

Jetzt schlägt's 13

Seit 13 Jahren gibt es für sportliches Motorradfahren eine Formel mit zwei Takten: RD. In dieser Saison schickt Yamaha eine 63 PS starke Version als sechste Auflage nach.

Vielen Rennbesuchern der siebziger Jahre ist der „Fliegende Finne Jarno Saarinen“ noch ein Begriff. Für Yamaha wurde der Werksrennfahrer schon zu seinen Lebzeiten zur Legende. Der talentierte Skandinavier vernaschte sogar bei den 200 Meilen von Imola/Italien und Daytona/USA gleich reihenweise so arrivierte Stars wie Agostini, Read und Smart mit ihren weitaus hubraumstärkeren Viertaktern.

Die Rotznase Saarinen saß damals auf einer zweizylindrigen Zweitakt-Yamaha mit lächerlichen 347 Kubikzentimetern Hubraum. Noch mehr war die Konkurrenz darüber erstaunt, daß Saarinen's Motorgehäuse samt den luftgekühlten Zylindern von der Serien-350er mit Namen R5 kam, die damals von jedermann für 3500 Mark zu kaufen war.

Der „Fliegende Finne“ wurde 1972 Weltmeister der 350er-Klasse. Im folgenden Jahr starb er bei einem tragischen Rennunfall in Monza. Genau in jenem Jahr gab es die erste RD 350 für die Straße – damals schon mit Membranen im Einlaßkanal zur Verbesserung der Füllung im Kurbelgehäuse. Damit bekam sie auch mehr Drehmoment.

Von nun an waren die RD und die von ihr abgeleiteten TZ-Rennmaschinen Abonnementssieger in den Zulassungstatistiken und in den Weltmeisterschaftsläufen der 250er- und 350er-Klasse.



Die 63 PS starke RD 350 F begeistert durch Motor und Fahrwerk (rechts). Die beiden Modelle von 1985 (Mitte und rechts) können preiswert aufgerüstet werden

Heute, 13 Jahre später, ist die RD immer noch eine Persönlichkeit im breiten Massenangebot. Vor sechs Jahren erhielt sie ihre Wasserkühlung, 1983 ein Power Valve und 1985 die erste Vollverkleidung. Jetzt stellt die Neue einen Leistungsrekord auf: 63 PS bei 9000/min hat der Hersteller für sie eintragen lassen.

Grund genug für MOTORRAD, um die Neue bei der Leistungs-

messung auf die Folter zu spannen. Schon im ersten Anlauf bescheinigte ihr der Meßschreiber 62 PS bei exakt 9000/min. Damit haben die Modellpflegemaßnahmen zur Leistungssteigerung ihre Schuldigkeit getan. Die wirkungsvollste Veränderung brachten die kantigere Form der Brennräume im Zylinderkopf sowie die leicht veränderten Steuerzeiten an den Überströmkanälen.

Hinzu kommen Kolben mit einem längeren Hemd, die lästige Kippgeräusche nachhaltig unterbinden. Die Kolben tragen zudem neue Kolbenringe aus Grauguß anstelle von Stahl, der ungünstige Notlaufeigenschaften hat. ▶

RD350

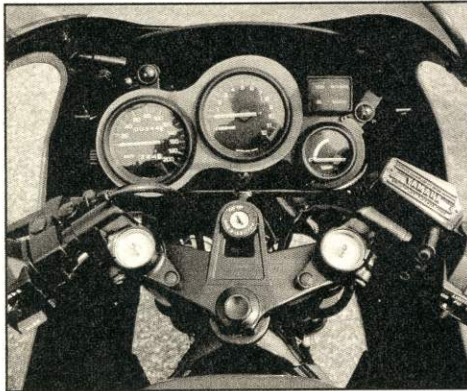
Darüber hinaus hat offensichtlich das neu gezeichnete Auspuffsystem mit Nirosta-Ummantelten Endschalldämpfern an der Leistungsanhebung um vier PS seinen Anteil. Es ähnelt nun sehr stark den Schalldämpfern der TZ-Rennmaschinen.

