

Fahrbericht Yamaha Tricity 125: Schmalspur-Spaß für die Stadt

Von Jens Riedel

Die Vorteile von Dreirad-Scootern sind längst bekannt: Sie sind dank des dritten Standbeins sicherer, weil sie mehr Aufstandfläche bieten, damit stabiler rollen und beispielsweise beim Bremsen mehr Kräfte übertragen, gleichzeitig bleibt aber die motorradtypische Schräglage in Kurven erhalten. Das von Piaggio mit dem MP3 erfolgreich eingeführte Konzept hat im Laufe der Jahre immer mehr Nachahmer gefunden. Nun hat auch Yamaha mit dem Tricity 125 nachgezogen.

Name und Hubraum zeigen schon die Richtung an: Yamaha will mit dem Tricity 125 vor allem Städter ansprechen und führt den Leichtkraftroller unter den „New Mobility“-Modellen. Ungewöhnlich ist allerdings, dass im Gegensatz zur Konkurrenz die Spurweite der beiden vorderen in einem Parallelogramm geführten Räder so schmal gehalten wird, dass nicht automatisch der Pkw-Führerschein zum Fahren berechtigt (es sei denn er wurde vor April 1980 ausgestellt). Yamaha begründet dies mit dem Wunsch nach einem möglichst kompakten urbanen Fahrzeug. Ziel war es, das leichteste und agilste Dreirad auf den Markt zu bringen. So glänzt der Tricity beispielsweise auch mit einer optimalen Radlastverteilung von jeweils 50 Prozent vorne und hinten.

Die beiden 14-Zoll-Vorderräder werden jeweils an einer eigenen Telegabel geführt und sind mit innenliegenden Scheibenbremsen bestückt, die durch eine Abdeckung gut vor Schmutz geschützt sind. Der Niveaueausgleich funktioniert perfekt und ist kaum spürbar. Selbst auf Feldwegen bleibt die Fuhre recht unbeirrt in der Waagerechten. Geschenkt hat sich Yamaha angesichts der doch recht schmalen Spurweite auch einen Arretierungsmechanismus. Beim Ampelstopp müssen die Füße wie bei jedem Zweirad auch auf den Boden gestellt werden.

ABS bringt der Yamaha zwar nicht mit, aber hinten verzögert ebenfalls eine Scheibenbremse das 12-Zoll-Rad mit zwei klassischen Federbeinen an der

Triebssatzschwingen. Da die drei Räder zu beherzterem Zugriff verleiten, gibt es an der Bremsleistung nichts auszusetzen. Zudem wurde dem Tricity eine Kombibremse spendiert – bei Yamaha UBS (Unified Brake System) genannt. Bei Betätigung des linken Hebels packen die Zangen nicht nur hinten, sondern auch vorne zu und verteilen die Bremskraft gleichmäßig auf das Reifentrio.

Der neu entwickelte kleine Einzylinder kommt mit den fahrfertig 152 Kilogramm schweren Dreirad gut zurecht. Bis 70 km/h bringen die knapp 10,5 Newtonmeter Drehmoment in der Stadt ausreichend Schub. Erst jenseits davon verliert der Tricity spürbar an Schwung. Auf der Landstraße sind 85 km/h drin, bei günstigeren Bedingungen auch etwas über 90 km/h möglich. Das Triebwerk glänzt trotz seiner eher bescheidenen 8 kW / 11 PS durch Stehvermögen: Wacker erklimmt der Tricity Steigungen ziemlich unbeeindruckt. Zum Vergleich: Der nicht mehr angebotene Piaggio MP3-125 wog über 200 Kilo.

Die Digital-Cockpit verfügt über erfreulich große Ziffern, die über Geschwindigkeit, Uhrzeit, Außentemperatur, Tankinhalt und mit doppeltem Trip-Master über die zurückgelegte Entfernung informieren. Schön anzusehen ist der Tacho mit seinen gewölbt scheinenden Zahlen. Auch wenn es nicht so aussieht – das Fach unter der Sitzbank schluckt tatsächlich einen Integralhelm. Allerdings fand Yamaha keinen Platz für ein kleines Handschuhfach hinter dem keineswegs kleinen Beinschild. Ein Gepäckhaken muss reichen. Dank des großen und ebenen Fußraums ist ausreichend Platz für den Einkauf. Aber auch zwei Six-Packs dürften problemlos transportiert werden können.

Die ausgewogene Gewichtsverteilung und der zentrale Schwerpunkt des Yamaha Tricity 125 schlagen sich in agilem Handling und einem entsprechenden Quantum Fahrspaß nieder. Die Vorderradführung läuft leichtgängig und der Roller neigt sich willig zur Seite, so dass dem typischen Zweiradgefühl auch auf diesem Dreirad nichts im Wege steht. Nur wer extra darauf achtet, spürt beim Fahren, dass vorne statt einem zwei Räder arbeiten. Die kleine Scheibe hält den Wind etwas ab. Seiten- und Hauptständer gehören ebenfalls zur Grundausstattung. Lediglich die abgestufte Sitzbank hätte nach unserem Geschmack im Fahrerbereich etwas länger nach hinten gezogen werden können. Dafür darf sich im Gegenzug der Sozius über ein recht großes Sitzpolster freuen. (ampnet/jri)

Daten Yamaha Tricity 125

Motor: 1-Zylinder-Viertakt, 124,8 ccm, flüssigkeitsgekühlt

Leistung: 8 kW / 11 PS bei 9000 U/min

Max. Drehmoment: 10,4 Nm bei 5500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: ca. 90 km/h

Getriebe: stufenlose Automatik

Tankinhalt: 6,6 Liter

Sitzhöhe: 780 mm

Leergewicht: 152 kg (fahrbereit)

Bereifung: 90/80-14 (vorne), 110/90-12 (hinten)

Preis: 3595 Euro (zzgl. NK)

Bilder zum Artikel



Yamaha Tricity 125.



Yamaha Tricity 125.



Yamaha Tricity 125.



Yamaha Tricity 125.



Yamaha Tricity 125.



Yamaha Tricity 125.



Yamaha Tricity 125.



Yamaha Tricity 125.



Yamaha Tricity 125.



Yamaha Tricity 125.



Yamaha Tricity 125.



Yamaha Tricity 125.



Yamaha Tricity 125.



Yamaha Tricity 125.



Yamaha Tricity 125.
