



Test des WM-Bikes Suzuki GSX 750R Rennmaschine



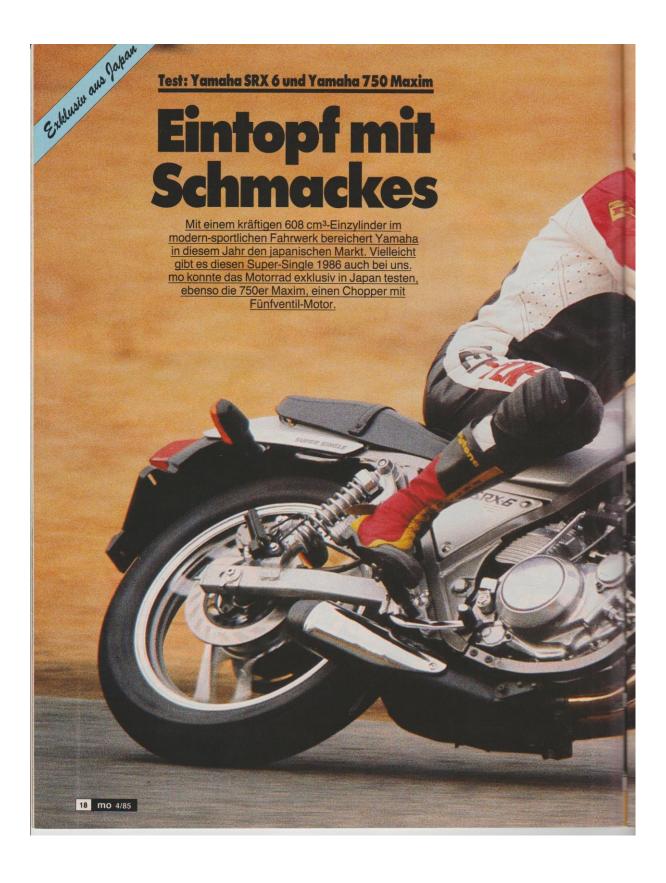
mit Sportfahrwerk und 80 PS Vierzylinder-Kardan

Kann die neue 450er so erfolgreich werden wie die CB 400 N?





Beste mit 27 PS? **TEST: Die neue** CB 450 N will an die Spitze der beliebten Klasse



Euduviu aud Jakan Test: **Neue Yamaha Modelle**

arry Kuribayashi von der Yamaha-Produktplanung lächelte mich typisch japanisch verschmitzt an, als ich mit der neuen SRX 6, dem Super-Single, von den ersten Testrunden auf der werkseigenen Versuchsstrecke in der Nähe von Hamamatsu zurückkehrte. "Glauben Sie, man könnte diese Maschine in ihrem Land verkaufen?" Und ob, dieser 600er-Eintopf ist genau das, was sich viele Einzylinder-Freaks wünschen. Ein kräftiger Motor mit über 40 PS (für sparsame gibt es wohl auch eine 27 PS-Version) in einem sportlich-modernen Fahrwerk für mühelosen Fahrspaß auf kleinen Schwarzwald-, Eifel- oder Westerwald-Sträßchen.

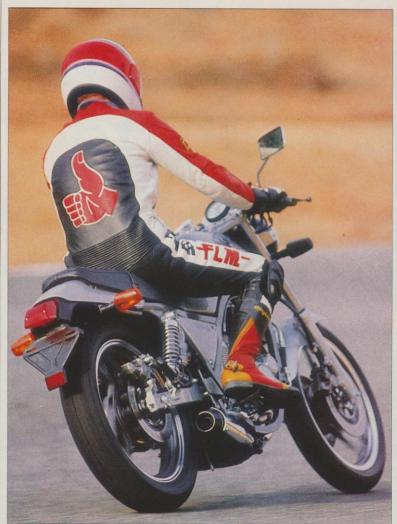
Ob Yamahas neuester Einzylinder nach Deutschland kommt, ist zur Zeit noch nicht sicher. Aber ich kann mir vorstellen, daß dieses interessante Motorrad wohl 1986 importiert wird. Bislang gibt es von der SRX 6 aber nur einige Prototypen, von denen wir einen exklusiv testen konnten. Die ersten Fahreindrücke bestätigen, der Einzylinder paßt sehr wohl nach Deutschland.

