



DOPPELTE DOSIS

Auf der Suche nach feinstem Stoff ziehen wir uns gleich zwei verschiedene Versionen identischen Ursprungs rein: Basis und Upgrade. Was kann die modifizierte Variante besser?

Text Volkmär Jacob **Fotos** Markus Jahn

Man muss es so deutlich sagen: Die meisten Serienbikes bieten richtig viel Raum für Verbesserungen. Das zeigt beispielsweise auch der große Naked Bike-Vergleichstest ab Seite 24, bei dem unter anderem die Yamaha FZ8 mitmischte. Besonders die

eindeutigen Fahrwerksschwächen und die inaktive Sitzposition trübten die Dabietung des Mittelklasse-Bikes und bescherten ihm so nur den letzten Platz. Damit ist es geradezu prädestiniert für die neue, in loser Folge erscheinende Serie in PS, in der Spezialisten die jeweiligen Schwachpunkte ausmerzen, um Performance und Fahrspaß zu steigern. Teils werden wir fertige Umbauten testen, teils lassen wir Bikes gezielt modifizieren oder legen selbst Hand an, um sie danach mit dem Serienpendant zu verglei-

chen. Vorhang auf für die Premiere, bei der eine Klein-Yamaha FZ8 gegen die Standardversion antritt.

Japan zeigte bei der Wahl der Serienreifen kein besonders glückliches oder zu sehr aufs Sparen fixiertes Händchen und entschied sich für den Bridgestone BT 21 in der Sonderspezifikation „BB“. Auf diesem Gummi zieht die Nackte leider keinen sauberen Strich, und der Pilot muss in Kurven häufig die Linie etwas korrigieren. Außerdem liefert der Pneu wenig Rückmeldung, und auch der Grip dürfte so-



YAMAHA FZ8 SERIE



Die Zubehör-Sitzbank sieht zwar etwas schwulstig aus, dafür hebt sie die Sitzposition um zirka zehn Millimeter an. Dadurch sitzt der Pilot etwas mehr auf, statt im Bike



Die serienmäßige Lenkstange baut sehr schmal. Mit dem um 40 Millimeter breiteren Zubehör-Lenker (LSL) hat der Pilot die Fuhre wesentlich besser im Griff



Viel zu lasch gedämpft und mit zu weicher Feder ausgestattet: das Serienfederbein. Die After-Market-Variante ist deutlich straffer ausgelegt und verhilft der Yam zu mehr Stabilität

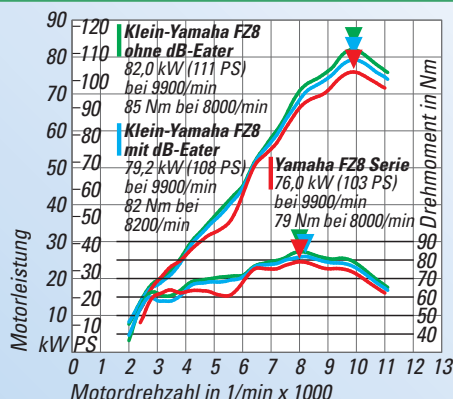
KLEIN-YAMAHA FZ8



Die Serien-Yamaha steht auf Bridgestone BT 21 „BB“, die Klein-FZ8 auf Michelin Pilot Power. Letztgenannter Gummi verbessert die Fahreigenschaften erheblich

wohl auf trockenen Straßen als auch im Nassen besser sein. Unvermittelt einsetzende Rutscher bei zwar zügiger, aber keinesfalls übertrieben schneller Fahrweise mahnen zur Vorsicht und malträtiert mit der Zeit das Nervenkostüm. Daher lautet der erste Tipp, der zugleich die geringsten Kosten verursacht: runter mit den Serienpellen und passendes Material aufziehen. Yamaha-Händler Dominik Klein (www.motorradklein.de) spendierte seinem Umbau einen Satz Michelin Pilot Power. Den gibt's zwar schon eine

PS-MESSWERTE



Überdeutlich zu sehen: der Leistungs- und Drehmomentknick beim Serienbike (rote Linie) bei mittleren Drehzahlen. Wesentlich mehr Power generiert dort die Klein-FZ8 mit anderem Auspuff und abgestimmter Zubehör-Motorsteuerung. Der Unterschied beim Fahren ist riesig, sodass wir fälschlicherweise zunächst eine kürzere Sekundär-Übersetzung vermuteten. Die grüne Linie markiert Leistung und Drehmoment ohne, die blaue mit dB-Eater. Die Fahrleistungen ermittelten wir mit dem Auspuff-Einsatz, ohne brüllt die Yam bestialisch!

