
Praxistest Yamaha XSR 700 XTribute: Neo-Scrambler für Nostalgiker

Von Ralf Bielefeldt, cen

Gleich beim ersten Blick macht's klick: Wie damals die XT – genau diese Assoziation wünscht sich Yamaha, sobald jemand vor der XSR 700 XTribute steht. Weiße Schutzbleche, golden eloxierte Felgen, Aluminiumtank mit schwarzer Oberseite und roten Zierstreifen. Der ikonische Look der legendären Einzylinder-Enduro hat sich den Geburtsjahrgängen 1950 bis 1970 eingebrannt wie die Silhouette des Porsche 911. Von 1976 bis 1989 gebaut, geistert die schlanke XT 500 seit Jahrzehnten durch die Hinterköpfe all jener, die was wirklich Cooles für jeden Tag suchen.

Ob die XSR 700 diesem Anspruch rein optisch gerecht wird, darüber lässt sich trefflich debattieren. Seit ihrem Debüt 2015 scheiden sich die Geister an der Formensprache des MT-07-Ablegers. Den einen ist sie zu modern, um ein authentischer Scrambler oder gar ein Retro-Bike zu sein. Andere stören sich an den Proportionen von Tank und Technik und der scheinbar wahllosen Platzierung von Komponenten wie Kühler, Krümmer, Leitungen. Und dann gibt es Menschen, die sagen: endlich mal was Eigenständiges. Oder, neutraler: sieht man nicht alle Tage. Schon gar nicht als Sondermodell XTribute.

Technisch ist die XSR 700 über jeden Zweifel erhaben: Zwischen den Rädern arbeitet Yamahas Allzweckwaffe CP2 mit Euro-5-konformen 73 PS und 67 Newtonmetern Drehmoment. Der unkomplizierte Zweizylinder kommt auch in den 700er Modellen MT-07, Tracer 7 GT und R7 sowie allen drei Ténéré-700-Versionen zum Einsatz. Fahrdynamik, Beherrschbarkeit, Fertigungsqualität – alles erste Sahne bei Yamahas Mittelklasse-Baureihe und viel und oft gelobt von der internationalen Fachpresse. Wie ihre Geschwister hängt die XSR 700 erfreulich motiviert am Gas. Der CP2 drückt in jeder Lebenslage. Das Getriebe ist fein abgestuft, die Gänge rasten präzise ein, ein leichter Zug am Kupplungshebel reicht. Auch die Bremsanlage erledigt ihren Job tadellos. Mit dem letzten Modelljahreswechsel legten die beiden Bremsscheiben vorn von 282 Millimeter auf 298 Millimeter zu.

200 km/h Spitze steht in den Papieren. Bei den heutigen Spritpreisen werden es die wenigsten darauf anlegen, die Highspeedmarke allzu häufig aufs kleine Runddisplay zu zaubern. Vollgas bedeutet immer auch Volldurst. Die Herstellerangabe von 4,3 Litern je 100 Kilometer wird dann schnell Makulatur. Im Alltag kommt sie dafür recht gut hin. Wir kamen bei eher sportlicher Fahrt im Schnitt auf rund 4,8 Liter. Bis 100, 120 km/h zieht die XSR ausgesprochen freudebringend durch. Ab Tempo 140 sind Naked-Bikes ohne jeglichen Windschutz dann naturgemäß nur etwas für die Härteren unter den Fahrern und Fahrerinnen. Flach auf den breiten Tank gekauert, marschier die XTribute gleichwohl munter weiter.

Fahrwerksseitig stellen hohe Geschwindigkeiten eh keine Hürde für die 700er dar. Telegabel und Federbein sorgen für ausreichend Komfort und Stabilität. Der breite Lenker – bei der XTribute mit einer Querstrebe im XT-Enduro-Stil – sorgt für ein sicheres Gefühl. Die flache Sitzbank fällt eher hart aus. Bei der XTribute misst die Sitzhöhe 855 Millimeter. Das sind zwei Zentimeter mehr als bei der Serienversion, die eine tailliertere Doppelbank hat. Auch das Gewicht des Hommage-Bikes ist minimal höher: Die XTribute wiegt vollgetankt 190 Kilogramm, die Standardvariante bringt zwei Kilo weniger auf die Waage, was unter anderem an der unterschiedlichen Bereifung liegt. Die werksseitig aufgezogenen Pirelli MT 60 RS der XTribute fallen in die Kategorie stark profilierte Straßenreifen.

