

Yamaha YZF-R6 (2017)

- Fahrbericht aus MOTORRAD 08/2017 -

Mit der neuen YZF-R6 will Yamaha eine lange Erfolgsgeschichte fortführen und gleichzeitig den Sport in der 600er-Klasse am Leben erhalten. Ob die neue Drehzahlfeile den dazu nötigen Drive mitbringt?

Um die Kaste der Sportmotorräder ist es nicht gerade rosig bestellt. Kaum ein Hersteller verkauft große Stückzahlen davon. So fristet der Supersportler in den Showrooms und Katalogen sein Dasein vornehmlich als Imageträger. Bei den Sechshundertern sah es sowieso schon lange finster aus. Als wäre das nicht bereits genug, läuten die Euro 4-Homologationsbestimmungen endgültig das Ende ein: Entwicklungskosten und Verkaufszahlen stehen in keinem lukrativen Verhältnis mehr. Honda, Suzuki, Kawasaki und Triumph sind aus dem 600er-Supersportgeschäft aktuell raus.

Yamaha rechnet dagegen anders und bringt eine brandneue YZF-R6 an den Start. „Wenn niemand außer uns eine entsprechende Maschine anbietet, ist uns der verbleibende Markt immer noch groß genug“, mag das Kalkül dahinter lauten. „Es stand hier nie zur Debatte, die 600er aussterben zu lassen“, erklärt Yamaha-Deutschland-Chef Jörg Breitenfeld gegenüber MOTORRAD. Denn dazu habe die R6 eine zu lange Tradition und eine zu starke Fangemeinde, die auf die drehzahlgerige Maschine schwöre. So jedenfalls die romantische Erklärung. Außerdem kann die Marke mit den gekreuzten Stimmgabeln im Emblem das umfangreichste Programm an Straßensport-Motorrädern überhaupt aufweisen. Ohne die 600er würde ein Baustein fehlen. Und im Hobbyrennsport sowie auf dem Gebrauchtmotorradmarkt erfreut sich die R6 seit dem legendären Modell RJ11 von 2006 in der Tat enormer Beliebtheit. Wenn irgendwo beim Renntraining eine Sechshunderter mitmischt, handelt es sich meist um eine R6.

Damit flugs zum 2017er-Modell. Optisch wurde die neue R6, intern RJ27 genannt, stark an das Superbike YZF-R1 angelehnt. Beide Maschinen besitzen eine Verkleidungsfront mit zentralem Lufteinlass plus LED-Leuchten sowie das luftige, strömungsgünstig gestylte Heck. Vor allem an der Aerodynamik der R6 tüftelten die Ingenieure herum. Die schlanker gezeichnete Linie der Maschine soll eine Verbesserung um acht Prozent gegenüber dem Vorgängermodell bringen und die Neue damit zur windschnittigsten Yamaha überhaupt machen. Neu ist auch der leichte Aluminium-Tank, der 1,2 kg Gewicht im Vergleich mit dem Stahltank des Vorgängermodells einspart. Die kompaktere Batterie und der zwei Zentimeter kürzere Heckrahmen aus Magnesium stehen ebenfalls im Zeichen des Leichtbaus. Trägheit lässt sich die 600er ganz bestimmt nicht anlasten, denn ihr Handling fällt extrem flink aus. Dazu passt der jetzt serienmäßige Quickshifter QSS, der die Gänge schnell und sauber durch das tadellos funktionierende Getriebe schaltet. Dass die Agilität der Maschine nicht in Nervosität umschlägt, liegt neben der bewährten Geometrie an den positiven Eigenschaften des neuen Fahrwerks.

Die aus der R1 stammende 43-mm-KYB-Gabel (voll einstellbar) dämpft selbst bei harten Bremsattacken wunderbar konstant und spricht gut an, was in klarem Feedback fürs Vorderrad resultiert. Auf der Bremse einzubiegen und die Linie dann in Schräglage nochmals enger zu ziehen, klappt mit der R6 mühelos. Das neue Kayaba-Federbein spricht nicht ganz so klasse an wie die Gabel. Aber die Sechshunderter bleibt bei den meisten Fahrmanövern in Balance, sie zeigt beim harten Anbremsen eine bessere Spurstabilität als die Vorgängerin. Die Bremsanlage stammt gleichfalls aus der R1 und macht ihren Job mehr als solide. Sie beißt fest in die 320 Millimeter großen Bremsscheiben, und der Druckpunkt bleibt über den