Last but not least wurden auch der Primärtrieb sowie die Federn für die Kupplung verstärkt,

sten zwei Gasstößen verflüchtigt sich die bläuliche Ölfahne im Rückspiegel. Die Kaltstarthilfe, leider noch immer unten an den Vergasern plaziert, hat dann Pause. Der Motor läuft jetzt ohne rhythmisches Melken am Gasgriff sauber und rund.

Unerfahrene RD-Piloten sind gut beraten, beim Einkuppeln an der Ampel den Gasgriff nicht allzu forsich aufzudrehen. Sonst kann es nämlich passieren, daß das Vorderrad zu einem luftigen Wheelie aufsteigt. Doch genau da liegt offensichtlich bei allen RD-Anhängern der Hase im

Wie gehabt: Auch die neueste RD 350 hat das Cockpit des 1985er-Modells. Neu ist lediglich das Zentralzündschloß. Die Telegabel sollte ohne Luftdruck gefahren werden. Die Bremscheiben sind jetzt nur noch 4,5 Millimeter stark, und die neuen Gußräder wurden um jeweils 400 Gramm erleichtert



um dem Leistungsansturm des Zweitakters besser standzuhalten.

Der erste Tritt auf den geschmiedeten Kickstarter ist vielversprechend. Wie aus der Pistole geschossen eröffnen die beiden Zylinder das Feuer. Selbst eingefleischte Viertaktfreunde müssen der neuen RD anerkennend einen angenehmen Sound bescheinigen. Bereits auf den ersten Metern verspürt sie einen Funkenregen ihres ungestümen Temperaments. Und schon nach den er-

Pfeffer: Sie lieben den furiosen Biß, wie ihn eben nur ein Zweitakter in petto hat.

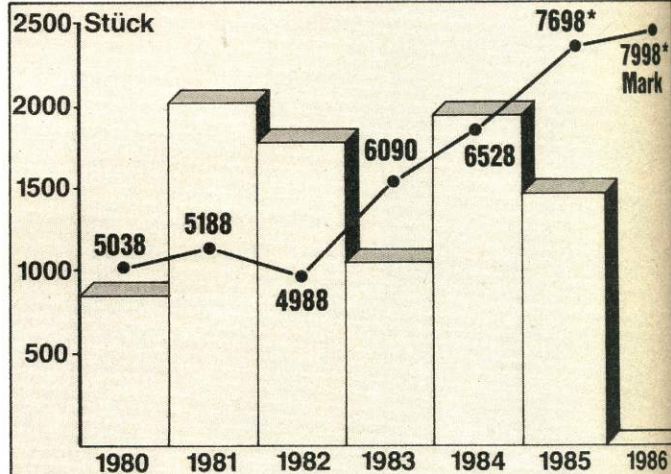
Doch das soll noch lange nicht heißen, daß die neue RD 350 F nicht auch lammfromm von Ampel zu Ampel chauffiert werden könnte. Trotz des recht lang übersetzten ersten Gangs läßt es sich schon mit rund 2000 Touren zügig losfahren, wenn man sich erst einmal an die Dosierung der Kupplung gewöhnt hat. Mit wenig Kraft zu bedienen ist sie allemal, trotz der stärkeren Federn.

