

Fotos: Uli Böckmann, Yamaha, Archiv



# Das verkannte Genie

Vor 35 Jahren entzückte Yamaha den Markt mit einem Motorradkonzept, das völlig neue Wege beschritt. Doch wurde die TR 1 der ersten Serie den Vorschusslorbeeren nicht gerecht. Und als man die Kinderkrankheiten beseitigt hatte, war es schon zu spät.

Die neue TR 1 ist das wohl eigenwilligste Stück Technik, das in letzter Zeit die Motorradlandschaft belebt hat.« Mit Verheißungen wie dieser versuchte Yamaha 1981, den Kunden ein Motorrad schmackhaft zu machen, das ohnehin schon für Aufsehen sorgte: ein 1000er-V-Motor in einem Monocoque-Rahmen aus verschweißten Stahlblechen, das den Motor als tragendes Teil aufnimmt. Dazu eine Cantilever-Schwinge mit luftunterstütztem Monoshock sowie eine komplett ummantelte Antriebskette in einem mit Fett gefüllten Kettenkasten – das hatte die Motorradwelt noch nicht gesehen, jedenfalls nicht aus Japan.

Das Bike schien wie gemacht für einen Motorradmarkt, der zu jener Zeit nur eine Richtung

kannte: aufwärts! Man freute sich über Wachstumsraten jenseits der 20 Prozent, die Hersteller überboten sich mit neuen Modellen und auch ganz junge Marktsegmente entwickelten sich prächtig. Etwa die

**Eine 1000er für den Preis einer 750er – wie sollte man da gegenhalten?**

Enduros, deren Hochphase mit der Präsentation der BMW R 80 G/S auf der IFMA 1980 erst richtig beginnen sollte. Auf der gleichen Veranstaltung reckten Leistungsorientierte ihre Hälsen nach der neuen Honda CB 1100 R, der Kawasaki Z 1100 FI oder Suzukis 1100er-Katana. Auch im urplötzlich beliebten Soft-Chopper-Segment feier-

ten auf der 80er-IFMA etliche Modelle ihre Premiere, etwa die kardantriebene Yamaha XV 750 Special, damals ein echter Hingucker. Doch hatte die XV das Pech, im Schatten der Konkurrenz aus dem eigenen Hause zu stehen, denn das eigentliche Yamaha-Highlight dieses Jahres war ganz klar die TR 1.

Das fing schon mit dem Motorenkonzept an. In der Ein-Liter-Klasse hatte man sich längst an vier japanische Zylinder in Reihe gewöhnt und wer in diesem Segment erfolgreich sein wollte, der stopfte möglichst viele Pferde in seine vierköpfigen Triebwerke und gab dem Kunden lange Zügel in die Hand. Bei

Yamaha jedoch war die Vision gereift, dass man mit einem hubraumstarken, klassisch anmutenden Zweizylinder bei Individualisten würde punkten können. Mit einem Motor, der nicht »auf unverwertbare Leistung getrimmt« war (O-Ton Yamaha-Werbung), sondern die altvorderen Werte wieder hervorhob: Durchzugsstärke, Standfestigkeit, Laufkultur.

So sah man sich auch eher in Konkurrenz zu traditionellen europäischen Herstellern und Bikes wie BMW R 100 oder Moto Guzzi 1000 SP und bei diesem Vergleich hätte die neue womöglich auch richtig gut ausgesehen. Allein schon der angekündigte Preis dürfte in einigen Vorstandsetagen für lange Sitzungen gesorgt haben: 7900 Mark! Eine 1000er für den Preis einer 750er – wie sollte man da gegenhalten? Doch dann kam alles ganz anders ...

An der Fachpresse hat es sicher nicht gelegen, dass die Motorradszene die TR 1



in den falschen Hals bekam. Der ungewöhnliche V-Twin schaffte es auf alle Titelseiten, in unserer Redaktion eroberte er gar einen ganz besonderen Platz: Der Touren-Test der TR 1 war zugleich unser Touren-Test Nr. 1! Zwar trug unser Magazin seinerzeit noch den Namen MOTORRAD REISEN, doch haben wir der Yamaha damals schon ebenso hartnäckig auf den Zahn gefühlt wie seitdem allen Testkandidaten. Wir ließen uns von ihr durch den deutschen Verkehrsalltag tragen, zogen einen Gutteil Europas unter ihren Rädern durch und scheuchten sie solo liegend oder voll bepackt den Nürburgring rauf und runter.

