

Impressum Inhalt

Copyright 2017 by SCHNEIDER MEDIA

1. Auflage, Originalausgabe
Alle Rechte der Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Wiedergabe durch elektronische Medien sowie Fotokopie vorbehalten.
Erfassung und Nutzung auf elektronischen Datenträgern und Netzwerken sowie in Internet-Portalen nicht gestattet.

Bildnachweis
Siehe Seite 278.

Autoren und Verlag haben sich bemüht, alle Bilder genau den jeweiligen Quellen und Bildautoren zuzuordnen. Sollte eine Quelle falsch benannt oder vergessen worden sein, bitten wir die Urheberin oder den Urheber, sich beim Verlag zu melden.

Umschlaggestaltung
Dr. Valentin Schneider

Herstellung
Gestaltung, Redaktion:
Hans-Jürgen Schneider
Lektorat: Dr. Valentin Schneider
Digitale Produktion: Vincent Schneider

Druck und Verarbeitung
Westermann Druck Zwickau GmbH;
Danke an Bianka Rossow und Jürgen Ollech.

Vertrieb
Delius Klasing Verlag GmbH, Siekerwall 21,
D-33602 Bielefeld; Tel. 0521/5590,
Fax: 0521/559115; E-Mail: info@delius-klasing.de

Verlag
SCHNEIDER MEDIA
E-Mail: info@schneider-media.eu
Website: www.schneider-media.eu

ISBN D/A/CH: 978-3-667-10702-2

Printed in Germany

5 Grußworte Manfred Weihe, Jörg Breitenfeld
6 Vorwort Autor Peter Abelmann
7 Dank der Autoren an die Unterstützer
8 Porträts Autoren: Peter Abelmann, Axel Koenigsbeck
9 **Kapitel 1: Gründung, frühe Jahre 1955-1964**
10 **1. Die ersten Serien-Motorräder ab 1955**
10 Motorräder als neue Sparte von Yamaha
11 Modelle für den Alltag: von der YA1 zur YD1
12 Pioniertat: die erste Yamaha in den USA
18 **2. Weiterentwicklungen der ersten Serien**
18 Einzylinder YA2, YA3, YA5, Zweizylinder YD2, YD3
25 Eindrücke vom Sport in den 1950ern
26 **3. Erste Sportmotorräder**
26 Die 250er Zweizylinder YDS1 und YDS2
32 **4. Erste Tourenmodelle**
32 Jetzt auch mit Hochlenker: YAT1, YDT1
34 **Kapitel 2: Aufbaujahre international und Deutschland 1964 bis 1972**
36 **5. Zweizylinder-Zweitakter kleine Hubräume**
36 Export nach Europa
37 1962: Yamaha in Frankreich
38 90er und 100er Zweizylinder-Zweitakter:
AT 90, YL1, YL3, HS1, HX 90
44 125er Zweizylinder-Zweitakter: YAS1, AS2J, AS3
50 Mittlere Zweizylinder-Zweitakter:
YCS1, YCS2, CS3, CS5
52 **6. Zweizylinder-Zweitakter bis 350 cm³**
52 Größere Hubräume für den großen Erfolg
52 250er Zweizylinder: YDS3, YDS5E, DS6, DS7
54 **Zeitzeugen-Bericht: Yamaha Deutschland-
Chef Manfred Weihe blickt zurück**
62 Zweizylinder mit 305 cm³: YM1, YM2
63 Zweizylinder mit 350 cm³: YR1, YR2, R3, R5
70 **7. Luftgekühlte Einzylinder bis 125 cm³**
70 Einzylinder bis 1972: YG1, H1/3, YL2, YA6/7
74 **Kapitel 3: die luftgekühlten RD-Modelle
1973-1979**
76 **8. Luftgekühlte Zweitakter mit runden Tanks
1973-1975: von der RD 125 zur RD 350**
76 Verkaufsförderung: Rennsport mit der TZ
78 **Zeitzeugen-Bericht:
Händler Peter Stocksiefen erinnert sich**
79 Kleine Zweizylinder: RD 125, RD 200
81 Verkaufsschlager: RD 250
85 Starkes Topmodell: RD 350
90 **9. Luftgekühlte Zweitakter eckige Tanks 1976-
1979: RD 125 bis RD 400; Typen 90, 100 cm³**
90 International beliebt: RD 125, RD 125DX
93 Für den Weltmarkt: RD 200, RD 200DX, RS 200
94 **Zeitzeugenbericht: Hans-Werner Spreer**
95 Luftgekühlte Zweizylinder eckige Tanks: RD 250
99 Der Star im Programm: RD 400
103 Übergangsmotoren, RD 400 Daytona Special USA
106 Einzylinder 1970er Jahre: RD 90, RS 100, RS 100DX
108 **Kapitel 4: die flüssiggekühlten RD-Modelle
1980 bis 2002**
110 **10. RD/RZ-Modelle mit Flüssigkeitskühlung
von 250 bis 350 cm³**
111 RD 250LC, RD 350LC: die ersten Zweitakter
mit Flüssigkühlung ab 1980
112 **Zeitzeugen-Bericht: Walter Meier
und die Homologation**
118 Ab 1983 mehr Dampf durch „Power Valve“:
RD 350LC YPVS
124 Nackte Technik oder mit Vollverkleidung:
RD 350N, RD 350F ab 1985
128 Letzte Weiterentwicklungen: RZ 250R,
R1-Z und RD 350R
130 **11. Supersport RD/RZV 500, TZR 250;
Supersport TDR 250**
130 Grand Prix für die Straße: RD 500, RZV 500
138 Supersport-Twins: TZR 250 2MA und 3MA
142 Evolution mit V-Twin: TZR 250R 3XV
144 **Zeitzeugen-Bericht: Hiromi Kuroi**
146 Supersport-Vorläuferin: TDR 250 ab 1988