Die Idee zum Super-Single kam den Produktplanern aufgrund des Erfolges der SR 500 und nachdem sie beobachtet hatten, wie mehr und mehr Einzvlinderfans ihre 500er in Richtung Sportlichkeit trimmen. Logischer Schluß der Japaner: Es müßte ein Markt für einen kräftigen, sportlichen Einzylinder vorhanden sein. Es darf aber nicht einfach eine aufgepeppte SR 500 sein, sondern die konsequente Weiterentwicklung des Singles. Quasi das, was aus einer BSA Gold-Star oder anderen klassischen Eintöpfen im Laufe der Entwicklung hätte entstehen können. Modernes Design und moderne Technik ohne überflüssigen Schnick-Schnack lautete das Konzept, mit dem Mac Suzuki zusammen mit seiner Mannschaft an die Entwicklung der SRX 6 ging.

Den Motor entnahmen sie der Enduro XT 600. Allerdings mußte der Vierventiler für den Straßeneinsatz etwas umgeändert werden. Das Getriebe erhielt eine andere Abstufung mit einem längeren letzten Gang. Um auch bei längeren Vollgasfahrten den Wärmehaushalt nicht zu überfordern, wurde ähnlich wie bei der Ténéré-Enduro – ein Ölkühler montiert. Dabei kann den Technikern durchaus Liebe zum Detail bescheinigt werden. Vom Ölfiltergehäuse führen nämlich zwei liebevoll gebogene und ver-

chromte Leitungen zum Kühler. Diese Leitungen erinnern stark an englische Machart und sehen herrlich "technisch" aus. Unter dem Registervergaser, wie er auch in den großen Enduros Verwendung findet, wurde der Öltank für die Trockensumpfschmierung plaziert. Er glänzt in poliertem Aluminium und offenliegende Ölleitungen führen den Schmierstoff zu den Lagerstellen. Kurbelwelle und Motorgehäuse wurden ebenso wie der Zylinderkopf aus dem bereits bewährten Enduro-Motor übernommen.

Eines ließen sich die Motorenbauer jedoch nicht nehmen: Sie bohrten den Zylinder um einen Millimeter auf, verdickten der besseren Wärmeableitung wegen die Zylinderwandung. Somit hat das Motorrad einen tatsächlichen Hubraum von 608 cm3 und ist der größte Einzylinder auf dem Markt (abgesehen von irgendwelchen Spezialanfertigungen, versteht sich). Zusammen mit einem sehr kurzen Auspuff, der frech unter dem Motor ins Freie tritt, produziert das Motorrad in der momentanen Version etwa 44 PS bei



Yamaha-Techniker waren bemüht, die 600er möglichst schmal zu halten. Es ist ihnen gut gelungen

Eulduniu aun Japan Test: **Neue Yamaha** Modelle

des hohen Gewichts und Leistungsüberschuß sehr vorsichtig mit dem Gasgriff umzugehen haben. Was für feuchte Bahn gilt, kann auch auf kurvenreiche, enge Straßen umgemünzt werden.

Im Gegensatz zum Motor ist das Fahrgestell der 600er eine Neukonstruktion. Ganz im Trend liegend, besteht es aus Stahl-Rechteckprofil. Die Unterzüge lassen sich abschrauben, um den Motor ausbauen zu können, denn der wurde eng in das Fahrwerk eingepaßt. Gabel und Bremsanlage stammen von der Yamaha RD 350 YPVS. Und dazu gibt es wohl nicht viel zu sagen, außer daß die Doppelscheibe äußerst gut verzögert und für das geringe Gewicht des Einzvlinders locker ausreicht. Die Federbeine hinten stammen von der XJ 900 und stützen sich auf eine Stahl-Rechteckschwinge ab. Die Federung der SRX 6 ist ein guter Kompromiß aus Sportlichkeit und Komfort. Schlaglöcher und grobe Bodenwellen bügeln sie lässig weg, ohne das Motorrad dadurch schwammig wirken zu lassen.

Mit ihrem "klassisch-modernen" Aussehen und der gelungenen Paarung von einem Einzylinder-Motor mit einem sportlichen, neuzeitlichen Fahrwerk könnte die SRX 6 genau die Lücke füllen, die einige Spezialhersteller mit Sonder-Einzvlindern zu füllen trachten. Für Spezialisten, denen es wichtiger ist, unkompliziert schnell Motorrad zu fahren, als möglichst viel Leistung oder übermäßig wuchernde Technik zu Schau zu tragen, dürfte die SRX 6 die richtige Wahl sein.