FAHRLEISTUNGEN

	Beschleunigung**			Durchzug**		Höchstgeschwindigkeit*
	0–100 km/h	0–150 km/h	0–200 km/h	50–100 km/h	100–150 km/h	
Yamaha FZ8 Serie	3,8 s	7,2 s	15,2 s	5,9 s	6,8 s	218 km/h
Yamaha FZ8 Umbau mit dB-Eater	3,7 s	7,0 s	14,9 s	5,5 s	6,0 s	218 km/h

* Herstellerangabe ** PS-Messwerte

PS-DATEN

Yamaha

FZ8 Serie

Antrieb 78 kW (106 PS) bei 10 000/min*, 82 Nm bei 8500/min*

Fahrwerk Zentralfederbein mit Umlenkung, einstellbar in Federbasis

Räder und Bremsen Erstbereifung: Bridgestone BT 21 „BB“, ABS

Maße und Gewicht Sitz-/Lenkerhöhe: 805/1005 mm, Lenkerbreite: 695 mm, 213 kg vollgetankt, v./h.: 51,1/48,9 %

Hinterradleistung im letzten Gang 69,1 kW (94 PS) bei 208 km/h

Verbrauch Kraftstoffart: Super bleifrei. Durchschnittstestverbrauch: 7,0 Liter/100 km, Tankinhalt 17,0 Liter, Reichweite: 242 km

Grundpreis 8495 Euro (zzgl. Nebenkosten)

Yamaha

FZ8 Umbau

Antrieb 79,5 kW (108 PS) bei 10 000/min*, 82 Nm bei 8500/min* (jeweils mit dB-Eater)

Fahrwerk Zentralfederbein mit Umlenkung, einstellbar in Federbasis und Zugstufe

Räder und Bremsen Erstbereifung: Michelin Pilot Power, kein ABS

Maße und Gewicht Sitz-/Lenkerhöhe: 815/1010 mm, Lenkerbreite: 735 mm, 206,5 kg vollgetankt, v./h.: 51,5/48,5 %

Hinterradleistung im letzten Gang 74,3 kW (101 PS) bei 196 km/h

Verbrauch Kraftstoffart: Super bleifrei. Durchschnittstestverbrauch: 7,3 Liter/100 km, Tankinhalt 17,0 Liter, Reichweite: 232 km

Grundpreis 10 500 Euro (Spezialangebot, inkl. Nebenkosten)

* Herstellerangabe



Bei der Klein-Yamaha FZ8 wurden alle technischen Schwächen der Serie ausgemerzt. Auch optisch ist sie dank der Speziallackierung ein echter Leckerbissen

halbe Ewigkeit, er ist aber auf der Landstraße immer noch voll bei der Musik. Da der Gummi demnächst von seinem Nachfolger abgelöst wird, bekommt man ihn zurzeit zu einem recht günstigen Kurs. Auf diesen Sohlen fährt die Yam wie verwandelt: Linie anvisieren, durchziehen, fertig. Auch Grip, Feedback und Handling sind vom Feinsten. Da verzeiht man ihm gerne das leicht kippelige Verhalten beim Einlenken. An dieser Stelle sei erwähnt, dass wir hier nur jene Daten auflisten, bei denen sich Serie und Umbau unterscheiden. Grund: Der komplette Datenkasten der FZ8 steht bereits in dem großen Naked-Bike-Vergleich. Zweite Baustelle an der Yamaha: das Fahrwerk. Viel zu soft abgestimmt, herrscht im-



Kurzer Kennzeichenhalter mit Miniblinkern, Zubehör-Motorsteuergerät, Komplett-auspuff: Im FZ8-Umbau steckt viel Detailarbeit