148 **12. Flüssiggekühlte Straßen-Einzylinder:
TZR 125, TDR 125, SDR 200**
148 Agile Achtelliter-Maschine: RD 125LC ab 1982
150 Funbike für Nachwuchs und Autofahrer: TDR 125
152 Ablösung für die kleine RD: TZR 125
156 Scharf wie ein Messer: SDR 200
158 **Kapitel 5: Scrambler und Enduros**
160 **13. Scrambler auf Serienbasis ab 1965**
160 Erste Rennen nur auf Pisten
161 Scrambler-Vorboten: YDS1, YDS2 und Ascot
162 Erster Serien-Street-Scrambler: YDS3 Big Bear
164 Scrambler für die kleinen Klassen: YL2C & Co.
168 Höher hinaus: Scrambler mit 305 und 350 cm³
172 **14. Die ersten Enduro-Modelle ab 1966**
172 Wegbereiter der Endurowelt: die DT1 250
174 Wie mit der DT1 die K&N-Filter entstanden
176 Familienzuwachs: Enduros von 90 bis 360 cm³
180 **15. Die DT-Twinshock-Modelle bis 1976**
180 Enduro-Evolution: Membransteuerung ab 1971
181 Von DT2 und RT2 zu DT 250, DT 360, DT 400
182 **Zeitzeugen-Bericht: Peter Lohré
und seine zum Cosser umgebaute DT2**
189 Für die kleinen Fluchten: Enduros bis 175 cm³
194 **16. Luftgekühlte DT-Cantilever-Typen ab 1977**
194 Letzte große DT-Enduros: DT 250MX, DT 400MX
195 Innovativ: Zentralfederbein statt Twinshock
197 Cantilever auch für 125 und 175 cm³
200 **17. Flüssiggek. Enduro-Einzylinder ab 1981**
200 Flüssigkühlung, Scheibenbremse: DT 125LC
204 Letzte DT-Modelle über 125 cm³:
DT 200R, DT 230 Lanza
205 AG 100: für Hüte- und für Transportzwecke
206 **Kapitel 6: 50er und 80er Mopeds, Mokicks,
Enduros, Leichtkrafträder**
208 **18. Mopeds, Kleinkrafträder, Mokicks, Mofas**
208 Angriff auf NSU & Co.
209 Konkurrenz zur Honda Super Cub: MF, U, V 50 Mate
212 Sportliche Kleinkrafträder: YF1 bis FS1 ab 1960
216 **Zeitzeugen-Bericht: Ludy Beumer –
Yamahas Holländer für Europa**
218 Traum für 16jährige: sportliche RD 50 ab 1973
221 Für Gelände und Trial: DT 50 und TY 50
223 Leichtmopeds, Mofas, Spezial-50er
225 Neuer Anlauf in der Mokick-Klasse:
TZR 50 und DT 50 von 2003
226 **19. 80er Leichtkrafträder für Straße
und Gelände**
226 80er Leichtkrafträder: nur kurzer Boom
227 Mit Luft- und Flüssigkühlung: RD 80MX,
RD 80LC-1/LC-2
230 Echte Allrounder: DT-Modelle mit 80 cm³
233 80er-Chopper FS, RX: Hauch von „Easy Rider“
235 **20. Mini- und City-Bikes, Kinder-Motorräder**
235 Klein, aber gemein: FT1, JT1, HT1, GT/GR 50/80
238 City-Bikes: Zippy, Chappy, Bop & Co. ab 1973
239 Miniracer, Minicrosser, Pocket-Bikes
242 **Kapitel 7: Prototypen, Tuning, Umbauten**
244 **21. Prototypen und Spezialmodelle**
245 Bei R&D verschollen: Drehschieber-Prototypen
der 1960er Jahre
246 Scrambler-Mysterien: Liberty, andere Raritäten
248 GL 750: Verpasste Superbike-Chance?
250 Yamaha-Zweitakter im Polizei- und Staatsdienst
253 Zweitakt-Yamahas aus Italien: Italjet
255 Rajdoot: Yamaha-Zweitakter für Indien
257 Im Racer-Style: Umbauten der 1960er, 1970er,
1980er Jahre
261 RD-Umbauten aus jüngerer Zeit
264 DDR in den 1980ern: RD 500 statt MZ
265 YDS3: Basis für das Batcycle
266 RZ 201 – Wankeltraum aus Iwata
267 **Technische Daten: alle Modelle seit 1955**
277 Literatur und Quellen
278 Bildnachweis
279 Die Yamaha Zweitakt-Nomenklatur
280 Ausklang