Fahrleistungen und Meßwerte

		RD 350 F Modell 1986	RD 350 F Modell 1985	RD 350 Modell 1985
Beschleunigung¹				
0-100 km/h	s	5,3 (7,1)	5,1 (7,8)	8,4 (11,7)
0-120 km/h	s	6,9 (9,6)	7,4 (14,0)	15,1 (20,9)
0-140 km/h	s	9,4 (13,1)	11,1 (17,0)	- (-)
0- 400 m	s	13,6 (15,2)	13,8 (18,9)	16,0 (17,1)
0-1000 m	s	25,8 (28,6)	26,8 (30,2)	32,9 (35,2)
Durchzugsvermögen (im letzten Gang)¹				
60-140 km/h	s	20,1 (29,9)	20,8 (32,5)	18,6 (29,8) ³
Höchstgeschwindigkeit (in km/h bei 1/min)¹				
Solo sitzend	km/h	187/9400	169/8700	131/6800
Solo liegend	km/h	191/9500	184/9400	142/7300
Zwei Personen	km/h	173/8800	162/9000 ²	121/6300
Bremsverzögerung				
100-0 km/h	m	43,6 (8,83 m/s ²)	45,1 (8,53 m/s ²)	45,0 (8,57 m/s ²)
130-0 km/h	m	71,5 (9,12 m/s ²)	72,0 (9,05 m/s ²)	73,2 (8,90 m/s ²)
Kupplungshandkraft				
Kraft	Newton	45	50	45
Verbrauch (in Litern)				
Testverbrauch	100 km	7,2	6,7	6,9
Ölverbrauch	1000 km	1,9	1,8	1,9
Tankinhalt/Reserve		17/3,5	20/4	20/4
Aktionsradius (theoretisch)		250	298	289

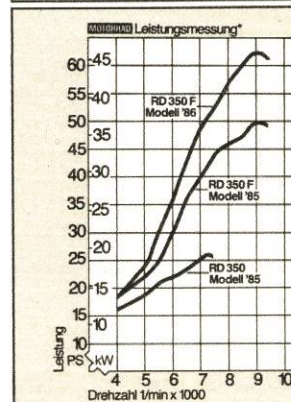
¹ Werte für zwei Personen in Klammer; ² im fünften Gang; ³ 60-120 km/h

Zulassungen und Preisentwicklung



* jeweils Modell F mit Verkleidung

MOTORRAD-Leistungsmessung*



Yamaha RD 350 F (1986):
62 PS bei 9000/min
Yamaha RD 350 F (1985):
50 PS bei 9000/min
Yamaha RD 350 (1985):
26 PS bei 7250/min

Die offene Version hat die homogenste Leistungskurve und produziert am wenigsten Vibrationen. Die 27-PS-Version bleibt um ein PS hinter der Werksangabe zurück, hat dafür aber eine fast geradlinige Leistungskurve.

*Leistungsabnahme an der Kupplung. Messung auf dem Bosch-Prüfstand LPS 002. Maximal mögliche Abweichungen zur DIN-Messung ± 3 Prozent.

Doch die Neuerungen am Motor sind nicht die einzigen, die das Modell 1986 von den RD des vergangenen Jahres unterscheiden. Das Fahrwerk der 1985er RD hält der Hersteller für ausreichend dimensioniert und spurstabil; deshalb erhielt die Neue nur optische Retuschen. Augenfälligstes Merkmal ist die rot-weiße Lackierung mit feinen, blauen Zierlinien.

Erst auf den zweiten Blick fällt auf, daß sich die Form der Seitendeckel und des Tanks vom bisherigen Design unterscheidet. Der Tank hat rundlichere Mulden für einen verbesserten Knieschluß. Trotzdem bleibt ein kleiner Wermutstropfen übrig: Das Tankvolumen schrumpfte von 20 auf 18 Liter, und das wirkt sich nachteilig auf die Reichweite aus. Neu ist auch der Tankdeckel im Flugzeug-Look. Doch dieser bringt beim Festzurren eines Rucksacks unbestrittene Vorteile, da er vollkommen flach in den Tank integriert ist.

Keine Angst vor Abmagerung des Gemischs und einem Kolbenklemmer durch ein schleichendes Vakuum. Auch wenn der Tankrucksack noch so satt auf dem Tank sitzt. Ein darin verlegtes Entlüftungs- und Überlaufrohr sorgt für gleichbleibenden Benzinfluß.

