

# Motorradtest



## YAMAHA MT-07A (RM04)

Agiles, wirtschaftliches Naked Bike (55kW/75 PS)

**B**ereits im Jahr ihrer Einführung sprang die Yamaha MT-07 fast ungebremst auf Platz 3 der Zulassungsstatistik. Lediglich die zeitweiligen Lieferengpässe zügelten einen noch breiteren Auftritt auf dem Markt.

Die kleine Schwester der MT-09 bringt nahezu alles mit für ein unbeschwertes, wirtschaftliches Motorradfahren. Ein fahrfertiges Gewicht von 182 kg, eine Leistung von 55 kW (75 PS), ein für diese Klasse kräftiges Drehmoment von 68 Nm zu einem Preis von aktuell 6395 € (mit ABS) sowie ein unkompliziertes Fahrverhalten überzeugten bis Ende Oktober 2014 ca. 2600 Käufer. Die kompakten Abmessungen, die niedrige, im vorderen Bereich schmale Sitzbank und die ergonomische Sitzhaltung gewinnt besonders die Sympathie kleiner und mittelgroßer Fahrer und Fahrerinnen. Der relativ geringe Kraftstoffverbrauch ermöglicht lange Etappen. Touren- und Soziustauglichkeit werden durch die begrenzte Zuladungsmöglichkeit und den eingeschränkten Beifahrersitzkomfort limitiert. Das ABS arbeitet sicher aber etwas grob, die Bremsdynamik bei scharfen Vollbremsungen erfordert besonnenes Verhalten.

**Konkurrenten:** Ducati Monster 696, Kawasaki ER-6n, Suzuki Gladius 650

**+** Leichtes, sehr handliches Naked-Bike mit kräftigem, charaktervollem Motor und stabilem Fahrwerk, gute Reichweite, sehr gutes Preis-Leistungsverhältnis, das unkomplizierte Handling macht besonders die 35kW-Ausführung für Fahranfänger mit A2-Führerschein interessant.

**-** Wegen geringer Zulademöglichkeit nur bedingt tourentauglich, ungünstige Beifahrerergonomie, kein Windschutz, ABS ohne Hinterrad-Abhebe-Erkennung

2,3

ADAC-Urteil

### Einzelbewertung

2,6

Alltagstauglichkeit

2,6

Ergonomie

2,0

Antrieb

1,9

Fahrverhalten

2,4

Sicherheit

## 2,6

## ALLTAGSTAUGLICHKEIT

## 2,3

### Abmessungen/wichtige Daten

Die Abmessungen der MT-07A bestätigen das kompakte Erscheinungsbild. Länge: 2,11 m, Breite: 0,85, Höhe mit Spiegel: 1,24 m, ohne Spiegel: 1,09 m.

⊕ Das für diese Motorrad-Klasse sehr niedrige Gewicht von 182 kg (fahrfertig, vollgetankt) und der dank weitem Lenkeinschlag geringe Wendekreisdurchmesser von 5,5 m erleichtern das Handling beim Rangieren und Fahren. Der niedrige Landstraßenverbrauch von unter 4 l/100 km ergibt zusammen mit dem 14 Liter-Tank eine Reichweite von über 350 km. Diese ist für die Fahrzeugklasse als gut zu bewerten.

⊖ Bei einem zulässigen Gesamtgewicht von 355 kg ergibt sich eine relativ geringe Zulademöglichkeit von 173 kg. Damit wird die Tourentauglichkeit besonders im Zweipersonenbetrieb stark eingeschränkt. Die Maschine ist mit einer Radlastverteilung von knapp über 50% auf der Hinterachse leicht hecklastig.



Die Abmessungen bestätigen das kompakte Erscheinungsbild der MT-07.

## 2,4

### Verarbeitung

Trotz des relativ günstigen Preises entspricht die Verarbeitungsqualität dem aktuellen Standard dieser Motorradklasse.

⊕ Die Qualität nahezu aller Komponenten der wenigen Verkleidungs- und Anbauteile, ihre Passformen, die Lackierung der Kunststoffteile und des Rahmens können angesichts des Preises überzeugen. Gleiches gilt für die Bremsleitungen, Kabel und deren Befestigungen. Der Auspuff besteht vollständig aus rostfreiem Stahl.

⊖ Lackierung an Motor und Rädern ist an wenigen Stellen dünn und deswegen leicht transparent. Einzelne Schweißnähte besonders am Auspuff erscheinen etwas lieblos ausgeführt.

## 2,3

### Allgemeines Handling (Parken, Rangieren, Tanken)

⊕ Das allgemeine Handling der MT-07A beim Schieben und Abstellen ist wegen des geringen Gewichts und der kompakten Bauweise sehr leicht und spielerisch. Auch zierliche, neben der Maschine stehende Personen werden mit der Yamaha unkompliziert umgehen können. Die Kante zwischen Fahrer- und Beifahrersitzbank bietet Halt beim Rückwärtsschieben.