Manfred Weihe: vom Mann der ersten Stunde zum Geschäftsführer

Als im Jahr 1955 die Yamaha Motor & Co. mit dem Ziel, in die Motorradproduktion einzusteigen gegründet wurde, empfahl der erste Präsident, der visionäre Genichi Kawakami, seinen Ingenieuren, die DKW RT 125 zu kopieren. Doch diese folgten ihm nicht ganz und rüsteten die Yamaha YA1 mit einem 4-Gang Getriebe aus, bei dem man den Leerlauf aus jedem der 4 Gänge erreichen konnte.

Dies war der Anfang einer unglaublichen Modelloffensive, die mehr als 30 Jahre lang mit Motorrädern unterschiedlicher Klassen, die Zweitakt-Motoren besaßen, geführt wurde. Innovationen wie die „Autolube“-Getrennschmierung, die Membran-Einlass-Steuerung und das „Yamaha Power Valve System“ (YPVS) als Auslasssteuerung wurden erdacht und erfolgreich in die Serienmodelle eingebaut. Mit der Zeit entstanden Hunderte von Modellen in unzähligen Ausführungen für alle möglichen Länder der Welt. Es kamen, um nur einige zu nennen, berühmte und äußerst erfolgreiche Baureihen auf den Markt: die RD-Modelle für die Straße und die DT-Enduros für den gemischten Straßen-Geländebetrieb.