Die wichtigste Verbesserung ist jedoch die neue Sitzbank, die gegenüber der 1985er-Version eine 30 Millimeter tiefere Sitzposition erlaubt. Damit wurde einer der größten Kritikpunkte endlich eliminiert. Kein Wunder, daß sich alle Tester auf der Neuen wohler fühlten. Besonders nach dem direkten Umsteigen vom 1985er auf den neuen Jahrgang fiel das gravierend auf. Leider paßt die neue Bank nicht auf die Vorgängermodelle.

Fettleibig waren sie ja noch nie, die RD. Trotzdem haben die Konstrukteure eine Abmagerungskur verordnet. Die neuen, rotlackierten Gußräder mit drei Doppelspeichen wurden um jeweils 400 Gramm erleichtert. Zusammen mit der Abspek- ▷

RD350

haben; trotzdem ist der Typ 1 WW die beste RD 350 die, es je gab. Angefangen bei der verbesserten Sitzposition, vermittelt sie einen direkteren Kontakt zur Straße. Hinzu kommt, daß sich der Schwerpunkt von Fahrer und Maschine um genau jene drei Zentimeter abgesenkt hat, ohne daß dabei faule Kompromisse fällig wurden.

In der Praxis äußert sich das schon in engen Kurven. Die neue RD wirkt weniger kopflastig und hat auch jenes leichte Kipplern um die Längsachse fast vollständig verloren. Daß das kippelige Gefühl ganz verschwunden ist, wäre zuviel gesagt. Doch an diesem Phäno-

men sind eher die schmalen Reifen schuld als das Fahrwerk selbst. Hinzu kommt noch, daß die 90/90 H 18 und 110/80 H 18 großen Pneus vorn auf einer 2,15 und hinten auf einer nur 2,50 Zoll breiten Felge montiert sind. Ein viertel Zoll Zugabe bei den Reifen und Felgen könnte nicht schaden.

Trotzdem hat die RD keine gravierenden Fahrwerkschwächen mehr. Sie läuft, wie es sich für ein 191 km/h schnelles Motorrad gehört, sauber geradeaus, und auch ihre Zielgenauigkeit beim Ansteuern von Kurven ist untadelig. Lediglich in langgezogenen Kurven mit Längs- und Querrillen kann es passieren, daß die Federelemente die Stöße nicht energisch genug dämpfen und dabei den Hinterbau zum Schwänzeln bringen, was sich jedoch sofort wieder beruhigt.