Unser damaliges Testurteil in Auszügen: »Ein neuer Typ von Motorrad ... für den Motorradfahrer im klassischen Sinne ... der Prototyp einer modernen Reisemaschine ... offensichtlich ihrer Zeit voraus. Wir sind davon überzeugt, dass die Yamaha TR 1 Zukunft hat.«

**Wir waren damals davon überzeugt, dass die TR 1 eine Zukunft hat**

Potenzielle Motorradkäufer jedoch sahen das anders, denn von Beginn an stand die TR 1 in den Läden wie Blei. Dafür gab es vielerlei Gründe, fangen

wir mal mit den hausgemachten an: Da war zunächst einmal der tatsächliche Einstandspreis, der mit dem angekündigten nicht mehr viel gemein hatte. Ganz vorne stand nun eine acht statt einer sieben, doch war dieser Aufschlag nur der Beginn der geradezu psychedelischen Preispolitik, die noch folgen sollte. Viel bitterer waren die technischen Mängel, die sich nach einiger Zeit offenbarten. Defekte Zylinderkopfdichtungen gehörten ebenso zum Standard-Repertoire der ersten Serie wie undichte Kettenkästen, die

**Übersichtlich: typische Instrumente à la 80er. Wartungsfreundlich: Der V-Motor hängt als tragendes Teil unter dem Monocoque. Dauerpartnerschaft: Bruno Schneider fährt seine TR 1 seit 30 Jahren.**

Vergaser ließen sich mit einer simplen Fehlzündung ganz wunderbar samt Ansaugstutzen vom Zylinder schießen, die Öldruck-Kontrollleuchte spielte immer wieder verrückt und bei heißem Motor tauchten Zündungsprobleme auf. Das hintere Federbein zeigte sich dem Betrieb unter Volllast nicht wirklich gewachsen und der erste Gang war deutlich zu lang übersetzt.

Auch wir hatten in unserem ersten Test diese Mängel thematisiert, darüber aber nicht die eigentlichen Qualitäten der TR 1 aus den Augen verloren. Als Yamaha dann auch noch die Zylinderköpfe auf dem Kulanzwege mit neu konstruierten Dichtungen versah, die leicht zu behebende Ursache für die undichten Kettenkästen rasch gefunden war und man ganz einfach mit stärkeren



**Ersetzt: Der Original-Auspuff wurde 1996 gegen ein Exemplar aus Edelstahl ausgetauscht. Prägend: Die beiden Hupen sitzen mitten im Gesicht der TR 1 – unter dem riesigen Scheinwerfer.**



**Die Nr. 1: Unser erster Touren-Test widmete sich 1981 der TR 1. Eigenwillig: Der 75°-V2 leistet gut 70 PS und bietet viel Kraft aus dem Keller.**

Schlauchschellen auch das Vergaserproblem aus der Welt hatte, gab es für uns keinen Zweifel, dass sich eine überarbeitete TR 1 einen Platz im Herzen vieler Tourenfahrer erobern würde. Doch waren da die panischen Reaktionen des Herstellers auf den unbefriedigenden Abverkauf noch nicht vorhersehbar. Hinzu kamen schlechte Testurteile in anderen Magazinen und die kritischen Erfahrungsberichte leidgerüf-

ter TR-1-Fahrer, denen vor den versammelten Honda-Kumpels die Vergaser von den Zylindern hüpfen oder die ihre Rückreise aus dem Urlaub mit einem Zylinder absolvieren mussten, weil der andere aus dem letzten Loch pfiß. Nicht sehr verkaufsfördernd das alles. Um zu retten, was zu retten war, senkte Yamaha den Listenpreis immer weiter herab. Auch war damals die Hochzeit der sogenannten Motorrad-Discounter und Grauimporteure, die den Preisverfall weiter befeuerten.

Hinzu kam, dass die Kundenschaft die TR 1 dann doch eher mit längst etablierten Motorrädern wie Honda CB 900 F, Kawasaki Z 1000 J oder

Suzuki GS 1000 verglich, und gegen diese Kraftpakete sah der 1000er-Vau mit seinen nicht einmal 70 PS dann doch ziemlich alt aus. Und was sich damals nicht auf Anrieb verkaufte wie »geschnitten Brot«, wurde kurzerhand wieder aus dem Programm genommen. Es

### Die panischen Reaktionen des Herstellers waren da noch nicht abzusehen

gab zwar noch das 82er-Modell mit den angesprochenen Überarbeitungen, doch war auch damit das Kind nicht mehr aus dem Brunnen zu holen. Bis 1984 blieb die TR 1 noch im Programm, um wenigstens die letzten 82er-Modelle irgendwie loszuwerden – zu einem offiziellen Listenpreis von lächerlichen 5990 Mark. So fanden nach zwei Jahren Bau- und vier Jahren Verkaufszeit ganze 2205 Modelle in Deutschland einen Käufer, auch die Preise für eine Gebrauchte fielen in den Keller.