Die Autoren dieses Buchs haben die unglaubliche Yamaha-Zweitakt-Geschichte sorgfältig und allumfassend recherchiert und in diesem Werk dezidiert beschrieben. Das Buch wendet sich nicht zuletzt an Menschen, die einst Besitzer eines dieser Yamaha-Modelle waren. Motorrad-Freunde und Yamaha-Sammler werden ihr Lieblings-Modell mit Sicherheit in diesem gewichtigen Standardwerk wiederfinden und anhand präziser Texte und toller Fotos neu erleben.

Ich wünsche Ihnen, liebe Leserin und lieber Leser, viel Vergnügen beim Studium dieses Buchs.

Manfred Weihe, Löhne, im Januar 2017
Geschäftsführer Mitsui Maschinen GmbH/
Yamaha Deutschland 1973 bis 2005



Manfred Weihe bei der Yamaha-Händlertagung am 13.10.1983 in Nürnberg. Im Rahmen der Händler-Präsentation der RD 500 wurde Weihe (damals 44 Jahre alt) als neuer Marketing-Chef vorgestellt. Auf dem Bild sind zu sehen: ganz links Manfred Weihe, rechts daneben Rennfahrer Martin Wimmer, ganz rechts Moderator und Sportjournalist Dieter Kürten. Dazwischen stehen die Vertreter der Mitsui Maschinen GmbH, von links: die Herren Azechi, Nakatani und Kawada.

Jörg Breitenfeld: „Die Zweitakter als Keimzelle des Yamaha-Erfolgs.“

Liebe Yamaha-Fans,

das Zeitalter der motorisierten Yamaha Produkte begann im Jahr 1955 in Japan, als Yamaha die Urahnin aller Yamahas vorstellte, die YA1 Red Dragon Fly. Im Laufe der folgenden Jahre entwickelte und produzierte Yamaha viele Motorräder, die heute als Meilensteine betrachtet werden und immer wieder Markttrends setzten. Mit der YDS3 begann im Jahre 1964 auf der Messe IFMA in Köln der offizielle Vertrieb von Yamaha Motorrädern in Deutschland und seitdem schreiben wir eine einzigartige Erfolgsgeschichte.

In den siebziger Jahren galt Yamaha als Anbieter sportlicher Zweitakter, bis sich im Laufe der achtziger Jahre der Schwerpunkt mehr zum Viertakter hin verlagerte. Über Modelle wie XS1 oder FZ 750 bis hin zur heutigen YZF-R1M führte Yamaha immer wieder mit technischen Innovationen den Markt an und setzte neue Maßstäbe.

Dem Motorsport immer eng verbunden, ist aber der Zweitakter die Keimzelle unseres Erfolges und wir freuen uns, dass mit diesem Buch diese Zeit in Erinnerung gehalten wird.

Wir wünschen allen Fans und Freunden des Hauses Yamaha viel Spaß bei dieser Zeitreise in die „good old times“ der blauen Rauchfahnen und kreischenden Motoren.

Ihr Jörg Breitenfeld

Country Manager, Yamaha Motor Deutschland GmbH



Jörg Breitenfeld, Jahrgang 1963, ist seit dem 1. Oktober 2013 Country Manager bei Yamaha Deutschland. Der studierte Wirtschafts-Wissenschaftler und gelernte Metallbauer stand lange Jahre an der Spitze der Eurobike-Kette (Polo, Gericke) und sorgte anschließend beim Helmanbieter Arai für stark steigende Verkaufszahlen. Über das Classic Racing-Team knüpfte er bereits in den 2000er Jahren Kontakte zu Yamaha. Der dreifache Vater ist begeisterter Motorradfahrer und restauriert in seiner Freizeit klassische Maschinen, darunter eine YDS3 von 1964, abgebildet auf Seite 55. Nach frühen Zweirad-Abenteuern auf einer Hercules K 50 RL mit Schub-schwinge stieg er bald auf sein erstes richtiges Motorrad um – eine Yamaha SR 500.

anschließend bei Händlern in ganz Japan ausgestellt. Waren die Yamaha-Entwickler bislang bei Nippon-Gakki angestellt, wurden die Entwicklungsabteilungen beider Unternehmen 1958 in eigenständige Zentren überführt. Davon profitierten die Kapazitäten für Neuentwicklungen. Im neuen Yamaha-Forschungslabor waren alle Entwicklungsabteilungen gebündelt, sogar der Formen- und Prototypenbau wurde dort betreut.