⊖ Die wenigen geeigneten Griffmöglichkeiten am Heck erschweren das Manövrieren und Aufrichten etwas. Der Lenker lässt sich nur nach links eingeschlagen mittels Kombischloss verriegeln. Wegen des seitlich geneigten Standes des Motorrads auf dem Seitenständer wird die Tankbefüllung am Ende zum Geduldsspiel.

## 3,3

### Gepäckunterbringung/Tourentauglichkeit

Naked-Bikes haben üblicherweise wenig oder keine serienmäßige Stauräume oder Befestigungsmöglichkeiten für Utensilien oder kleines Gepäck. Yamaha und andere Zubehörhändler bieten für die MT-07A entsprechendes Zubehör an, mit dem Gepäckstücke befestigt werden können. Siehe hierzu auch Datenblatt auf der letzten Seite.

⊕ Unter der Sitzbank ist ein kleines Dokumentenfach, das leider nicht wasserdicht ist. Auf der Unterseite der Beifahrersitzbank sind versteckte Textilschlaufen, die sich für die einfache Befestigung von kleinen Gepäckstücken herausklappen lassen. Auf dem Tank können Tankrucksäcke mit Riemen oder speziellen Befestigungssystemen angebracht werden. Am Lenkkopf und im mittleren Rahmenbereich sind Befestigungsmöglichkeiten für lange Riemen gegeben. Von Yamaha wird passendes Gepäckzubehör gegen Aufpreis angeboten.

⊖ Die Zuladungsmöglichkeiten sind mit ca. 173 kg eng begrenzte. Damit ist die MT-07 für Zweipersonenbetrieb und Gepäcktransport nicht oder nur bedingt geeignet. Die Sicht kleiner Personen auf das relativ kleine und direkt am Lenker positionierte Display kann bei hohen Tankrucksäcken ganz oder teilweise eingeschränkt sein.

---

## 2,7 Serienausstattung

Der überwiegende Anteil der Serienausstattung entspricht dem Klassenstandard. Sie ist einfach gehalten und erscheint trotzdem bezogen auf den günstigen Anschaffungspreis angemessen. Die MT-07A bietet somit die Basis für Um- und Nachrüstung mit Zubehör.

⊕ Die in dem Display integrierten Bordcomputerfunktionen übersteigen den Klassenstandard. Neben Tacho, Drehzahlmesser und Ganganzeige, sind eine Uhr, verschiedene Temperaturanzeigen und Tripmaster, Momentan- und Durchschnittsverbrauchsanzeigen, ECO-Betriebsanzeige und Stromkreisprüfung implementiert. Eine Warnblinkanlage ist vorhanden. Die Display-Helligkeit kann eingestellt werden. An dem hinteren Federbein kann die Federbasis 9-fach eingestellt werden.

⊖ Hauptständer und Gepäckbrücke fehlen. Zumindest eine Gepäckbrücke kann als aufpreispflichtiges Originalzubehör geordert werden. Lediglich ein Anschlussstecker für die Installation einer Bordsteckdose ist vorhanden.

---

## 2,6 Wartung (durch den Fahrer)

Die umfangreiche Bedienungsanleitung wird auch als PDF-Dokument auf der Internetseite des Herstellers bereitgestellt. Sie enthält u. a. die relevanten Wartungspläne und einzelne einfache Fehlersuchdiagramme. Auch einen Ersatzteilkatalog bietet Yamaha auf seiner Internetseite an.

⊕ Die Bedienungsanleitung stellt viele wichtige Wartungsarbeiten, die dem Fahrer zugetraut werden, gut dar. Die offene Bauart und das Fehlen großer Verkleidungen macht den Zugang zu den Komponenten relativ einfach. Die meisten Wartungs- und Prüfarbeiten sind unkompliziert durchführbar. Dies gilt besonders für den Wechsel von Motoröl, Ölfilter, Sicherungen und Lampen sowie für die Prüfung der Bremsanlage und des Kühlsystems.

⊖ Das sehr einfache Bordwerkzeug reicht nicht aus, um alle in der Bedienungsanleitung beschriebenen Wartungsarbeiten durchführen zu können, worauf allerdings hingewiesen wird. So ist z.B. für das Spannen der Antriebskette weiteres Werkzeug notwendig. Die Ölstandkontrolle erfordert wegen des fehlenden Hauptständers und der Position des Ölschauglases auf der linken Motorseite etwas Geschick. Die Rad(de-)montage an Fahrzeugen mit ABS darf laut Hersteller nur durch einen Yamaha-Händler durchgeführt werden. Das alle 10000 km fällige Herausdrehen der Zündkerzen sowie die Luftfilterprüfung wird nicht beschrieben. Ein Zündkerzenschlüssel fehlt im Bordwerkzeug.