In Japan wird die 600er für 550 000 Yen angeboten, Das entspricht 7200 Mark. Ein Preis, der marktgerecht ist. Teurer sollte das Motorrad freilich nicht mehr werden. Der interessante Einzylinder dürfte aber dem europäischen Markt kaum vorenthalten bleiben. denn für unsere Straßen ist er doch eigentlich maßgeschneidert.

W eniger maßgschneidert für den deutschen Markt ist der 750er V Maxim-Chopper, in dessen Kardanfahrwerk ein Fünfventilmotor seinen Dienst versieht. In Amerika gibt es das Motorrad in diesem Jahr als 700er und in Kanada als 750er zu kaufen. "Für den europäischen Markt werden wir wohl das Styling noch etwas überarbeiten müssen" meint Harry Kuribayashi. Man spielt nämlich mit dem Gedanken, den Fünfventiler in einem normalen



Die 750er Yamaha V-Maxim läßt sich trotz choppermäßigem, weichem Fahrwerk recht flink um die Kurven bewegen



Harry Kuribayashi ist Manager der Planungsabteilung und auch für den Überseemarkt verantwortlich. Er glaubt, daß der Einzylinder in Europa eine Chance hat



Der Motor stammt aus der XT 600 Enduro und wurde für den Straßenbetrieb modifiziert. Einen E-Starter gibt es nicht

Yamaha SRX 6

Motor: Leistung 44 PS bei 6500/min, maximales Drehmoment 4,9 mkp bei 5500/min. Fahrtwindgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor mit vier Ventillen und einer obenliegenden Nockenwelle über Kette angetrieben. Bohrung x Hub 96 x 94 mm, Verdichtung 6.5, Hub-raum 608 cm³; ein Keihin Registervergaser Ø 27/28 mm. Kontaktlose CDI-Zündung. 12 V. Wechselströmlichmaschine. Kickstarter. Trockensumpfschmierung, Gilnhalt 1,6 Liter.

raum ooc chr-, ein keinn negistervergaser Ø 27.2 mm. Kontaktiose Cu1-Zundung. 12 V. Wechselstromlichtmaschine. Kickstarter. Trockensumpfschmierung, Gilnhalt 1,6. Liter. Kraftübertragung: Primärantrieb über Zahnräder j_{om} = 2,397. Mechanisch betätigte Mehrscheibenkupplung im Olbad. Klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, Gangstuffer 2,307. 1,588; 1,200; 0,954; 0,807; Sekundärantrieb über O-Ring Rollenkette j_{esc} ≈ 2,466. Fahrwerk: Oppelschleifen-Stahlrähmen aus Rechteckproft imit angeschraubten Unterzügen. Telegabel luftunterstützt vorn Ø 38 mm. Federweg 140 mm. Stahlschwinge aus Rechteckproft initen, mit zum 1920 mm. Breinscheiben abgestützt; Federvorspannung sechsfach verstellbar. Federweg 100 mm. Dreispeichen-Gußräder MT 2,75-18 vorn und 3,00-18 hinten. Reifen Bridgestone 10/090-18 vorne und 12/080-18 hinten, schlauchlos. Doppelscheibenbemse vorn Ø 240 mm mit Festsattel, hinten eine Scheibe Ø 215 mm mit Festsattel. Maßer Gewichtte er ohne Benzin und O1150 kg. Tankinhalt 15 Liter.
Ausstattung: Tachometer, daneben kleiner Drehatinesser, Kontroll-Leuchten für Öl, Leerlauf, Fernlicht und Batterie im Gokgit. Kein Hauptständer. Ölkülher.
Meßwerte: Beschleunigung 0 bis 100 km/h in 6,1 sec. Höchstgeschwindigkeit solo 175 km/h. Verbrauch 5 bis 7,5 Liter Superbenzin.
Preis: 550 000 Yen in Japan, umgerechnet etwa 7 200 Mark.
Kontakt: Mitsul Maschinen Gmöhl, Grünstr. 44, 4005 Meerbusch.