YDS1 1959: das erste japanische Sportmotorrad

Die Ingenieure machten sich in der zweiten Jahreshälfte 1958 an die Arbeit, das erste wirkliche japanische Sportmotorrad zu entwickeln. Als Antrieb kam dafür wieder ein Zweizylinder-Zweitakter zum Einsatz, der allerdings mit dem bisherigen Motor der YD-Baureihe nichts mehr gemeinsam hatte. Im Lastenheft standen nicht nur ein sportliches Erscheinungsbild der Maschine, sondern auch die Schaffung einer Basis für die in Japan beliebten „Clubman“-Rennen. Zu diesem Zweck wurde gleich ein spezieller Rennkit mitentwickelt.

Von den Renneinsätzen der YD-A und -B Modelle her wussten die Ingenieure, dass bei einer Leistungssteigerung das nutzbare Drehzahlband immer enger werden würde. Damit war klar: Das neue Motorrad musste ein Fünfgang-Getriebe bekommen. Insgesamt war Sportlichkeit oberstes Ziel. Dazu gehörten Stahlrohr- anstatt Pressblechrahmen, hydraulische Telegabel und Räder in 18 Zoll ebenso wie zwei Vergaser, ein Drehzahlmesser und der Verzicht auf den schweren Dynastarter.

Der Prototyp war bereits an Neujahr 1959 fertig und wurde sofort einer kompromisslosen Fahrerprobung unterzogen. YDS1-Motorenentwickler Takehiko Hasegawa war selbst in die Tests involviert und fuhr damals in

Unten: Die YDS1 ist ein ausgesprochen handliches Motorrad. Auch wenn die Federelemente noch nicht späteren Standards entsprechen, ist damit auch heute noch eine flotte Runde möglich. Der heulende Ansaugton, erzeugt durch die fast offenen Luftfilter, ist ein besonderes Merkmal der YDS1. Der flache Lenker ist absolut typisch für ein sportliches Motorrad der damaligen Zeit.



Motorräder in diesem Abschnitt

| Modell | Hubraum | Bauzeit |
|--------|---------------------|-----------|
| YDS1 | 246 cm ³ | 1959-1962 |
| YDS2 | 246 cm ³ | 1962-1964 |

Oben und Detailfotos rechts: Unkonventionell waren an der YDS1 unter anderem der weiße, hoch angebrachte Kettenschutz, die langen Ansaugwege und die offene Elektrik ohne schützende Seitendeckel. Die Radnaben mit der Simplexbremse sind denen von Adler noch sehr ähnlich. Auch die Schalter am Lenker erinnern noch sehr an deutsche Magura-Produkte.



Kapitel 3: Die luftgekühlten RD-Modelle 1973-1979

Mit der RD durch die wilden 1970er



Blick auf das Cockpit der RD 350 von 1973; der Tacho zeigte bis 200 km/h an, der Drehzahlmesser bis 10.000/min.

Das im Jahr 1973 von Yamaha eingeführte Kürzel „RD“ für alle Zweizylinder-Zweitakter entwickelte sich in den 1970er Jahren schnell zu einem Synonym für sportliche Motorräder. Kaum ein heutiger Motorradfahrer, der im Verlauf seiner Karriere nicht auch eine RD pilotiert hätte. Der Erfolg gründete nicht nur auf dem Design und der Leistungsfähigkeit der Maschinen, sondern auch auf den siegreichen Sparteinsätzen von Yamaha.

Die für das Modelljahr 1973 neu entwickelte RD-Baureihe mußte intelligent beworben werden; daher engagierte Yamaha den allseits beliebten 1972er Weltmeister Jarno Saarinen für Werbeaufnahmen. Im Bild: Die 1973er RD 250. Insgesamt waren Werbung und PR der Marke in den 1970ern beispielhaft. Konsequenterweise wurde auch die Pressearbeit.