Turn hinweg stabil. Weiterhin ist ein ABS neu an Bord – es regelt sportlich spät. Im Vergleich zur ebenfalls neuen Traktionskontrolle (TCS) ist es aber nicht einfach so über einen Schalter am Lenker abschaltbar. Die TCS hat sechs Stufen und lässt sich während der Fahrt umstellen, ab dem vierten Gang aufwärts sogar bei nicht vollständig geschlossenem Gasgriff. Obwohl es sich bei dieser Traktionskontrolle um ein vergleichsweise simples System ohne Schräglagensensorik handelt (Basis für den Eingriff ist der Drehzahlabgleich von Vorder- und Hinterrad, woraufhin das System Zündzeitpunkt und Einspritzmenge reguliert), steht es auch schnellen Fahrern ab Stufe drei nicht mit voreiligem Intervenieren im Weg. Was leider auch daran liegen mag, dass die neue RJ27 leistungsmäßig etwas schwach auf der Brust wirkt. Im unteren und bis in den mittleren Drehzahlbereich hinein konnten schon die Vorgängermodelle keine Nägel mit der bloßen Hand einschlagen. Das machten sie dafür im Drehzahlbereich ab 12 000/min bis in den Begrenzer jenseits der 14 500/min mehr als wett und brannten dort ein regelrechtes Feuerwerk ab. Zwar jodelt auch die RJ27 laut Drehzahlmesser bis über 16000/min. Sie wirkt dabei aber selbst im Fahrmodus A mit dem schärfsten Ansprechverhalten (es gibt A, B und Standard) fast schon ein wenig zäh. Ein Blick ins Datenblatt liefert die Erklärung: 118,4 PS Spitzenleistung – das ist weniger Power als die erste R6 von 1999 aufbrachte. Zudem ist die Neue noch nicht einmal leichter als das Vorgängermodell – trotz Alutank und Magnesium-Heckrahmen wiegt sie ein knappes Kilogramm mehr. Schuld daran sind die Elektronik plus weitere Anbauteile. Und natürlich die eingangs erwähnte Zulassungsnorm, denn ohne großvolumigen Auspuff mit entsprechenden Katalysatoren geht es halt nicht mehr. Dem Motor unter Euro 4 mehr Leistung zu entlocken, sei enorm schwierig, erklärt der japanische Techniker.

Sobald es allerdings um den reinen Betrieb auf der Rennstrecke geht, und dort werden die meisten R6-Besitzer ihr Sportgerät einsetzen, gelten andere Regeln. Euro 4 oder eine Straßenzulassung interessiert dort nicht. Für einen einzigen Turn steht während der Präsentation eine mit YEC-Teilen (hauseigene Tuningschmiede von Yamaha) aufgemotzte R6 zur Verfügung. Sie ist nach World-SSP-Reglement aufgebaut und verfügt über eine Akrapovic-Kompletanlage mit einer speziellen ECU plus Mapping und dazugehörigem Racing-Kabelbaum. Das ABS ist bei dieser Maschine entfernt und die Traktionskontrolle stillgelegt. Dafür hat sie neben der Rennverkleidung und einem hauffreudigen Rennsitz aus Moosgummi einen Schaltautomaten mit astreiner Blipper-Funktion. Rein in die erste Kurve – und Gas! Plötzlich ist sie da, die aggressive Drehfreude. Rein mechanisch wurde am Motor nichts verändert, und trotzdem geht diese YZF-R6 ab wie Schmitz' Katze! Herrlich, wie flink die 600er Kurvensektionen durchheilt und wild kreischend mit Zug auf der Kette aus den Radien stürmt. Gäbe es dieses Paket zum günstigeren Kurs und mit Straßenzulassung, stünde die neue R6 bestimmt nicht nur bei den hartgesottenen Racing-Freaks bald ganz hoch im Kurs. Allerdings sieht die Realität wahrscheinlich so aus, dass sich bei einem Basispreis von fast 14000 Euro nur echte Fans für die neue Euro 4-Sechser entscheiden werden.

Technische Daten Yamaha YZF-R6

Motor

Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Nasssumpfschmierung, Einspritzung, 4 x Ø 41 mm, geregelter Katalysator, Lichtmaschine 420 W, Batterie 12 V/9 Ah, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbakcupplung (Anti-Hopping), Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette, Sekundärübersetzung 45 : 16.

Bohrung x Hub 67,0 x 42,5 mm

Hubraum 599 cm³

Verdichtungsverhältnis 13,1 : 1

Nennleistung 87,1 kW (119 PS) bei 14 500/min

Max. Drehmoment 62 Nm bei 10 500/min

Fahrwerk

Brückenrahmen aus Aluminium, Upsidedown Gabel, Ø 43 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Zweiarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Vierkolben-Festsättel, Scheibenbremse hinten, Ø 220 mm, Einkolben-Schwimmsattel, Traktionskontrolle, ABS.

Alu-Gussräder 3.50 x 17; 5.50 x 17

Reifen 120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17

Maße und Gewichte

Radstand 1375 mm, Lenkkopfwinkel 66,0 Grad, Nachlauf 97 mm, Federweg vorn/hinten 120/120 mm, Sitzhöhe 850 mm, Gewicht vollgetankt 190 kg, zulässiges Gesamtgewicht 375 kg, Tankinhalt/Reserve 17,0/3,4 Liter.

Garantie und Preis

Garantie zwei Jahre

Farben: Blau, Schwarz

Preis 13 995 Euro

Nebenkosten 275 Euro