
Fahrbericht Yamaha Tracer 700: Allrounder für Alltag und Fernweh

Von Jens Riedel, cen

Mit der MT-07 hat Yamaha vor fünf Jahren einen Volltreffer gelandet. Das im vergangenen Jahr überarbeitete Modell belegt auch in diesem Jahr wieder Platz zwei der Zulassungsstatistik. Die Bandbreite der Derivate reicht mittlerweile von der XSR 700 über die Tracer bis hin zur brandaktuellen Ténéré 700. Dabei spielt die Tracer 700 die Rolle des Allrounders.

Es verwundert ein wenig, dass die Tracer trotz des hochgelobten Zweizylinders der MT-07 aktuell keinen Platz in den Top 50 der Zulassungsstatistik findet, während die größere 900er Tracer zu den 15 meistverkauften Motorrädern zählt. So verschwand erst kürzlich die tourenfertige Tracer 700 GT mangels Nachfrage aus dem Programm. Letzendlich lässt sich aber natürlich auch die Standardvariante mit dem Originalzubehör entsprechend hochrüsten.

Von Hause aus bringt die Tracer ein manuell um acht Zentimeter verstellbares Windschild, eine Steckdose, eine bequemere Sitzbank und einen breiteren Lenker sowie Doppelscheinwerfer und stylische Handschützer mit, die sich über die Blinker strecken. Nicht auf Anhieb erkennbar sind die gegenüber der MT-07 etwas längere Schwinge, das zur Gepäckaufnahme leicht modifizierte Heck und die etwas anders abgestimmten Federelemente. Zudem fasst der Tank drei Liter mehr. All das summiert sich zu einem Mehrgewicht von 14 Kilogramm, mit denen der quirlige Twin aber natürlich keine Probleme hat.

Der Fahrer sitzt drei Zentimeter höher als auf der MT, aufrecht und entspannt, aber ausreichend fahraktiv. Die 700er giert nach Kurven, eignet sich aber ebenso gut für die lange Autobahnetappe. Die einfach verstellbare Scheibe bietet in der oberen Stellung guten Windschutz. Der breite Tank sorgt für hervorragenden Knieschluss. Das Handling ist äußerst agil. Die Yamaha ist gut ausbalanciert und lässt sich im Fall der Fälle zum Beispiel überraschend einfach auf der Straße wenden. Und auch bei höheren Autobahntempi lässt sich die 196 Kilogramm schwere Mittelklassemaschine nicht aus der Ruhe bringen. Zwischen 5500 und 6400 Umdrehungen in der Minute bei 130 bis etwas über 150 km/h lässt sich mit der Tracer ganz entspannt reisen (ohne Koffer).

Der Zweizylinder hängt bekanntermaßen willig am Gas – für manchen sogar ein wenig zu spitz. Entsprechend ruppig geht es dann auch zu, wenn der Hahn einmal zügig wieder zuge dreht wird. Im Schiebebetrieb mischt sich zudem ein leichtes Pfeifen in die Klangkulisse. Der mit einem Hubzapfenversatz von 270 Grad arbeitende Motor schnurrt bis 4000 Umdrehungen in der Minute wie ein Kätzchen, ehe der Sound ein wenig fordernder klingt und das Triebwerk ab 6500 U/min dann richtig aufblüht und auch ein leichtes Kribbeln auf der Maschine zu spüren ist. Die Leistung entfaltet sich fortan linear. Bei 10 500 Touren rennt der Zweizylinder dann stotternd in den Begrenzer.

Das Getriebe wechselt die Gänge präzise, und die Bremsen sind gut dosierbar, könnten für unseren Geschmack aber ruhig noch einen Hauch bissiger sein. Hinten regelt das ABS früh und feinfühlig. Bei Verzögerungen in Schräglage zeigt die Tracer 700 ein deutliches Aufstellmoment. Der Handbremshebel ist einstellbar, der erfreulich leichtgängige Kupplungshebel nicht. Die großen Halter für den Sozius eignen sich übrigens ganz wunderbar zum Aufhängen des Helms.

Das beschirmte Digitalcockpit informiert unter anderem über die Motor- und die Außentemperatur, den Durchschnitts- und den Momentanverbrauch. Warum ausgerechnet die Ganganzeige so prominent in der Mitte der Anzeigetafel platziert ist, entzieht sich unserer Kenntnis. Das Fahrwerk mit der nicht einstellbaren Vorderradgabel und dem fast liegenden zentralen Federbein ist werkseitig auf einen angenehmen Kompromiss zwischen Komfort und sportlich straff abgestimmt. Die serienmäßig montierten Michelin Pilot Road 4 im 17-Zoll-Format erledigen ihre Arbeit ebenfalls tadellos.

Die Tracer (frei übersetzt: Spurhalterin) bietet gegenüber der MT-07 bei 1400 Euro Preisaufschlag einen deutlichen Mehrwert an Tourentauglichkeit und Alltagskomfort, ohne dass die Grundkonzeption der Baureihe darunter leiden würde. Wer weder Retro noch Enduro noch Naked Bike mag, dem offeriert Yamaha mit ihr einen überzeugenden Allrounder, der sich für den täglichen Weg zur Arbeit ebenso eignet wie für die lange Urlaubsreise. (ampnet/jri)

Daten Yamaha Tracer 700

Motor: R2, 689 ccm, flüssigkeitsgekühlt
Leistung: 55 kW / 75 PS bei 9000 U/min
Max. Drehmoment: 68 Nm bei 6500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h: k.A.
Getriebe: sechs Gänge
Antrieb: Kette
Tankinhalt: 17 Liter
Sitzhöhe: 835 mm
Gewicht: 196 kg (fahrbereit)
Normverbrauch: 4,3 l/100 km
CO₂-Emissionen: 100 g/km
Testverbrauch: 4,5-4,6 l/100 km
Zuladung: k.A.
Bereifung: 120/70 R 17 (vorne), 180/55 R 17 (hinten)
Preis: 8195 Euro (zzgl. NK)

Bilder zum Artikel



Yamaha Tracer 700.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Yamaha



Yamaha Tracer 700.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Yamaha



Yamaha Tracer 700.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Yamaha



Yamaha Tracer 700.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Yamaha Tracer 700.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Yamaha Tracer 700.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Yamaha Tracer 700.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Yamaha Tracer 700.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Yamaha Tracer 700.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Yamaha Tracer 700.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Yamaha Tracer 700.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Yamaha Tracer 700.

Foto: Auto-Medienportal.Net



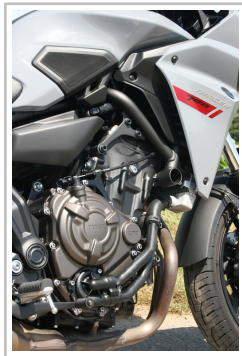
Yamaha Tracer 700.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Yamaha Tracer 700.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Yamaha



Yamaha Tracer 700.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Yamaha Tracer 700.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Yamaha Tracer 700.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Yamaha Tracer 700.

Foto: Auto-Medienportal.Net