Zur großen Freude von Bruno Schneider aus Frankfurt, der seine 81er TR 1 im Jahr 1986 in den Kleinanzeigen entdeckte. Ganze 28.000 km war sie unter ihren zwei Vorbesitzern erst gelaufen und 2300 Mark sollte sie kosten, da gab es nichts mehr zu überlegen. Von den bekannten

Schwachstellen ließ sich der angehende Maschinenbauer und Verfahrenstechniker nicht schrecken und sorgte zunächst einmal für einen grundlegenden Rückbau. »Die TR 1 hatte eine ES-Vollverkleidung, einen Doppel-Scheinwerfer und einen M-Lenker und sah alles in allem aus wie eine Ducati für Arme«, erinnert sich Bruno. »Der Zustand war bestenfalls so lala: Auspuff durchgerostet, Motor verölt, Batterie am Ende – absoluter Wartungsnotstand.«

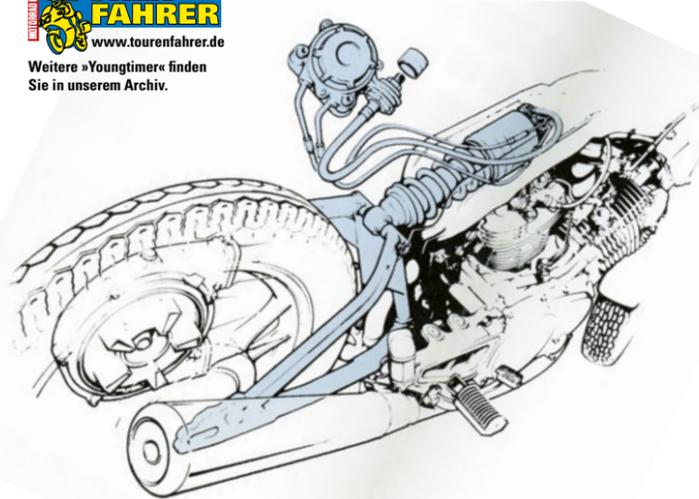
Bruno versetzte seine TR 1 also zunächst einmal in den Originalzustand, zum Glück waren die Teile beim Kauf dabei. »Das Kampfzubehör habe ich direkt verkauft, ich hatte als junger Hüpfen ja kein Geld. Auch den Auspuff musste ich zunächst einmal flicken, ein neuer saß nicht drin.«

Was dann folgte, war der Beginn einer Leidenschaft, die bis heute anhält. Dabei setzte Bruno die TR 1 von Anfang an so ein, wie die Yamaha-Mannen sich das

vorgestellt hatten, zeigte ihr einen Gutteil des Kontinents oder nutzte sie für ausgedehnte Ritte durch deutsche Mittelgebirge. So fand er auch heraus, dass der Sozius auf der TR 1 besser sitzt als der Fahrer und dass das Anlassergetriebe tatsächlich bisweilen spinnt. Und dass man nicht allzu lange mit zu viel Ventilspiel weiterfahren sollte, denn das kann dann mit einem abgerissenen Auslassventil enden: »Das war pures Eigenverschulden. Der Motor ging fest und ein neuer Zylinderkopf und neue Kolben waren fällig.«

Bis heute begeistert ihn der vollfette Kettenkasten. »Einen spür- oder sichtbaren Verschleiß konnte ich noch nicht feststellen, hab' immer noch den ersten Zahnradsatz drin. Und dicht ist er inzwischen auch.« Ohnehin ist Verschleiß kein großes Thema für ihn:

Mit freundlicher Genehmigung der Zeitschrift **TOURENFAHRER** [www.tourenfahrer.de](http://www.tourenfahrer.de) Weitere »Youngtimer« finden Sie in unserem Archiv.