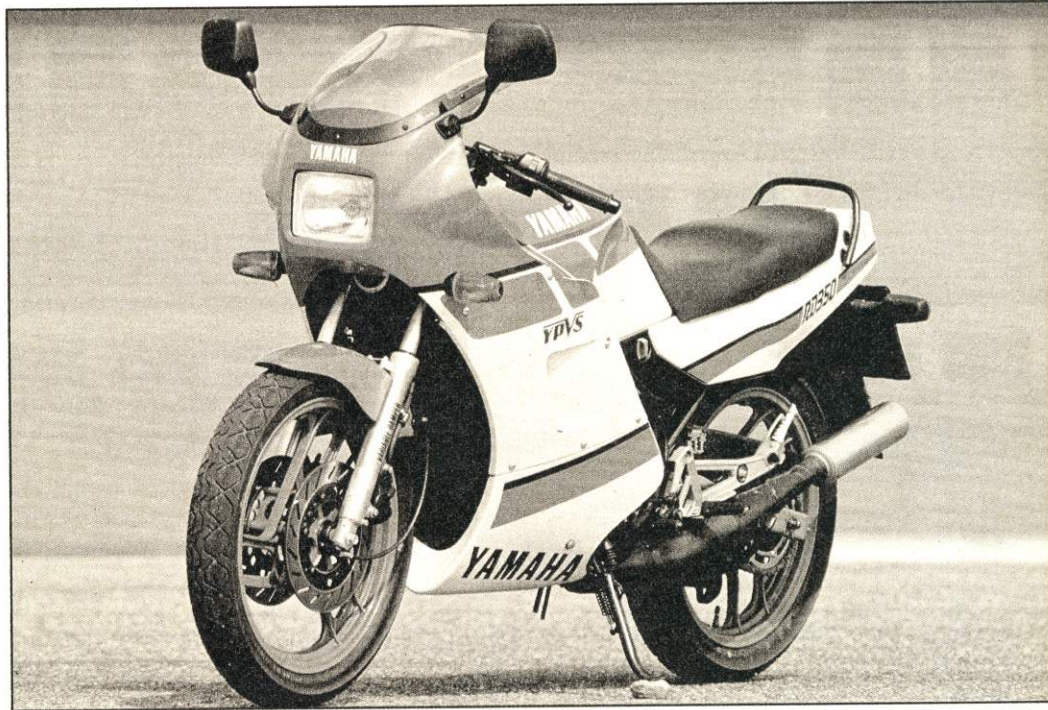
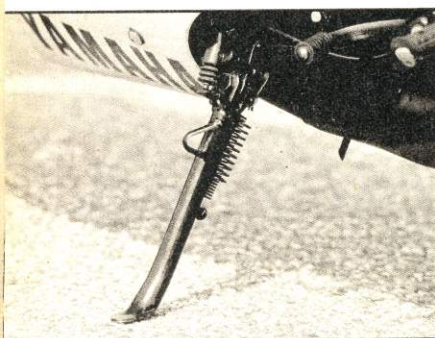
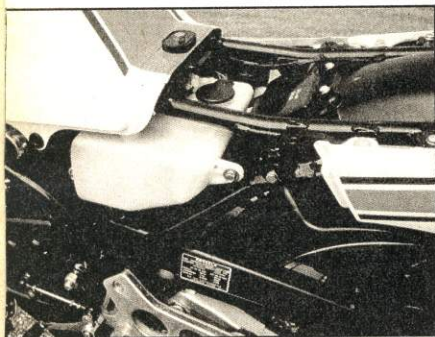
Schuld daran sind ganz sicher das in der Zugstufe zu schwach gedämpfte Federbein und die Telegabel. Seit den Anfängen vor mehr als 13 Jahren hat es Yamaha versäumt, den Standrohrdurchmesser von 35 Millimetern auf adäquate Weise der Leistung anzupassen. Standrohre mit 38 Millimetern Querschnitt würden mehr Stabilität bringen und sicherlich auch das Dämpfungsmanko beseitigen.

Die RD-Erbauer haben zwar seit Jahren eine Luftunterstützung in der Gabel installiert, doch im Testbetrieb wurde das Ansprechverhalten mit Vorspannung eher schlechter als besser. Für das Zentralfederbein gibt es lediglich fünf Verstellmöglichkeiten in der Feder Vorspannung, bei der sich für Solofahrten Stufe zwei, für Soziusbetrieb Stufe vier als die beste Lösung erwies.

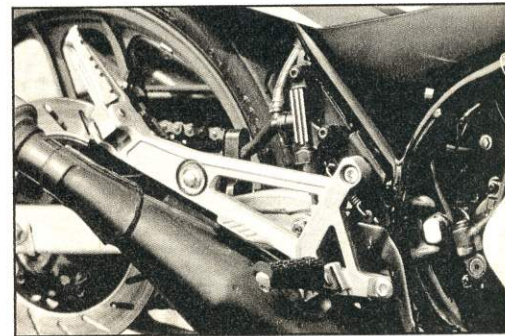
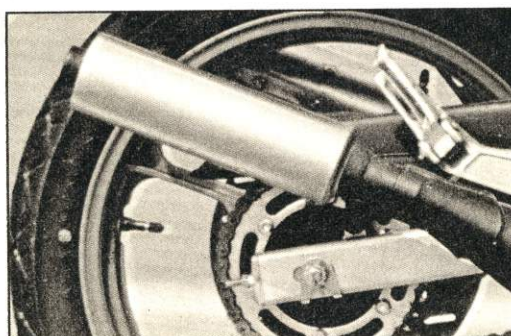
Mit den Bremsen gibt es dafür keinerlei Probleme. Die beiden Festsattelzangen beißen kräftig zu, so daß kurze Bremswege selbst noch bei Regen möglich werden. Ein Ärgernis ist jedoch immer noch die hintere Scheibe: Sie läßt schon bei wenig Pedaldruck und leider viel zu früh das Rad blockieren.