Problem	Lösung	Kosten
Fahrzeug lenkt unpräzise und unhandlich ein. Darüber hinaus muss der Pilot die Linie in Schräglage immer etwas korrigieren. Dazu vermittelt die FZ8 wenig Rückmeldung von der Straße und liefert wenig Grip.	Andere Reifen aufziehen. In unserem Beispiel verbessert der Michelin Pilot Power das Fahrverhalten grundlegend.	zirka 220 Euro zzgl. Montage
In der Fahre herrscht viel Bewegung. Selbst auf ebenen Strecken kommt die Yamaha kaum zur Ruhe.	Federelemente überarbeiten beziehungsweise ersetzen.	914 Euro
Die Sitzposition auf der Yamaha ist recht inaktiv. Niedrige Sitzbank, schmaler Lenker. Damit lässt sich die Yam nur unzureichend dirigieren.	Höheres Sitzpolster und einen anderen, breiteren Lenker montieren.	415 Euro
Deutlicher Leistungshänger bei mittleren Drehzahlen.	Motorsteuerung ändern, eventuell anderen Auspuff montieren. Achtung: illegal!	1830 Euro

mer sehr viel Unruhe im Gebälk. Auch das sabotiert eine saubere Linie und verwässert das Feedback von der Straße. Abhilfe schaffen ein Gabelumbau und ein strafferes Federbein. Damit brettet die Yam wesentlich stabiler durchs Gelände und vermittelt ein viel satteres Gefühl. Japan hat das Manko erkannt und bringt im Frühjahr eine überarbeitete Version mit einstellbarem Fahrwerk. Hoffentlich spendieren die Entwickler dem Naked Bike bei dieser Gelegenheit auch gleich etwas schärfere Bremsbeläge, denn die bisherigen Pads beißen etwas verhalten zu. Etwas kräftigere Beißer wäre auch unser Wunsch an den Tuner.

Auch die serienmäßig etwas inaktive Sitzposition ist verbesserungswürdig. Wegen des schmalen Lenkers und der

vergleichsweise niedrigen Sitzbank ist der Fahrer eher Passagier als Herr des Geschehens. Mit der breiteren Lenkstange (plus 40 Millimeter) und der um zehn Millimeter höheren Sitzbank jagt der Pilot die Tuning-FZ8 deutlich engagierter um die Ecken. Einzig die Lenkerhöhe könnte etwas geringer ausfallen – das brächte etwas mehr Gewicht auf die Front und damit ein noch knackigeres Feedback.

Klein dopte die FZ8 auch mit einem anderen Komplettauspuff und einem programmierbaren Steuergerät. Damit puncht die Yam wie Hölle und wähnt ihren Treiber plötzlich in einer anderen Hubraum-Liga – die Unterschiede zur Serie sind vor allem bei mittleren Drehzahlen brutal. Nachteil: Das Steuergerät ist natürlich illegal, der Auspuff ohne Kat

PS-BEWERTUNG

	max. Punkte	Yamaha FZ8 Serie	Yamaha FZ8 Umbau
Antrieb			
Beschleunigung	10	3	4
Durchzug	10	4	5
Leistungsentfaltung	10	7	8
Ansprechverhalten	10	8	8
Lastwechselreaktion	10	8	8
Laufkultur	10	7	7
Getriebebetätigung	10	7	7
Getriebeabstufung	10	7	7
Kupplungsfunktion	10	7	7
Traktionskontrolle	10	–	–
Zwischensumme	100	58	61
Fahrwerk			
Fahrstabilität	10	7	7
Handlichkeit	10	6	8
Kurvenstabilität	10	5	8
Rückmeldung	10	5	7
Fahrwerksabstimmung vorn	10	5	7
Fahrwerksabstimmung hinten	10	4	8
Bremswirkung	10	7	7
Bremsdosierung	10	8	8
Aufstellmoment beim Bremsen	10	7	9
ABS-Funktion	10	6	–
Zwischensumme	100	60	69
Alltag und Fahrspaß			
Sitzposition	10	6	8
Windschutz	10	2	2
Ausstattung	10	3	3
Verbrauch	10	6	5
Fahrspaß	10	5	8
Zwischensumme	50	22	26
Gesamtsumme	250	140	156
Platzierung		2.	1.

ist es auch. Dazu brüllt die Yamaha zumindest ohne dB-Killer ohrenbetäubend – autsch! Auf der Habenseite steht die dank des schmalen Endtopfs etwas höhere Bodenfreiheit.

Außer den erwähnten technischen Änderungen hübschte der Tuner die FZ8 auch optisch auf: Speziallackierung, Miniblinker, kurzer Kennzeichenhalter. Passend dazu der Name: Pride – zu Deutsch: Stolz. Zur völligen Noblesse fehlt der Klein-Yamaha nur noch ein ABS. Die Serie hat eins. Und ist darauf auch etwas stolz. Dennoch kann sie punktemäßig nicht mit ihrer umgebauten Schwester mithalten. Die sammelt mit 156 Punkten satte 16 Zähler mehr als die Serienversion. Logisch, dass sie damit klar den besseren Kick liefert. 