
Fahrbericht Yamaha R7: Ténéré für die Rennstrecke

Von Ralf Bielefeldt

Die Mitstreiter MT-07 und Ténéré sind weltweit Bestseller, der Reise-Ableger Tracer 7 lehrt, dass Langstrecken nicht zwangsläufig nach 1000 Kubikzentimeter Hubraum oder mehr verlangen. Und jetzt die R7. Den Japanern aus Hamamatsu ist das Kunststück gelungen, das Modellportfolio rund um den 73 PS starken „CP2“-Motor mit nahezu uneingeschränkt positiven Vibes aufzuladen.

Der Neuzugang ist eine Supersportlerin, die optisch mit besten Yamaha-R-Genen antritt und wie seine sportlichen Geschwister R3 (42 PS) und R6 Race (118 PS) unübersehbar auf die Rennstrecke möchte. Dorthin, wo das Superbike Yamaha R1 (200 PS) zu Hause ist. Und die selige namensgebende YZF-R7 ab 1999 für Mythos und Verehrung sorgte.

Ein kühner Schritt, denn verkleidete Sportmaschinen spielen in der deutschen Zulassungs-Statistik nur noch eine Statistenrolle. Noch vor 20 Jahren waren sie heiß begehrt: 177.000 Einheiten gingen damals weltweit jährlich neu an den Start. Bis 2016 fiel das Segment auf rund 40 000 Maschinen – ein Rückgang um 77 Prozent, rechnet Yamaha vor. Mit Einführung der Euro-4-Norm stabilisierte es sich auf diesem Niveau. Und nimmt jetzt in Zeiten von Euro 5 einen neuen Anlauf. Vor allem in der Mittelklasse und darunter.

Kawasaki feiert dort mit der Ninja 650 Erfolge, Honda mit der CBR 650 R. Aprilia schickte Ende 2020 die RS 660 ins Rennen, jetzt mischt auch Yamaha mit – und gibt den Puristen. Keine Fahrassistenzsysteme außer dem vorgeschriebenen ABS. Kein „Blipper“, der rauf wie runter die Kupplung überflüssig macht, sondern nur – auf Wunsch und gegen Aufpreis – ein schlichter Quickshifter fürs kupplungslose Hochschalten. Dafür ein weitgehend einstellbares und fulminant abgestimmtes Fahrwerk, das den Wunsch nach Segnungen der Moderne wie unterschiedliche Fahrmodi oder eine einstellbare Traktionskontrolle gar nicht erst aufkommen lässt.

Rasant, komfortabel, bezahlbar (ab 9449 Euro inklusive Liefernebenkosten): Die Yamaha R7 verblüfft nahezu. Völlig unaufgeregt und vor allem leise zieht sie auf der Straße ihre Kreise. Yamaha spricht von einer „Supersport-Maschine der anderen Art“. 88 dB(A) Standgeräusch und 72 dB(A) Fahrgeräusch machen die kleine Supersportlerin absolut sozialverträglich. Nicht einmal in der Boxengasse muss man lauter sprechen, wenn die R7 vorbeifliegt. 216 km/h Spitze gibt Yamaha für seinen CP2-Racer an – weit mehr als für die übrigen CP2-Modelle. Obenrum wird es mit „nur“ 73 PS naturgemäß etwas zäh, aber das stört hier nicht.

Das Pfund, mit dem die Yamaha R7 wuchert, ist ihre Ausgewogenheit. Sie macht genau das, was sie soll, immer genau dann, wenn sie es soll. Völlig unaufgeregt und entspannt, aber höchst vergnüglich und motiviert. Sie hängt herrlich am Gas, dreht willig nach oben, lässt das Drehmoment beim Schalten nie abreißen. Die Bremsanlage erledigt einen famosen Job, die Beschleunigung innerhalb des adäquaten Drehzahlbands ist jederzeit druckvoll, die Sitzposition trefflich. Beim bummeligen Cityverkehr stellt sich mit Stummellenkerenden naturgemäß ein leichter Schmerz in den Handgelenken ein. Geht es raus auf die Landstraße und der Fahrtwind stützt das Körpergewicht, passt die 2070 Millimeter lange R7 den meisten Fahrern und Fahrerinnen wie angegossen. Dazu kommen ein knackiger Radstand (1395 mm), angenehme Sitzhöhe (835 mm) und 130 Millimeter Federweg vorn wie hinten sowie leichtfüßige 188 Kilogramm Kampfgewicht. Die Komponenten sind fein aufeinander abgestimmt: radial montierte Vorderradbremse, leichtgängige Anti-Hopping-Kupplung, Gewichtsverteilung zwischen Vorder- und Hinterrad im Verhältnis 51:49.

Die Upside-Down-Gabel (41 mm) ist in der Vorspannung sowie in der Druck- und

Zugstufendämpfung vollständig einstellbar. Mit der Druckstufe im linken Holm und der Zugstufe im rechten Holm können Anpassungen schnell und einfach vorgenommen werden, verspricht Yamaha. Hinten setzt die R7 auf ein neu entwickeltes, angelenktes Monocross-Federbein. Federvorspannung und Zugstufendämpfung sind einstellbar, Dämpfungscharakteristik und Federrate sind auf den sportlichen Charakter der Maschine abgestimmt. Horizontal montiert, trägt diese Art der Stoßdämpfung zur Massenzentralisierung bei. Das kommt der Handling-Agilität zugute. Simpel und effektiv.

Lufteinlasskanäle, Kraftstoffeinspritzung und ECU-Abstimmung des CP2 haben die Japaner optimiert, damit der großserienprobte Zweizylinder freier atmen kann. Die sehr kompakte Front und die schmale Verkleidung bescheren der R7 eine perfekte Aerodynamik. Der neue kleine LED-Hauptscheinwerfer versteckt sich in der mittigen Öffnung des Luftsaugsystems. Die schmalen Leuchten des symmetrischen Doppelscheinwerfers dienen als Positionsluchten.

Das LCD-Instrument hat Yamaha neu gezeichnet. Die Negativmodus-Anzeige muss man allerdings mögen. Farbige Anzeigen hätte hier sicher mehr hergemacht. Aber nun, man kann nicht alles haben bei diesem Preis. Zwei Standardfarben stehen zur Wahl: „Icon Blue“ und „Yamaha Black“. Als dritte Alternative gibt es den bildschönen weiß-roten Sonderlack zum 60. GP-Jubiläum von Yamaha. 400 Euro kommen on top, entscheidet man sich für das vom ehemaligen Yamaha-Weltmeister Kenny Roberts inspirierte Bike. Die Auslieferung der R7 erfolgt voraussichtlich ab Anfang 2022. (aum/rfb)

Daten Yamaha R7

Antrieb: 2-Zyl.-Motor, 689 ccm, flüssigkeitsgekühlt, Kette, 6 Gänge
Leistung: 54 kW / 73 PS bei 8750 U/min
A2-Version: 35 kW / 48 PS bei 7750 U/min
Max. Drehmoment: 67 Nm bei 6500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 216 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h: k.A.
Normverbrauch 4,2 l/ 100 km
CO₂-Ausstoß 98 g/km
Testverbrauch 4,4 l/100 km
Tankinhalt: 13 Liter
Sitzhöhe: 835 mm
Gewicht: 188 kg (fahrbereit)
Preis: 9449 Euro

Bilder zum Artikel



Yamaha R7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



Yamaha R7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



Yamaha R7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



Yamaha R7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



Yamaha R7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



Yamaha R7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



Yamaha R7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



Yamaha R7.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha
