

Motorrad-Test

Etwas weniger ist mitunter sogar viel mehr

Es muss nicht immer ein schweres Motorrad sein. Mit der neuen Tracer 700 bringt Yamaha frischen Wind ins Segment handlicher Sporttourer. Vor einem Jahr hat die Marke den Roadster MT-09 mit grossem Erfolg zum Sporttourer Tracer 900 umgebaut. Gleiches haben die Japaner nun mit dem seit einem Jahr meistverkauften Motorrad gemacht, dem Mittelklasse-Roadster MT-07. Die neue Tracer 700 ist ein leichter Allrounder und der grösseren Schwester wie aus dem Gesicht geschnitten.

Mit der Tracer 700 setzt Yamaha auf jüngere Kunden, die sich gerne mit weniger zufriedengeben, um dadurch von einem günstigen Preis zu profitieren. Alle wirklich wichtigen Attribute für die Reise sind aber noch da. Eine Halbschalenverkleidung mit höhenverstellbarer Windschutzscheibe und praktische Handprotektoren mit integrierten Blinkern bieten guten Schutz und mindern den Winddruck im Brust- und Armbereich. Der Doppelscheinwerfer im Stil des grösseren Schwestermodells wiederum betont die moderne, sportliche Optik.

Entspannte Sitzposition

Hinzu kommt eine betont entspannte, leicht nach vorn geneigte Sitzposition mit moderatem Kniewinkel. Die einteilige, abgestufte Doppelsitzbank mit integrierten Haltegriffen ist angenehm straff gepolstert und somit durchaus tauglich für die Langstrecke. Der angenehm gekröpfte Lenker liegt gut in der Hand, und die Schalter an dessen Enden sind gut erreichbar. Die Anordnung von Blinker (unten) und Hupe (oben) entspricht allerdings nicht dem üblichen Standard. Ebenfalls ungewöhnlich, aber keineswegs ein Nachteil ist der kombinierte Schalter, um den Motor zu starten und auszuschalten. Das Cockpit ist hübsch gemacht und verwöhnt mit angenehm erkennbaren Anzeigen.

Im Gegensatz zum Fahrwerk und zu den Anbauteilen bleibt der kompakte Reihen-Zweizylindermotor im Vergleich zur MT-07 unverändert, das ist gut so. Eine Besonderheit des 75 PS starken Aggregats stellt die Kurbelwelle mit 270 Grad



Leichtes Handling, frische Optik, günstiger Preis: Sporttourer Yamaha Tracer 700.



Yamaha Tracer 700

Motor	Zweizylinder-Reihe
Hubraum	689 cm ³
Leistung	75 PS bei 9000 U./min
Drehmoment	68 Nm
Getriebe	6-Gang
Endantrieb	Kette
Bremse v/h	Ø 282/245 mm
Federweg v/h	130/142 mm
Tankinhalt	17 Liter
Sitzhöhe	835 mm
Radstand	1450 mm
Gewicht	196 kg (fahrbereit)
V max.	etwa 200 km/h
Preis	8990 Fr.

Hubzapfenversatz dar. Die daraus resultierende ungleichmässige Zündfolge beschert linearen Druck bis rund 7000 U./min, ein charakterstarkes Pulsieren und einen herrlich böse knurrenden Sound. Wählbare Motor-Modi gibt es nicht, wobei diese aufgrund der gut kontrollierbaren Leistung zu keiner Zeit vermisst werden.

Die Abstimmung des 6-Gang-Getriebes ist angemessen und passt ausgezeichnet zur Positionierung dieses locker-flockigen Allrounders. Ähnliches gilt für das Fahrwerk, obwohl hier aus Kostengründen auf teure Komponenten wie Upside-down-Gabel und zigfache Verstellmöglichkeiten der Federelemente verzichtet wurde. Die Hinterradschwinge ist fünf Zentimeter länger als diejenige der MT-07. Diese Massnahme optimiert das Platzangebot des Hinterbänklers und bewirkt gleichzeitig mehr Fahrstabilität, ohne dass die Handlichkeit nennenswert darunter leidet. Unter Berücksichtigung der angepeilten Kundschaft ist die Schräglagenfreiheit mehr als ausreichend. Auf Landstras-

sen fühlt sich die Maschine wie in kurvenreichen Revieren wohl. Sie begeistert mit präzisiertem Lenkverhalten, Stabilität und einfacher Bedienung. Mit dem druckvollen Motor und den agilen Handling-Eigenschaften kann sie weitaus potenteren Maschinen jederzeit einheizen, ohne dass der Fahrer ans Limit gehen muss. Die mit ABS bestückten Bremsen (vorne Doppel-, hinten Single-scheibe) funktionieren ordentlich, wobei für effiziente Stopps recht kräftig am Handbremshebel gezogen werden muss.

