

Pressepräsentation Yamaha YZF-R3: The Missing Link

Von Jens Riedel

Supersport und Yamaha - diese beiden Begriffe gehören eng zusammen. Sportbikes sind ein Kernelement der Marke. Sie machen (inklusive Offroad-Modelle) 28 Prozent der Verkäufe in Europa aus. An erster Stelle steht da natürlich die gerade erst erneuerte R1, aber auch am unteren Ende der Skala ist Yamaha mit der YZF-R125 erfolgreich unterwegs. In den vergangenen dreieinhalb Jahren wurden hierzulande rund 8000 Stück verkauft. Dazwischen liegt die R6 - und klafft eine Lücke. Als „Missing Link“ (so der für Europa zuständige Supersport-Produktmanager Leon Oosterhof) schickt Yamaha jetzt die YZF-R3 ins Rennen. Sie soll R125-Besitzern mit Erreichen des 18. Lebensjahrs und sportlichen Ambitionen, aber noch schmalem Budget bei der Stange halten.

Die kurzhubig ausgelegte 321-Kubik-Zwei-Zylinder-Maschine ist eine komplette Neuentwicklung. Das Bohrungs/Hub-Verhältnis ähnelt dem der R6. Die Grunddaten: 31 kW / 42 PS Spitzenleistung und 30 Newtonmeter maximales Drehmoment treffen fahrfertig auf 169 Kilogramm Gewicht, die 17-Zoll-Räder werden vorne von einer Scheibe mit 298 Millimetern und hinten mit 120 mm Durchmesser in die Zange genommen. ABS ist selbstverständlich (und nicht abschaltbar). Das Cockpit besteht aus einem analogen Drehzahlmesser und einem digitalen Tachometer. Ein individuell einstellbarer Schaltblitz sowie ein Bordcomputer, der sogar den fälligen Ölwechsel anzeigt, gehören ebenfalls zur Ausstattung. Das Ventilspiel muss nur alle 42 000 Kilometer nachgestellt werden.

Neben dem Motorradfahrernachwuchs hat Yamaha ältere A2-Besitzer im Visier, denen ein sportliches Modell lieber ist als ein Naked Bike. Bei aller Dynamik sollte zudem ein Alltagsmotorrad mit ausreichendem Komfort herauskommen. Da wären unter anderem die niedrige Sitzhöhe von 78 Zentimetern und die schmale Taille für sicheren Stand, der relativ weite Lenkeinschlagwinkel von 34 Grad sowie der kurz übersetzte erste Gang zu nennen, der die Fahrt durch den morgendlichen oder feierabendlichen Stop-and-go-Verkehr in der Stadt erleichtert. Des Weiteren tragen eine nicht zu straffe Dämpfung mit

siebenfach vorspannbarem Zentralfederbein, ein entspannter Kniewinkel und eine recht ordentliche Scheibe sowie der lang übersetzte sechste Gang zu einer gewissen Langstreckentauglichkeit bei. Da finden selbst Menschen mit wenig Supersport-Neigung einen komfortablen Untersatz vor, bei dem sich die Frage nach einem Naked Bike mit dem neuen Antriebsaggregat gar nicht erst stellen muss.

Dennoch kommen die sportlichen Gene natürlich nicht zu kurz. Während sich die YZF-R3 in der unteren Hälfte des Drehzahlbandes ganz bewusst als recht sanftmütiges (Wieder-)Einsteigerbike präsentiert, kommt ab 7000 Umdrehungen ihre sportliche Seite zum Tragen. Begleitet von bis dahin nicht vorhandenen und nun nur leichten Vibrationen darf man sich als kleiner Rossi fühlen. Dank ausgewogener Radlastverteilung, ähnlich langer Schwinge wie bei der großen R1 und stabiler 41-Millimeter-Gabel überzeugt die kleine Supersportlerin mit sehr sicherem Fahrverhalten. Federleicht kippt die Yamaha bei Richtungswechseln auf engen kurvigen Landstraßen von links nach rechts und umgekehrt. Da vermissen selbst versierte Fahrer nicht zwei, drei Dutzend PS mehr, um ihren Spaß zu haben. Die gut zupackenden und zu dosierenden Bremsen sowie die tadellos haftenden Michelin-Pilot-Street-Pneus tragen zusätzlich dazu bei, dass die YZF-R3 auch Fahranfängern rasch nicht nur viel, sondern vollstes Vertrauen einflößt. Lediglich bei allzu heftigem Herunterschalten aus hohen Drehzahlen kann es das Hinterrad schon einmal leicht versetzen, ohne aber gleich Adrenalinschübe auszulösen.

Fazit: Es fällt wirklich schwer, ernste Kritikpunkte an Yamahas jüngster Kreation zu finden. Die Ergonomie geht auch für Best Ager in Ordnung, das Handling ist superb, und der sonore Sound, der in höheren Drehzahlregionen ins Sportive verfällt, weiß ebenfalls zu gefallen. Wir wünschen uns zum Glücklicherweise noch etwas größere und weiter ausgelegte Spiegel – und noch mehr Runden auf der Rennstrecke als bei der Pressepräsentation auf dem Circuit Calafat in Spanien. In Frankreich wird Yamaha jedenfalls schon einmal einen R3-Cup ausrichten, bei dem das Racing Kit kein Muss, sondern nur eine Option ist, um den Geldbeutel zu schonen. Sollte das Konzept aufgehen, will die Europazentrale die Rennserie auf andere Länder ausdehnen. Uns jedenfalls lässt die Yamaha YZF-R3 mit dem Gedanken an ein Zweitmotorrad just for fun für die sonntägliche Kurvenhatz zurück. Ab Ende des Monats ist sie in Deutschland zu haben, wahlweise in Race Blu oder in Schwarz mit roten Schriftzügen. (ampnet/jri)

Daten Yamaha YZF-R3

Motor: Parallel-Twin, 321 ccm, flüssigkeitsgekühlt

Leistung: 31 kW / 42 PS bei 10 750 U/min

Max. Drehmoment: 30 Nm bei 9000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 177 km/h

Getriebe: sechs Gänge

Antrieb: Kette

Tankinhalt: 14 Liter

Sitzhöhe: 780 mm

Gewicht: 169 kg (fahrbereit)

Bereifung: 110/70 R 17 (vorne), 140/70 R 17 (hinten)

Preis: 5395 Euro (zzgl. NK)

Bilder zum Artikel



Yamaha YZF-R3.



Yamaha YZF-R3.



Yamaha YZF-R3.



Yamaha YZF-R3.



Yamaha YZF-R3.



Yamaha YZF-R3.



Yamaha YZF-R3.



Yamaha YZF-R3.



Yamaha YZF-R3.



Yamaha YZF-R3.



Yamaha YZF-R3.



Yamaha YZF-R3.



Yamaha YZF-R3.



Yamaha YZF-R3.



Yamaha YZF-R3.



Yamaha YZF-R3.



Yamaha YZF-R3.



Yamaha YZF-R3.



Yamaha YZF-R3.



Yamaha YZF-R3.



Yamaha YZF-R3.



Yamaha YZF-R3.



Yamaha YZF-R3.



Yamaha YZF-R3.



Yamaha YZF-R3.



Yamaha YZF-R3.