## 2,6 ERGONOMIE

### 2,3 Sitzposition Fahrer

⊕ Die Höhe der Sitzbank und deren schlanke Ausformung im vorderen Bereich ermöglichen im Stand auch vergleichsweise kleinen Personen einen sicheren Bodenkontakt der Füße (Schrittbogenlänge 1,76 m) und unterschiedliche Sitzpositionen mit gutem Knieschluss beim Fahren. Die Lenkerposition, -krüpfung und -breite lassen eine aufrechte, komfortable und entspannte Körperhaltung zu. Yamaha bietet als aufpreispflichtiges Zubehör variable Fußrastenanlage an. Die Ergonomie des Fahrers wird bei Mitnahme eines Beifahrers nur wenig beeinflusst.

⊖ Eine Variation der Sitzhöhe sieht der Hersteller nicht vor. Das relativ dünne Polster der Sitzbank wird nach längeren Fahrten etwas unbequem. Für Personen mit langen Beinen kann der Kniewinkel langfristig ungünstig sein (bei Probefahrt prüfen). Die Flächen der Rückspiegel sind relativ klein, ihre Haltearme sind etwas zu kurz, um in allen Sitz- und Fahrpositionen uneingeschränkt nach hinten blicken zu können.



Die Positionen von Sitz, Lenker und Fußrasten ergeben für Menschen unterschiedlicher Größe eine angenehme Fahrhaltung.

### 3,1 Ergonomie für den Beifahrer

Die begrenzten Zuladungsreserven von 173 kg schränken den Soziusbetrieb ein.

⊕ Das niedrige Heck mit der flachen Sitzbank ermöglicht ein leichtes Aufsteigen.

⊖ Die Beifahrersitzbank fällt relativ kurz aus und bietet in Längsrichtung nur wenig Halt. Auch die übrigen Haltemöglichkeiten für den Beifahrer sind eingeschränkt. Die Beifahrerfußrasten sind relativ weit oben angeordnet. Im Ganzen ist die die MT-07A für längeren Soziusbetrieb nur bedingt geeignet.

### 2,5 Armaturen

Die Griffweite des Handbremshebels, die Stellung des Fußbrems- und Schalthebels sind einstellbar.

⊕ Fast alle Hebel und Schalter entsprechen dem üblichen Standard dieser Klasse und lassen sich leicht bedienen. Der Schalthebel lässt sich in weiten Bereichen einstellen. Damit ist eine Anpassung der Ergonomie leicht möglich.

⊖ Die Anordnung und die sichere Bedienung des Blinkerhebels erfordert zumindest anfangs Konzentration.

## 2,6 Anzeigen

Alle Anzeigen sind in einem Multifunktions-LCD-Display integriert, unter dem eine Leiste der Kontrollleuchten angeordnet ist.

⊕ Vielfältige Anzeigen. Die wichtigsten Anzeigen in dem Display sind gut ablesbar. Nach kurzer Gewöhnung kann das Display über die zwei Druckschalter leicht bedient werden. Die Helligkeit des Displays ist einstellbar. Blinkeranzeigen für beide Richtungen.

⊖ Das Display mit den Kontrollleuchten am Lenker ist relativ weit unten angeordnet und liegt bei üblicher Fahrerkopfhaltung deswegen am Rand des Sichtfeldes. Das Drehzahlmesserband aus Segmenten ist etwas schwer ablesbar. Einzelne angezeigte Informationen z.B. zu den gemittelten Kraftstoffverbräuchen sind situationsabhängig ungenau.



Das kompakte Display informiert umfangreich.

## 1,8 Vibrationen

Der Zweizylindermotor mit einem Hubzapfenversatz von 270° produziert Vibrationen, die an einen V-Motor erinnern.

⊕ Im gesamten Drehzahl- und Lastbereich entstehen spürbare, aber weiche, nicht unangenehme Vibrationen. Die Sicht in die Rückspiegel bleibt durch die Vibrationen ungestört.

## 3,4 Fahrkomfort/Windschutz

Die MT-07A in der getesteten Version verfügt über keinen Windschutz.

⊕ Unabhängig vom fehlenden Windschutz bietet die MT-07A für den Fahrer einen guten Fahrkomfort.

⊖ Der fehlende Windschutz macht Fahrgeschwindigkeiten über 130 km/h auf Dauer anstrengend. Auch die Windgeräusche fallen je nach Helm und möglichem Gehörschutz lästig aus.

## 2,0 MOTOR/ANTRIEB

### 1,8 Motorstart

Der Anlasser wird mittels eines federbelasteten Schiebeschalters betätigt.

⊕ Der Motor startet unabhängig von der Betriebs- und Umgebungstemperatur zuverlässig, schnell und ohne unangenehme Geräusche. Bei niedrigen Temperaturen wird die Standgasdrehzahl nur wenig auf ca. 1500 U/min angehoben. Nach einem Kaltstart läuft der Motor bereits nach kurzer Fahrstrecke rund und erlaubt dann ruckfreies Beschleunigen.