Wie sehr sich die 63-PS-Version bei den Fahrleistungen profilieren konnte, geht eindeutig aus den Meßwerten hervor. Lediglich im Durchzug im sechsten Gang zwischen 60 und 140 km/h kann ihr die gedroselte 50-PS-RD das Wasser annähernd reichen. Beim Sprint auf 100 km/h lag sie um 0,2 Sekunden zurück.

Die 27-PS-Version schließlich erreichte ebenfalls das Klassenziel, obwohl sie bei 26 PS auf dem Prüfstand knapp vier



Die teuerste RD 350 für 7998 Mark. Aus diesem Tank holen sich alle 350er das Öl für die Getrenntschmierung (oben). Die neue Seitenstütze klappt nicht mehr automatisch ein, aber unterbricht jetzt den Zündstrom. Endschalldämpfer aus Nirostablech im TZ-Look. Fußrastenplatte von der RD 500 (rechts außen)



Prozent hinter den Erwartungen zurückblieb. Die Meßwerte entsprechen jedoch dem gehobenen Klassendurchschnitt. Mit diesem Ergebnis und einem komfortablen Anschaffungspreis empfiehlt die Maschine sich

recht nachhaltig Neulingen, die unter die Stufenführerscheinein-Regelung fallen. Dies schon allein wegen der kostengünstigen Nachrüstung auf 50 oder 59 PS für 110 Mark beim Yamaha-Händler.

Die RD sind nämlich allein durch ein verschieden großes Reduzierstück in den Auspuffkrümmern und durch andere Hauptdüsen im Vergaser gedrosselt. So stellt sich schließlich die Gretchenfrage: Lohnt

ein Umbau von 1984er- oder 1985er-Modellen auf den neuesten Stand?