Vollwertiger Fahrspass

Eine höhere Windschutzscheibe, einen Gepäckkoffer, eine heizbare Sitzbank und Lenkergriffe sowie Sturzprotektoren und eine Motorschutzplatte gibt es zwar optional, doch letztlich ist serienmässig alles Notwendige an Bord. Mit der Tracer 700 zeigt Yamaha, dass vollwertiger Fahrspass mit adäquater Leistung, agilem Handling und solider Ausstattung auch unter 100 PS und vor allem für weit weniger als 10 000 Franken möglich ist. Hanspeter Küffer

Klassiker

Iso Rivolta 300: Trifft man gern

1969: Vor den Toren Amsterdams trifft John Lennon an einer Tankstelle auf Oswald Kolle. Lennon ist aus der Stadt gefahren, um sich von seinem publikumswirksam inszenierten Bed-in mit Yoko zu erholen. Kolle sammelt Ideen für den nächsten Aufklärungsfilm. Man kennt sich, man schuftet gegen die Prüderie: freie Liebe, sich nackt in der Öffentlichkeit zeigen - Peace! Und worüber sprechen die Männer? «Nice shape», «sexy back» - über ein Auto. Fahren doch beide das exotische Coupé Iso Rivolta 300.

Die Episode ist erfunden, Lennon und Kolle, die wirklich den 300er fuhren, haben sich nie getroffen. Wahr ist, dass das glamouröse Automobil bald live zu sehen ist: Am Mittwoch, 17. August, wird ein Iso Rivolta 300 am Zurich Classic Car Award (siehe News) vorgefahren.

Der Vater dieses Gran Turismo war der italienische Industrielle Renzo Rivolta. Ein Mann, dem die Fertigung von Kühlanlagen zu langweilig wurde und der auf die Produktion von Autos umschaltete. Eine goldene Nase hatte sich Rivolta mit der Lizenz an seiner «Isetta» verdient, dem Kabinenroller, der BMW viel Geld in die Kassen spülte. Der Iso Rivolta 300 aber war eine Klasse



Kommt nach Zürich, ohne die Dame: Iso Rivolta 300 (1962-70).

für sich. Zusammen mit Ex-Ferrari-Ingenieur Giotto Bizzarrini entwickelte Rivolta 1962 das exklusive Coupé, das in den späten Sechzigern mit über 40 000 Franken fast doppelt so viel kostete wie ein Porsche 911. Bertone-Karosserie von Meister Giugiaro, 5,4-Liter-V-Achtzylinder-Motor von General Motors mit 300 PS, 218 km/h Spitze: was für ein Paket, zumal man damals auf Autobahnen noch ohne Limit blochen konnte.

Der Iso Rivolta 300 liess mit Platz für fünf kaum zu wünschen übrig. Synchronisiertes Getriebe, Radaufhängungen mit hydraulischen Teleskop-Stossdämpfern, Servo-Fussbremse, selbst die Armaturen waren vorbildlich. 792 Coupés wurden bis 1970 von Iso Rivolta gebaut, vier Jahre später kam das Aus für den Hersteller. Florian Zobl

News

Zürich zelebriert alte Klasse

Über 50 Fahrzeuge aus allen Epochen und Kategorien versammeln sich am kommenden Mittwoch, 17. August, zum jährlichen Concours d'Élégance des



Ferrari Spyder Corsa von 1948.

Zurich Classic Car Award auf dem Bürkliplatz. Vom Rolls-Royce und Pierce Arrow aus den dreissiger Jahren über Rennwagen aus den Fünfzigern bis zum Science-Fiction-Sportcoupé Lamborghini Countach LP400 Periscopio von 1974 - die Bandbreite dieser Oldtimer-Veranstaltung ist enorm gross. Einen der Höhepunkte stellt das Erscheinen eines Ferrari-Unikats dar. Zunächst von Enzo Ferrari 1948 ohnehin bloss zweimal gebaut, wurde dieses Exemplar eines Spyder Corsa 166 mit 12-Zylinder-Motor auf nur zwei Litern Volumen im Auftrag Ferraris von der exklusiven Carrozzeria Scaglietti mit einer neuen Karosserie versehen. Diese Gestaltung gefiel Enzo Ferrari dermassen gut, dass er sie ab 1956 für seine neue Rennsportserie «Testarossa» direkt übernahm. (fzo.) www.zcca.ch

REISEN UND ARBEITEN

Entdecken Sie die neue NZZ-Taschenkollektion im NZZ-Shop.

Limitierte Auflage



Businessstasche
in Dunkelgrau und Hellgrau
Fr. 149.- / Fr. 129.-*

* Günstiger für Abonnenten



Overnighter
in Hellgrau und Dunkelgrau
Fr. 199.- / Fr. 169.-*



Freizeitstasche
in Dunkelgrau und Hellgrau
Fr. 119.- / Fr. 99.-*