## 1,5 Leistungsentfaltung/Motorcharakteristik

Der kompakte Zweizylinder-Reihenmotor entwickelt mit einem Hubzapfenversatz von 270° und der entsprechenden unregelmäßigen Zündfolge den Charakter eines V-Motors. Die Vibrationen werden durch eine Ausgleichswelle reduziert. Die höchste Leistung von 55kW steht bei 9000 U/min bereit, das maximale Drehmoment von 68 Nm bei 6500 U/min. Die MT-07A wird auch mit der für die Führerscheinklasse A2 geeigneten Leistung von 35 kW angeboten.

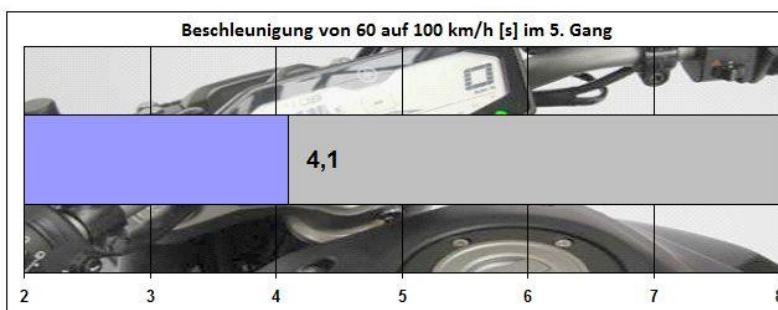
⊕ Der Motor vermittelt in fast allen Drehzahl- und Lastbereichen einen wenig angestregten Eindruck. Er bietet ab der Standgasdrehzahl genügend Drehmoment, um ohne viel Kupplungs- oder Schaltarbeit zügig zu beschleunigen. Dabei begünstigt dieser unaufgeregte Antriebscharakter eine entspannte, souveräne Fahrweise. Die spürbaren, aber weichen und nicht unangenehmen Vibrationen geben ein gutes Feedback über den jeweiligen Lastzustand. Innerortsgeschwindigkeiten können im 6. Gang bei niedriger Drehzahl ohne Ruckeln gefahren werden, bei einer anschließenden Beschleunigung zieht der Zweizylinder mit ausreichendem Schub geschmeidig an. Über den ganzen Drehzahlbereich ist genug Drehmoment vorhanden, um schaltfaul fahren zu können, oberhalb ca. 5000 U/min ist sein Zuwachs nochmals deutlich spürbar. Dies ermöglicht entspannte Überholvorgänge ohne Schaltarbeit. Dessen ungeachtet bleibt der Drehmomentverlauf gleichmäßig und gut berechenbar. Im flüssigen Fahrbetrieb erfordert der Motor nur kurze Gewöhnung und erweckt schnell Vertrauen. Die gute Gasannahme unterstützt diesen angenehmen Charakter des Motors.



Der Motor hat einen kräftigen, gutmütigen Charakter, der mit der unregelmäßigen Zündfolge an einen V-Motor erinnert.

## 2,1 Fahrleistungen

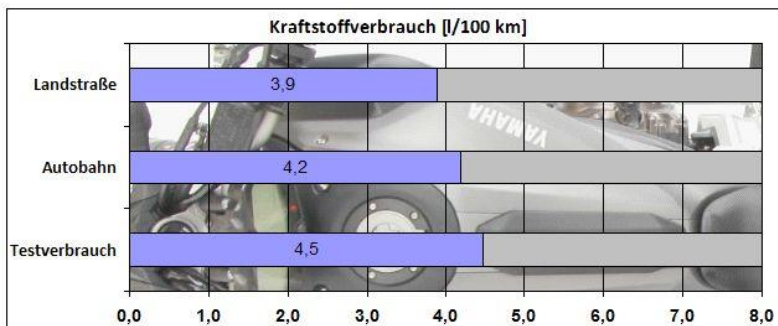
⊕ Die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h in 4,1 Sekunden im 5. Gang, und die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in knapp 4 sec verdeutlicht das alltagstaugliche Potenzial des Motors, das Fahranfängern bzw. Wiedereinsteigern ebenso gefällt, wie erfahrenen Motorradfahrern. Die Höchstgeschwindigkeit von 207 km/h ist angesichts der fehlenden Verkleidung voll ausreichend.



## 2,0 Kraftstoffverbrauch

Der Motor ist durch unterschiedliche konstruktive Besonderheiten auf geringen Kraftstoffverbrauch optimiert. Hierzu zählen besonders die Brennraumgestaltung, die leichten Kolben und die aus der Zylindermittlebene versetzte Pleuellwelle. Hierdurch kann die Pleuellreibung reduziert werden.

