



**YAMAHA**

Die Geschichte dieses japanischen Riesenkonzerns geht bis ins Jahr 1887 zurück, als die Firma die Produktion von Musikinstrumenten aufnahm. 1898 benannte sich das Unternehmen in Nippon Gakki um, heute noch eine Tochterfirma des Yamaha-Konzerns. Mit der Wirtschaftskrise der 20er Jahre sank die Nachfrage nach Musikinstrumenten, und so stellte die Firma ihre Produktion auf Flugzeugmotoren um. Nach dem Zweiten Weltkrieg versuchte sich das Unternehmen an der Fertigung von einfachen Mechanikteilen, konzentrierte sich aber bald wieder auf den Bau von Musikinstrumenten.

1955 erhielt das Unternehmen von der Regierung finanzielle Hilfe zum Bau von Kraftfahrzeugen, da für diese Produkte der Bedarf im Rahmen des gesamten Wirtschaftswachstums auch in Japan sprunghaft gestiegen war.

Das erste Motorrad der Yamaha Motor Company war die YA 1. Die Einzylinder-Zweitaktmaschine mit 123cm<sup>3</sup> war ausgiebig getestet worden. Die technisch hervorragende „Rote Libelle“ hatte nur einen Fehler – sie war sehr teuer. Daher beschloss das Unternehmen, die YA1 an Rennen teilnehmen zu lassen um ihren potentiellen Kunden zu beweisen, dass eine Fabrik für Musikinstrumente sehr wohl ausgezeichnete Motorräder bauen konnte.


Auf die YA1 folgte die verbesserte und von Anfang an beliebtere YA2, die für ihre gelungene Linie die Auszeichnung „Good Design Award“ erhielt. 1957 hatte sich Yamahas Firmenkapital bereits verdoppelt und zu den YA-Modellen gesellten sich YC-Maschinen. Die Siege der zwei Versionen bei Rennen stärkten das Image des Unternehmens beträchtlich. Selbst kleine technische Defekte die umgehend korrigiert wurden konnten dem bis dahin sehr guten Stellenwert nicht schaden.

1957 kam die YD1 heraus, eine handliche Zweitaktmaschine mit 250cm<sup>3</sup> Hubraum die sich durch ihre elegante Linie deutlich von den bisherigen Modellen unterschied.

1960 konnte Yamaha neue Werksanlagen und moderne Maschinen kaufen. Ins Angebot kamen ein Moped, das Leichtmotorrad MF1 und ein interessanter Zweitakt-Roller mit 173cm<sup>3</sup> und Zweigang-Automatikgetriebe.

Der Einstieg in das Renngeschäft und die Technikerfahrung des deutschen Ernst Degner, ehemals bei MZ, verschafften dem Unternehmen weitergehende Erfolge und Ansehen. Die Wettkampfbilanzen konnten sich sehen lassen und die Entwicklungen wurden stets verfeinert.

1965, zehn Jahre nach der Gründung, hatte sich das Yamaha Kapital verdreißigfacht und die Serienproduktion war auf 13000 Stück pro Monat, verglichen mit 300 Stück von 1955, gestiegen. Die japanischen Maschinen mit den luftgekühlten Zweizylinder-Zweitaktmotoren hatten sich dank ihrer Leichtigkeit und ihrer guten Leistung auch in Europa durchgesetzt – nur der hohe Benzinverbrauch sorgte manchmal für Verwunderung. So kam was kommen musste. Im Bereich Straßenmaschine tauchten Ende der 60er Jahre die ersten Umweltprobleme auf. Zweitakter wurden wegen ihres



Verschmutzungscharakters angeklagt. Aus diesem Grund stellte Yamaha 1970 die XS1 vor, eine Viertaktmaschine mit einem 650cm<sup>3</sup> Zweizylindermotor die jedoch nicht den erhofften Anklang fand. Lediglich die Zweizylinder-Zweitaktmaschinen die im Rennsport eingesetzt waren sorgten für sportlichen und kommerziellen Erfolg.

1972 versuchte sich Yamaha mit der TX 750 erneut an einer Viertaktmaschine, die wiederum benahe ein Flop wurde. 1973 umfaßte die Modellpalette etliche Neuerscheinungen im Bereich Gelände- und der Straßenzweitakter. Bei den Straßenmotorrädern erregte vor allem die RZ 201 Aufsehen: Ihr wassergekühlter Zweischeiben-Wankelmotor leistete bei 6600 U/min 68 PS. Trotz der Misserfolge bei Viertaktmaschinen präsentierte Yamaha die TX500, eine Zweizylindermaschine mit 50 PS.

Ende der 70er Jahre gelang es nun endlich dem Unternehmen auf dem Segment der Viertakter Fuß zu fassen. Einzylinder Enduros wie die XT500 läuteten zu einem länger anhaltenden Trend ein. Gleichzeitig engagierte man sich im Bereich Viertakt-Straßenmaschinen und baute die Modelle XS750 und XJ650. Ende der 70er Jahre erschien auch die mächtige XS 1100, eine Vierzylinder-Viertaktmaschine mit 95 PS, was für eine Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h reichte.

Anfang der 80er Jahre umfasste die Produktion nicht nur Motorräder, sondern auch Außenbordmotoren, drei und vierrädrige Freizeitfahrzeuge sowie Stromaggregate. Gleichzeitig versuchte man auch dem amerikanischen Kundenwünschen gerecht zu werden und entwickelte eine Zweizylinder-V-Maschine, der mächtigen FJ 1100 und der 95 PS starken DR 500 mit reinrassiger Renntechnik.

Weiterentwicklungen der Enduros bis zu neuen Renndesigns für die Straßenmaschinen und der Erweiterung der Motorenpalette mit 250, 400, 750 und 1000cm<sup>3</sup> Hubraum verschafften Yamaha den ersehnten Markterfolg was bis in die 90er Jahre konsequent verfeinert wurde.