»Ich fahr' immer noch mit der ersten Kupplung, deshalb hatte ich bei der letzten Werkstattinspektion vor etwa einem Jahr darum gebeten, sich doch die Kupplung mal anzuschauen. Reibscheiben und Beläge seien neuwertig, war die Antwort.«

Was vom geschweißten Auspuff irgendwann nicht mehr behauptet werden konnte, der es immerhin noch zehn Jahre mit dem Flickwerk geschafft hatte. Und da Bruno inzwischen nicht mehr gar so klamm war, investierte er in einen Edel-

**Monoshock: Das Federbein lässt sich per Handrad oder Luftdruck einstellen (o.). Prägnant: die einzigartige Linie der ersten TR-1-Serie.**

stahl-Auspuff von Niro, der auch zwanzig Jahre später noch in der Sonne glänzt. Erst kürzlich ersetzte er alle Radlager

### Wir sprachen noch im Jahr 1984 eine dringende Kaufempfehlung aus

und das Lenkkopflager, um dann erst zu merken, dass das plötzliche Pendeln wohl doch eher mit der unglücklichen Reifenwahl zusammenhing.

Im Herbst schraubt der Ganzjahresfahrer immer einen Windschild an und für die Reise die originalen Koffer. Seine Lust auf dieses Motorrad ist nach wie vor ungebrochen:

»Früh den fünften Gang rein, abends wieder raus, fertig. Du lässt die Drehzahl auf 2000 fallen, drehst dann das Gas auf, sie schüttelt sich kurz und stampft dann los – das nenne ich charakterstark.«

In diesem August hat Bruno seinen Tacho wieder auf Null gedreht, mehr als fünf Stellen hat er nun mal nicht.

Heute kann man lange nach einem TR-1-Fahrer suchen, der von seinem V-Twin nicht restlos überzeugt ist. Die seltene Yamaha ist inzwischen ein geschätztes klassisches Tourenbike, das vor 35 Jahren einen Fehlstart hinlegte, von dem es sich nicht mehr erholen sollte. TF-Tester Wilhelm Hahne sprach noch in Heft 3/84, als die TR 1 bereits

zu Dumpingpreisen verschleudert wurde, eine klare Kaufempfehlung aus und hatte auch einen guten Grund dafür: »Das ist genau die Motorcharakteristik, die man sich als Tourenfahrer wünscht.« Wer seinem eindringlichen Rat damals gefolgt ist, wird es wohl nie bereut haben.

Uli Böckmann



### YAMAHA TR 1

**MOTOR**  
luftgek. Zweizyl.-Viertakt-V-Motor, Bohrung x Hub 95 x 69,2 mm, Hubraum 981 cm<sup>3</sup>, je eine oben liegende, zahnkettengeriebene Nockenwelle, je zwei Ventile, zwei 40er-Hitachi-Vergaser; Nennleistung 69 PS bei 6500/min, max. Drehmoment 80 Nm bei 5500/min, Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Fünfganggetriebe, Hinterradtrieb Kette (ummantelt)

**FAHRWERK**  
Monocoque mit angeschr. Heck, vorn Doppelscheibe, 267 mm, hinten Trommelbremse, 200 mm, hydraulisch gedämpfte, luftunterstützte Telegabel, sechsfach verstellbares, luftunterstütztes Federbein, Federweg v./h. 150/105 mm, Reifen vorn 3.25-H19, hinten 120/90-H18

**MESSWERTE**  
0 auf 100 km/h 5,1 Sekunden, V/max ca. 190 km/h, Gewicht vollgetankt ca. 248 kg, Tank 19 l

**BAUZEIT**  
1981–1982 (Verkauf bis 1984)  
**PREIS**  
8878 DM (1981) / 5990 DM (1984)

YOUNGTIMER IM TF	
Honda CB 750 Four	TF 2/12
Kawasaki Z1	TF 4/12
BMW R 90 S	TF 5/12
Yamaha XT 500	TF 6/12
Norton Commando 850	TF 8/12
Suzuki GT 750	TF 9/12
Benelli 900 Sei	TF 10/12
Triumph Tiger 650	TF 11/12
Hercules Wankel 2000	TF 12/12
Suzuki Katana 1100	TF 1/13
Laverda 750 SF1	TF 2/13
Suzuki RE5 Rotary	TF 3/13
Honda Gold Wing	TF 4/13
Yamaha XS 1	TF 6/13
MZ ETS 250	TF 7/13
BMW K1	TF 8/13
Honda XL 500 S	TF 11/13
Moto Guzzi Le Mans	TF 10/15
Honda CX 500	TF 11/15
Yamaha FZ 750	TF 12/15
BMW R 100 GS PD	TF 1/16
Honda CB 450 K1	TF 2/16
Yamaha XT 600 Z Ténéré 3A	TF 3/16
BMW R 100 RS	TF 5/16
Ducati SS 900	TF 7/16
Yamaha XS 750	TF 8/16
Honda XRV 650 Afr. Twin	TF 9/16