⊕ Der Kraftstoffverbrauch bei flüssiger Landstraßenfahrt liegt mit 3,9 l/100 km auf einem günstigen Niveau. Bei Fahrten mit hohem Autobahnanteil ergeben sich bei 130 km/h Kraftstoffverbräuche von ca. 4,2 l/100 km.



Über alle Testfahrten inklusive der Beschleunigungsmessungen wurde ein mittlerer Verbrauch von 4,5 l/100 km ermittelt. Damit zeigt sich der Motor als genügsam.

---

## 1,8 Laufkultur/Vibrationen/Geräusche

In dem Motor rotierten eine Kurbelwelle mit 270°-Hubzapfenversatz sowie eine gegenläufige Ausgleichswelle. Daraus ergibt sich eine unregelmäßige Zündfolge, die den Laufkultur-Charakter eines V-Motors ergibt. Der Motor ist schwingungsabsorbierend gelagert.

⊕ Der Zweizylinder produziert im gesamten Drehzahl- und Lastbereich weiche, zu keinem Zeitpunkt unangenehme oder gar lästige Vibrationen. Das Geräusch bleibt dabei überwiegend dumpf und dezent.

---

## 1,9 Kupplung

Die Kupplung wird per klassischen Seilzug betätigt.

⊕ Die Kupplung lässt sich mit relativ geringen Handkräfte bedienen und ist dabei gut dosierbar. Dabei entstehen keine auffälligen Geräusche.

⊖ Das Einlegen des 1. Ganges geht mit einem deutlich hörbaren Schlag einher.

---

## 2,3 Getriebe

Das hinter der Zylinderreihe angeordnete 6-Gang-Getriebe wurde laut Hersteller speziell für den neuen Twin entwickelt.

⊕ Die Getriebeabstufung passt in weiten Bereichen sehr gut zu dem Charakter des Motors. Der relativ kurze Schalthebel kann in weiten Bereichen eingestellt werden.

⊖ Das Einlegen des 1. Ganges ist deutlich hör- und spürbar, die Schaltwege könnten kürzer sein. Die serienmäßige Anordnung des Schalthebels macht für große Schaltfüsse eine Korrektur der Einstellung nötig.

---

## 2,3 Kraftübertragung/Lastwechselreaktionen

Die Kraftübertragung erfolgt über eine O-Ring-Kette.

⊕ Bei korrekter Kettenspannung treten keine nennenswerten Lastwechselreaktionen auf.

---

## 1,9 FAHRVERHALTEN

---

### 1,8 Fahrstabilität

Der Radstand der MT-07A beträgt 1400 mm, der Nachlauf 90 mm. Diese Geometrie deutet auf hohe Handlichkeit hin.

⊕ Der Geradeauslauf und die Spurstabilität der MT-07 ist in den meisten Geschwindigkeitsbereichen und Fahrsituationen nicht zu beanstanden. Es wurde ein gelungener Kompromiss zwischen Stabilität und Handlichkeit gefunden.

– Bei hohen Geschwindigkeiten auf Autobahnen ist spürbar, dass eingeleitete Störungen langsamer abklingen als bei Landstraßengeschwindigkeiten. Dabei ist dieses Fahrverhalten stets unkritisch.

## 1,5 Handlichkeit

+ Kompakte Bauform, kurzer Radstand und Nachlauf sowie aufrechte Sitzposition erzeugen bei Innerorts- und Landstraßengeschwindigkeiten ein Gefühl leichter Steuer- und Dirigierbarkeit. Besonders das Einlenken von Kurven aus der Geradeausfahrt geht mit spielerischer Leichtigkeit, ohne nervös zu wirken. Auch schnelle Schräglagenwechsel lassen sich mit leichten Impulsen an dem Lenker flüssig vollziehen. Der weite Lenkeinschlag ermöglicht nach kurzer Übung das flüssige Durchfahren eines 3 m-Slalom-Parcours.



Mit dem weiten Lenkeinschlag lässt sich die MT-07 leicht durch einen 3 m-Slalom-Parcours schwingen.

## 2,6 Federung/Radführung

Nur die Federbasis des Federbeins ist einstellbar. Die Standardauslegung beider Federelemente entspricht einem brauchbaren Kompromiss.

+ Die Basiseinstellung der Federungen sind relativ komfortabel. Die Feder-Dämpfer-Elemente haben für eine normale Alltagsnutzung ausreichende Reserven.

– Auf leichte Unebenheiten reagiert besonders die Vorderradgabel etwas unsensibel. Diese Eigenschaften haben sich im Lauf der Nutzung verbessert. Unter extremen Bedingungen z.B. Vollbremsungen wird der Federweg der Vorderradgabel nahezu vollständig ausgenutzt. Dadurch wird in dieser Situation die Abhebetendenz des Hinterrades verstärkt. Bei sehr sportlicher Fahrweise ist die unveränderbare Dämpfung zu schwach.