Auf Asphalt ist der Grip ausgesprochen gut, auch bei Nässe flößen die Pneus Vertrauen

ein. Auf Schlamm und anderen weichen Untergründen kommen sie allerdings schnell an ihre Grenzen. Echte Gelände-Ambitionen hat die XTribute als Vertreter der Scrambler-Zunft ohnehin nicht. 140 Millimeter Bodenfreiheit reichen für leichtes Geläuf, mehr nicht. Auch 130 Millimeter Federweg vorn wie hinten sind wahrlich nicht die Welt. Zum Vergleich: Das Vorderrad der XT 500 durfte 195 Millimeter tief eintauchen, die Ténéré 700 bringt es modellabhängig vorn auf 210 bis 230 Millimeter, hinten auf 200 bis 220 Millimeter. Das zeigt: Die XSR 700 als Teil der „Sport Heritage“-Familie von Yamaha ist eher eine Art zweirädriges SUV. Robuster Look, übersichtliche Belastbarkeit.

Technik-Schnickschnack spart sich Yamaha in dieser Klasse: Alle 700er-Modelle haben nur das gesetzlich vorgeschriebene ABS an Bord. Traktionskontrolle, Antriebsschlupfregelung, Fahrmodi und was es sonst noch so gibt, das braucht die CP2-Familie nicht. Hier geht es ums reine Fahren, unkompliziert und ungefiltert. Und das ist gut so. Kernige 89 dB(A) Standgeräusch, sanfte 73 dB(A) Fahrgeräusch, rockige Beschleunigungs-Hymne – der Sound der von uns gefahrenen XSR 700 XTribute macht an, erst recht mit dem optionalen Akrapovic-Endrohr.

Der neue Scheinwerfer arbeitet mit zeitgemäßer LED-Technologie und leuchtet die Straße folglich heller und homogener aus als das sympathische Ofenrohr des Vorgängerjahrgangs. Die Form des Scheinwerfergehäuses ist im Zuge der Modellpflege jetzt deutlich kompakter. Auch die Blinker wurden ersetzt: Statt klassischer Briketts kommen jetzt moderne LED-Elemente zum Einsatz. Das Rundinstrument hat Yamaha von rechts nach links versetzt. Zudem gibt es jetzt auf der linken Lenkerarmatur einen Kippschalter fürs Hopping durchs Menü. Das erleichtert die Bedienung ungemein. Bei der Vorgängerin mussten dafür zwei Taster am Instrument bemüht werden – was beim Fahren nur über Kreuz mit der linken Hand klappte, sollte die rechte Hand weiter Gas geben.

700 Euro Aufpreis begehrt Yamaha für den XT-Look. Nicht gerade wenig. Gemessen daran, dass man dadurch aber einen völlig anderen Aufhänger fürs Fachsimpen über die XSR 700 (ab 8574 Euro) bekommt, durchaus gut angelegtes Geld. (Ralf Bielefeldt/cen)

Daten Yamaha XSR 700 XTribute

Antrieb: R2, 689 ccm, flüssigkeitsgekühlt, Kette, 6 Gänge
Leistung: 54 kW / 73 PS bei 8750 U/min
Max. Drehmoment: 67 Nm bei 6500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h: k.A.
Tankinhalt: 14 Liter
Sitzhöhe: 855 mm
Gewicht (fahrbereit): 190 kg
Normverbrauch: 4,3 l/100 km
CO₂-Emissionen: 100 g/km
Testverbrauch: 4,8 l/100 km
Bereifung: 120/70 ZR 17 (v.), 180/55 ZR 17 (h.)
Preis: ab 9274 Euro

Bilder zum Artikel



Yamaha XSR 700 XTribute.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



Yamaha XSR 700 XTribute.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



Yamaha XSR 700 XTribute.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



Yamaha XSR 700 XTribute.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



Yamaha XSR 700 XTribute.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



Yamaha XSR 700 XTribute.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



Yamaha XSR 700 XTribute.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



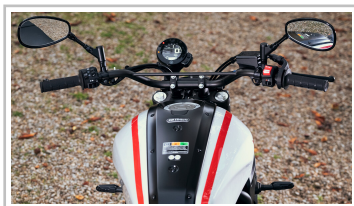
Yamaha XSR 700 XTribute.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



Yamaha XSR 700 XTribute.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



Yamaha XSR 700 XTribute.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



Yamaha XSR 700 XTribute.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



Yamaha XSR 700 XTribute.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



Yamaha XSR 700 XTribute.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha