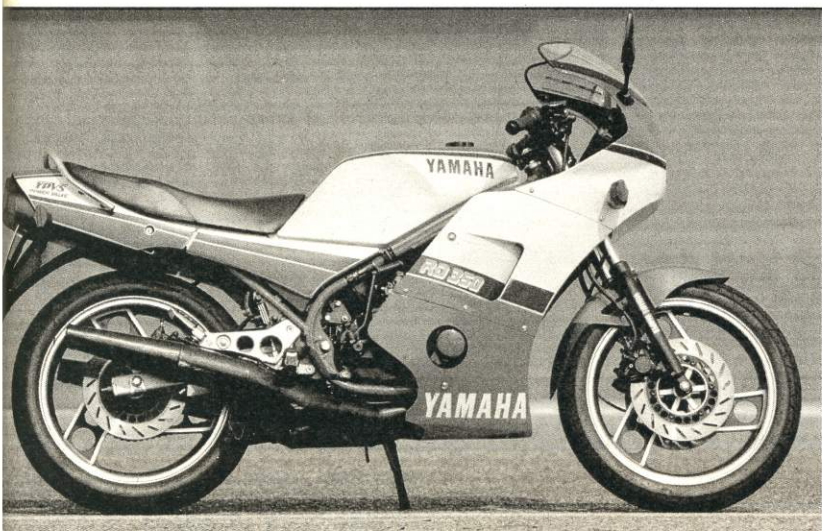
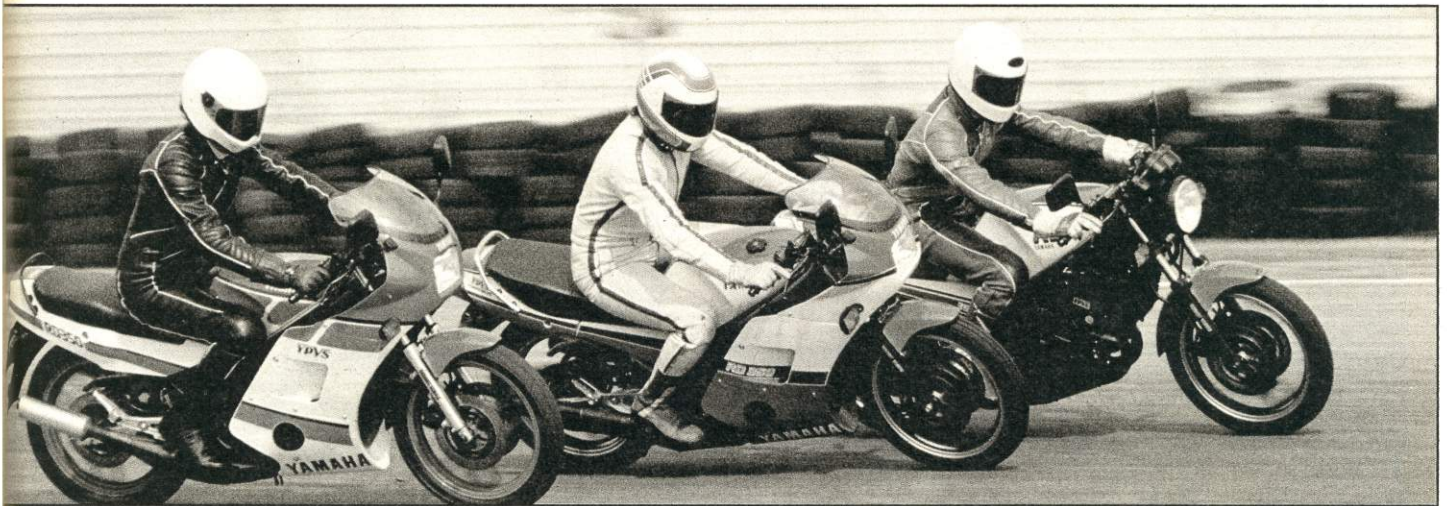
Wenn man die Frage auf den 63-PS-Motor bezieht, so muß sie eindeutig verneint werden, da allein ein Satz neuer Zylinder plus Zylinderkopf 1318 Mark verschlingt. Nachrüstbar ist lediglich die Verkleidung; doch auch sie kostet stolze 1845 Mark ohne Anbau, inklusive des Rechteckscheinwerfers mit Leuchtweiten-Regulierung. Der Erwerb der kompletten Auspuffanlage ist ebensowenig anzuraten, da jeder Yamaha-Händler die entsprechenden Hülsen entweder entfernen oder einschweißen kann.

Trotz allem ist nach der erfolgten Nachrüstung eine Fahrt zur Abnahme bei den autorisierten Prüfstellen (TÜV, DAT oder



Fotos: Zerha; Layout: Wlocka

Für 5998 Mark die billigste RD 350. Sie ist ein ideales Motorrad für den Stufenführerschein, da sie später für nur 110 Mark auf 50 oder 59 PS umgerüstet werden kann



Thema mit Variationen. Exakt 2000 Mark Preisunterschied zwischen der Neuen und dem unverkleideten 27-PS-Modell. Die 350 F von 1985 mit 50 PS liegt in der goldenen Mitte

Guter Kompromiß. Das verkleidete 1985er-Modell besticht durch gute Fahrleistungen und den soliden Preis von 7198 Mark

DEKRA) zusammen mit der obligaten Unbedenklichkeitsbescheinigung des Herstellers notwendig.

So bleibt zum guten Schluß eigentlich nur die Feststellung: Eine neue RD gibt es ab Händler nur in der 50-PS-Version mit Brief und Siegel. Wer mehr Power will, soll sie noch an Ort und Stelle auf 63 PS aufrüsten lassen, beim TÜV zur Einzelabnahme vorgehen und dann die Zulassungsstelle aufsuchen. Dann ist sie nicht nur die beste RD, sondern zugleich auch noch die billigste.

Helmut Rebholz