## 2,1 Kurvenfahrt

Der Vorderreifen entspricht mit der Dimension 120/70 ZR 17 dem Klassenstandard, der Hinterreifen der Dimension 180/55 ZR 17 ist breiter als die Bereifung vergleichbarer Motorradmodelle. Trotz dieser Besonderheit verhält sich die MT-07 grundsätzlich relativ neutral, die Handlichkeit wird nicht beeinflusst.

+ Dank der Kontur des Vorderradreifens und der aufrechten Sitzposition kann sehr präzise gelenkt werden. Radiuskorrekturen sind leicht zu vollziehen. Störungen durch Fahrbahnebenheiten haben bei gängigen Schräglagen nur geringen, gut kontrollierbaren Einfluss auf die Lenkung. Auch die Betätigung der Vorderradbremse in Schräglage rufen nur leichte, gut beherrschbare Reaktionen hervor. Die Schräglagenfreiheit ist für den öffentlichen Verkehrsraum voll ausreichend.



Das unkomplizierte Fahrverhalten und die aufrechte Sitzposition erlauben unbeschwerteren Schräglagengenuss.



## 2,8 Fahrverhalten mit Beifahrer

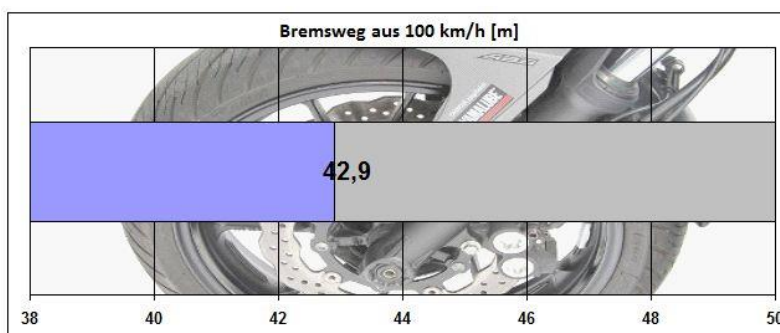
Das allgemeine Fahrverhalten mit Beifahrer verändert sich im Vergleich zu Solofahrten erstaunlich wenig.

⊖ Die Feder-Dämpfer-Elemente zeigen bei Mitnahme eines Beifahrers Schwächen. Nach Bodenwellen schwingt das Heck relativ lange nach. Die nicht justierbare Dämpfung zeigt sich in diesen Fällen als etwas schwach.

## 2,4 SICHERHEIT

### 2,3 Bremsen

Das Vorderrad der MT-07 wird mittels Vierkolben-Festsattel-Zangen über zwei 282 mm durchmessende Bremsscheiben verzögert, die Schwimmsattelbremse am Hinterrad wirkt auf eine Scheibe mit einem Durchmesser von 245 mm. Der gemittelte Vollbremsweg von fast 43 m aus 100 km/h sortiert die MT-07 in diesem Kriterium im Mittelfeld ein.



⊕ Die Bremse verfügt über eine gute Wirkung, ist überwiegend gut dosierbar und thermisch hoch belastbar.

⊖ Für Vollbremsungen sind relativ hohe Handkräfte erforderlich. Das Potenzial der Bremse ist wegen des Fahrzeugkonzeptes nur bedingt in kürzere Vollbremswege umsetzbar. Der kurze Radstand, die Höhe des Gesamtschwerpunktes und die tief eintauchende Vorderrad-Gabel begünstigen eine starke Nickbewegung, in deren Verlauf das Hinterrad deutlich abheben kann. Wegen des relativ niedrigen Fahrzeuggewichtes gewinnt das Fahrergewicht starken Einfluss auf die Gesamtschwerpunktshöhe und damit auf die Bremsdynamik.

## 2,9 Assistenzsysteme

Die MT-07 verfügt lediglich über ein einfaches Zweikanal-ABS des Herstellers Advics. Vorder- und Hinterradbremse sind nicht kombiniert. Weitere Assistenzsysteme werden nicht angeboten.

⊕ Das ABS arbeitet zuverlässig und berechenbar.

⊖ Die Fahrzeugreaktionen, die von der ABS-Regelung hervorgerufen werden, sind deutlich spürbar. Das ABS arbeitet relativ grob, wodurch Bremsweg verschwendet wird. Ein Hinterrad-Abhebe-Verhinderer, der die Stabilität besonders bei Vollbremsungen auf Gefällstrecken verbessern würde, fehlt. In diesen Situationen steigt das Heck der Maschine teilweise schnell an, was besonnene Fahrerreaktionen erforderlich macht.



Bei Vollbremsungen steigt das Heck teilweise schnell und weit an.

---

## Beleuchtungsanlage

Der einfache Freiflächenscheinwerfer wird von einer H4-Lampe erhellt.

⊕ Die Lichteigenschaften und die Ausleuchtung des Abblend- und Fernlichts ist für einen Scheinwerfer dieser Größe und Bauform gut.

