ebenso wie Achsmuttern aus Alu, hohlgebohrte Bremssattelschrauben, geschmiedete Motorhalteplatten, Prismenführung der Hinterradachse, Verkleidungs-Schnellverschlüsse und Schweißnähte wie aus dem Lehrbuch. Ein „Manifest höchster Handwerks- und Ingenieurskunst statt überkandideltes Luxusobjekt“, weihte ein anderer Kollege die OW 01.

Die hatte allerdings ihren Preis. Stolze 35900 DM rief Yamaha für das Superbike auf, abgesehen von einer Handvoll Bimotas der teuerste Seriensportler dieser Zeit. Selbst die legendäre Honda VFR 750 R, im Szenesprech gerne nur mit ihrem Werkscode RC 30 bezeichnet, war mit 27770 DM mehr als 8000 Schleifen günstiger. Weitere Vergleiche? Die scharfe R-Version der Suzuki GSX-R 750 kostete seinerzeit 23990 DM, und die Kawasaki ZXR 750 ging mit gut 15000 DM beinahe schon als Schnäppchen durch.

Auge und Herz jubilierten, Rationalisten aber musste die OW 01 auch mit handfesten Qualitäten überzeugen. Das schaffte sie bei einem Rennstrecken-Shoot-out mit oben stehendem Wettbewerb im kroatischen Rijeka, wo drei der vier Tester mit der Yamaha ihre persönlich schnellste Runde drehten und die Yam dazu mit

über einer halben Sekunde Vorsprung die Tagesbestzeit in den rauen Asphalt brannte. Zweit-schnellste? Eine gewisse RC 30 ...

Straße statt Wohnzimmer

37 Jahre später steht eine gepflegte, nahezu serienmäßige OW 01 in unserem Fotostudio. Bis auf den Auspufftopf, dem die typische Exup-Aufschrift fehlt, und dem etwas grobschlächtigen Dauersplint an der hinteren Achsmutter finden wir keine Abweichungen. Insider erkennen übrigens am schmalen blauen Streifen der Seitenverkleidungen auf den ersten Blick, dass es sich um ein jüngeres Modelljahr handelt, in diesem Fall um ein 1991er. Nur im ersten Jahr geriet dieser Streifen deutlich breiter. 41504 Kilometer stehen auf der Uhr, von wegen Wohnzimmer oder Vitrine! Darüber, wie viele OW 01 insgesamt über den Tresen wanderten, gehen die Angaben auseinander. Die Range reicht von einer limitierten Auflage mit 500 Einheiten, andere sprechen von 1000 Pflichtmaschinen für die Homologation zur SBK-WM, eine weitere Quelle bescheinigt rund 2000 verkaufte Bikes. Ob Letztere die Standard-FZR einbezieht? Wer weiß. Eines jedoch ist sicher: Die OW 01 war teuer. Und sie war heiß. ■

Motor & Fahrwerk

Die Grundkonstruktion des Fünfventilers stammt von der FZ 750 von 1985 und bildete die Basis für alle sportlichen 750er- und 1000er-Modelle bis Ende 2002. In der OW 01 steckte er schwerpunktoptimiert mit 40-Grad-Neigung im Chassis und leistete offen 120 PS. Als Rahmen kam die „Deltabox“ getaufte, verwindungssteife Brückenkonstruktion mit breiten Alu-Profilen zum Einsatz. Als Vorbild diente Kenny Roberts 500er-Werksrenner von 1983. Das Prinzip gilt bis heute.

→ Edelbike

Habt ihr auch so ein Schätzchen? Schickt uns einen Umbau-Steckbrief und ein paar Schnappschüsse an: edelbike@ps-online.de Wir setzen das Bike dann in unserem Fotostudio perfekt in Szene.