⊖ Kein Tagfahrlicht.

---

## FAHRZEUGKOSTEN

Eine Übersicht der geschätzten Kosten enthält das Datenblatt auf der letzten Seite.

---

### Betriebskosten

Die Betriebsaufwendungen ergeben sich vorrangig aus den Kraftstoffkosten. Mit einem geschätzten Alltagsverbrauch von 3,9 l/100 km und einer Jahresfahrleistung von 5000 km ergeben sich jährliche Spritkosten von ca. 300 Euro. Zusammen mit einer Pflegepauschale von 70 Euro ergeben sich insgesamt Betriebskosten von 370 Euro pro Jahr.

---

### Werkstatt-/Reifenkosten

Yamaha sieht laut Wartungsplan für die MT-07 neben den jährlichen Prüfungen Inspektionsintervalle von 10000 km vor. Über eine Haltedauer von 5 Jahren sind bei einer Jahresfahrleistung von 5000 km je nach Stundensatz der Werkstatt Wartungskosten von 210 bis 240 Euro pro Jahr zu veranschlagen. Ventilspielprüfungen sind nur für alle 40000 km vorgesehen, so dass diese für die hier vorgenommene Modellberechnung keine Bedeutung haben.

Als Reifenkosten können bei einer Laufleistung von 6000 km pro Reifensatz jährliche Aufwendungen von ca. 300 Euro angesetzt werden, wenn Aus- und Einbau der Räder von der Werkstatt vorgenommen wird.

Somit ergeben sich für die genannten Annahmen Gesamtkosten von ca. 510 bis 540 Euro pro Jahr.

---

### Wertstabilität

Eine Abschätzung der Wertstabilität der Yamaha MT-07A ist wegen der bislang kurzen Modelllaufzeit und der hohen Nachfrage bei gleichzeitig begrenzter Verfügbarkeit nur schwer möglich. Derzeit werden vereinzelt gebrauchte Fahrzeuge zu Preisen angeboten, die auf dem Niveau des Listenpreises des Herstellers oder sogar darüber liegen. Grundsätzlich ist wegen der anhaltend hohen Nachfrage für die nächsten Jahre mit einem nur geringen Wertverlust der Maschinen mit ABS zu rechnen.

---

### Nützliche Informationen

Die MT-07 wird mit (MT-07A) und ohne (MT-07) ABS angeboten. Die MT-07 kostet 5895 € (Stand: 11/2014). Der ADAC empfiehlt grundsätzlich die Anschaffung von Motorrädern mit ABS. Der Sicherheitsgewinn durch dieses Assistenzsystem im alltäglichen Einsatz wird nur dann voll wirksam, wenn das effektive Bremsen mit ABS beherrscht wird. Um dies zu lernen, bieten sich Übungen auf abgesperrten Strecken oder bei Sicherheitstrainings an.

Die MT-07A, die hier in ihrer Basisversion mit ABS getestet wurde, wird von Yamaha auch in der Version MT-07 ABS Moto Cage angeboten. Die wichtigsten Eckdaten dieser Version sind mit denen der Basisversion identisch. Unterschiede ergeben sich in der Ausstattung. Yamaha spricht von einer robusteren Version der MT-07A.

Die MT-07A wird auch in einer für die Führerscheinklasse A2 tauglichen Leistungsvariante mit 35 kW (48 PS) angeboten.

Im Oktober 2014 hat Yamaha einen Rückruf veröffentlicht, der die Modelle MT-07 und MT-07A betrifft. Das ursprünglich zu lange Batteriekabel am Plus-Pol kann unter der Sitzbank eingeklemmt werden. Dadurch ist es nicht ausgeschlossen, dass es zu einem Kurzschluss und damit zu einem Brand kommt. Als Abhilfe wird im Rahmen der kontrollierten Rückrufaktion durch Yamaha-Händler ein kürzeres Batteriekabel verbaut. Alle Besitzer einer MT-07 werden gebeten, wegen dieses Rückrufs einen Yamaha-Händler aufzusuchen.

Weitere Infos zu diesem und anderen Rückrufen finden Sie unter: [ADAC-Rückruf-Datenbank](#)

## DATEN UND MESSWERTE YAMAHA MT-07

2-Zylinder-Reihenmotor	Schadstoffklasse Euro 3
Hubraum	689 ccm
Leistung	55 kW (75 PS)
bei	9.000 U/min
Maximales Drehmoment	68 Nm
bei	6.500 U/min
Ventile pro Zylinder	4
Ventilsteuerung	DOHC
Kraftstoffart (Mindestqualität)	Super (95 ROZ) auch E10
Kühlung	Flüssigkeit
Kraftübertragung	Kette (links)
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Radstand	1400 mm
Nachlauf	90 mm
Federweg vorne/hinten	130/130 mm
Reifengröße vorne	120/70 ZR 17 M/C (58W)
Reifengröße hinten	180/55 ZR 17 M/C (73W)
Bremsen vorne/hinten	2 Scheib. Ø 282 mm/Scheib. Ø 245 mm
Wendekreis (aufrecht geschoben)	5,5 m
Höchstgeschwindigkeit	207 km/h
Durchzug 60 - 100 km/h (5. Gang)	4,1 s
Durchzug 100 - 140 km/h (5. Gang)	5,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	42,9 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	4,5 l
Testverbrauch pro 100 km Landstr./Autobahn	3,9/4,2 l
Länge/Breite/Höhe	2108/845/1240 mm
Sitzhöhe (mit Fahrer 84 kg besetzt)	760 mm
Leergewicht/Zuladung	182/173 kg
Tankinhalt	14,0 l
Reichweite (Landstraßenverbrauch)	360 km
Garantie	2 Jahre

ADAC-Testwerte fett! Stand: 10/2014

## REIFENFREIGABEN (AUSWAHL, OHNE GEWÄHR, STAND 10/2014.)

Vorderreifen (120/70 ZR 17)	Hinterreifen (180/55 R 17)
BRIDGESTONE BT023 F	BT023R M
CONTI. ContiRoadAttack 2 (EVO)	ContiRoadAttack 2 (EVO)
CONTI. ContiSportAttack 2	ContiSportAttack 2
METZELER Roadtec Z8 Interact M Fr.	Roadtec Z8 Interact M
METZELER Sportec M7 RR M Fr.	Sportec M7 RR
MICHELIN Pilot Road 3	Pilot Road 3A
MICHELIN Pilot Road 4	Pilot Road 4
MICHELIN Pilot Power	Pilot Power
MICHELIN Pilot Power 2CT	Pilot Power 2CT
PIRELLI Angel GT Fr.	Angel GT
PIRELLI Diablo Rosso II K Fr.	Diablo Rosso II

## KOSTEN

Abschätzung bei fünfjähriger Haltungsdauer u. Jahresfahrleistung von 5.000 km.

Jährliche Betriebskosten (Kraftstoff, Pflege)	ca. 370 Euro
Jährliche Kfz-Steuer	51 Euro
Jährliche Werkstattkosten: Wartung/Reifen	ca. 500 Euro
Jährlicher Wertverlust	keine Abschätzung möglich
Versicherung (ganzjährig, Mittelung verschied. Voraussetzungen)	
Haftpflicht (SF5, 35%)	ca. 110 Euro
Teilkasko (SB 150 €)	ca. 100 Euro
Vollkasko (SF5, 40%, SB 300 €)	ca. 630 Euro
Grundpreis (ABS-Version, ohne Nebenkosten)	6395 Euro

## AUSSTATTUNG (Auszug, Stand: 10/2014)

### TECHNIK/ KOMFORT

Bordsteckdose	45 Euro
Elektronische Wegfahrsperre	Serie
Seitentaschen-Halterung	110 Euro
Softbag-Satteltaschen (bis 42 Liter)	220 Euro
Topcaseträger	140 Euro
Topcase (City 39 Liter)	150 Euro
Tankrucksack-Montagering	55 Euro
Tankrucksack Tour (bis 22 Liter)	190 Euro
Warnblickanlage	Serie

### SICHERHEIT

ABS (Herst. ADVICS) Modell MT-07A	Serie
-----------------------------------	-------

vom ADAC empfohlenes Zubehör fett

## TESTURTEIL

### MOTORRADTEST

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>ALLTAGSTAUGLICHKEIT</b>	<b>2,6</b>	<b>FAHRVERHALTEN</b>	<b>1,9</b>
Abmessungen/Daten	2,3	Fahrstabilität	1,8
Verarbeitung	2,4	Handlichkeit	1,5
Parken/Rangieren/Tanken	2,3	Federung/Radführung	2,6
Gepäck/Tourentauglichkeit	3,3	Kurvenverhalten	2,1
Serienausstattung	2,7	Fahrverhalten m. Beifahrer	2,8
Wartung	2,6	<b>SICHERHEIT*</b>	<b>2,4</b>
<b>ERGONOMIE</b>	<b>2,6</b>	Bremsen	2,3
Sitzposition Fahrer	2,3	Assistenzsysteme	2,9
Ergonomie Beifahrer	3,1	Beleuchtung	2,3
Armaturen	2,5		
Anzeigen	2,6		
Vibrationen	1,8		
Fahrkomfort/ Windschutz	3,4		
<b>MOTOR/ANTRIEB</b>	<b>2,0</b>		
Motorstart	1,8		
Leistungsentfaltung	1,5		
Fahrleistungen	2,1		
Verbrauch	2,0		
Laufkultur/Geräusche	1,8		
Kupplung	1,9		
Getriebe	2,3		
Kraftübertragung/Lastwechsel	2,3		

\*Sicherheit wird doppelt gewertet.

## NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		