

Die Macht der Maschine

MT-01: Yamaha hat dem Drehmoment ein Denkmal gesetzt / Beschrieben von Walter Wille

Wir hatten ein Motorrad erwartet, und dann kam da in diesem regenreichen Tag wie eine Erscheinung in einem Kegel gleißenden Lichts dieser Allmächtige in Maschinengestalt. Sprachlosigkeit überwältigte uns. Gerade wollten wir ehrfurchtig auf die Knie sinken, die Hände faltend, als zufällig die junge, sehr blonde Kollegin vorbeikam und wir uns so eben noch beherrschten. Irgendwie gelang es dann, das monströse Ding ohne Malheur vom Transportanhänger zu manövrieren, wir schoben es zu seinem Abstellplatz, warteten, bis der Schweiß getrocknet war, schlossen ab, versteckten den Zündschlüssel vor uns selbst und nahmen uns einen Tag, die ersten Eindrücke zu verarbeiten.

Ein Hüne mit einem großen Glotzauge. Mit einem Motor von beängstigendem

fehlen, daß das Cockpitinstrument manchmal spiegelt, die Spiegel dafür gern mal zittern. Sollen sie doch. Vor diesem Motorrad, das sich solch kleinlicher Betrachtung entzieht, zittern noch ganz andere. Es ist ein wirklich großes Motorrad und kein großes Wagnis zu behaupten, daß es schon als Klassiker auf die Welt gekommen ist. Mit der MT-01 hat Yamaha dem Drehmoment ein Denkmal geschaffen.

Katapultkraft aus niedrigsten Drehzahlen und ein tiefer Baß aus den Titan-Tröten an den Flanken der Sitzbank schaffen ein Fahrerlebnis der besonderen Art. Der Druck, den der luftgekühlte Zweizylinder mit fast 1670 Kubikzentimeter Hubraum entfacht, ist immens und steht praktisch mit dem Standgas zur freien Verfügung. Der Dicke grollt von einem stets mehr als 100

Ventiltrieb. Ansonsten wurde das aus der Road Star Warrior stammende 48-Grad-V-Triebwerk mit Vierventiltechnik, elektronischer Einspritzung und Dreiwegkatalysator zur Leistungsvermehrung und Gewichtsreduzierung kräftig überarbeitet. 20 Kilogramm wurden ihm abtrainiert. Getriebeausgang und Kette (statt Riemenantrieb) verlegte man auf die rechte Seite. Das Exup-System, ein in Abhängigkeit zur Drehzahl arbeitendes Ventil im Abgaskrümmer, wurde der MT-01 zur Drehmomentsteigerung verordnet, bisher war es den Vierzylinder-Sportmaschinen vorbehalten.

Der leichte und zugleich steife Aluminium-Druckguß-Rahmen hält sich optisch zurück, um dem Motor nicht die Show zu stehlen. Der umgibt sich mit Komponenten aus der Abteilung Supersport: verstreute Hinterradschwinge nach Art der YZF-R1, Radialbremspumpe, radial montierte Bremsattel, Upside-down-Gabel, verstellbare Federelemente. Auch Großgewachsene fühlen sich wohl im Sattel, der Fahrer sitzt in einer Haltung zwischen entspannt und aktiv in einer tiefen Kuhle am breiten Lenker, genießt Kontrolle und Präzision, sanfte Lastwechsel, freut sich über die erstaunliche Behendigkeit des Schwergewichts auf der Landstraße und den brachialen Durchzug. Nimmt man das Motorrad, wie es ist, hechtet man sich von Bremspunkt zu Bremspunkt, die exzellenten Stopper haben es sicher im Griff, auch wenn die Masse spürbar schiebt. Schnelle Wechselkurven erfordern ein wenig Körperinsatz, etwas Unruhe kann bei Schräglage auf welligem Untergrund aufkommen. Auf der Autobahn geht es bis zur Höchstgeschwindigkeit von etwa 210 km/h stabil geradeaus, mangels Windschutz ist das auf Dauer aber kein Vergnügen.

Es ist auch gar nicht so, daß man dieses Urteil ständig bis zum Äußersten reizen mag. Gern blubbert man mit 1500 Umdrehungen dahin, fühlt dabei seinen Puls, das Atmen, Behen, Stampfen. Die MT-01 bemächtigt sich der Sinne mit der ersten Umdrehung ihrer Kurbelwelle, bei 100 km/h im fünften Gang liegt die Drehzahl gerade mal bei 2300/min, bei Tempo 130 sind es 3000. Wir fütterten sie mit 5,6 bis 7,3 Liter Super je 100 Kilometer. Hochwertige Verarbeitung und schöne Details wie das effektivt illuminierte Instrumentarium mit großem Drehzahlmesser, dessen Zeiger vor dem roten Bereich bei 5500/min zu blinken beginnt, oder der Lichtkranz um den Scheinwerfer wecken Besitzerstolz. Daß Yamaha für dieses Bike kein ABS anbietet, ist indes sehr bedauerlich.

Selten zum Einsatz kamen die hoch angebrachten, dezent versteckten Sozialschuhe. Leider haben wir die junge blonde Kollegin nicht zu einer Ausfahrt an den Großen Arber überreden können. Vielleicht lag es ja nur am geringen Komfort auf dem Beifahrersitz. Egal. Zwei Wochen lang haben wir das Grinsen nicht mehr aus dem Gesicht bekommen. Wir verordnen die MT-01 als Mittel gegen schlechte Laune, empfehlen eine Kreditaufnahme von 13 295 Euro und gehen uns jetzt erst mal rasieren.



Die nackte Katone: Yamahas MT-01 scheint vor Kraft zu platzen.

Foto Wille

Ausmaß, der den Rahmen zu sprengen scheint, was in diesem Fall wörtlich zu nehmen ist: Ein äußerst knappes Chassis spannt sich um das V2-Monumentaltriebwerk wie ein Minikleid aus Seide um die Muskeln von Agata Wrobel, der Gewichtsheberin. Wir bekamen Angst. Um die Straßen der Heimatstadt, die ohnehin in einem schlechten Zustand sind. Was könnte dieses Motorrad alles mit dem Asphalt anstellen: Furchen auf der Frankennallec, Verwerfungen am Opernplatz. Und was würden die Leute denken, wenn die fünf Zentner Kampfgewicht der MT-01 nur auf dem Hinterrad auf sie zubollerten? So entstand der Entschluß, es erst einmal vorsichtig angehen zu lassen.

In den folgenden zwei Wochen kam uns dann der Sinn für Kleinigkeiten abhandeln, ein gutes Gefühl. Wir begannen Nebensächlichkeiten zu belächeln, starker Haarwuchs setzte ein auf Brust, Schultern und im Nacken. Wir bewegten das maskulinste aller Fahrzeuge und verspürten nun Unlust, uns zu rasieren und darüber auszulassen, daß Hauptständer und Tankuhr

Newtonmeter hohen Drehmoment-Plateauau herab, das Maximum von 150 Nm erreicht er schon bei 3750/min. Dabei klingelt seine Nennleistung von 66 kW (90 PS) bei 4750/min gar nicht so aufregend entscheidend aber ist, wie sich das auf der Straße anfühlt. Phänomenal: Zum Anfahren nimmt man den ersten Gang, ansonsten ist nicht so wichtig, welche der fünf Schaltstufen gewählt wird, ob es bergauf oder bergab geht – der V2 macht das schon, er reißt Roß und Reiter durch die Weite des Raums und bügelt jede Steigung platt. Nie wirkt er gehetzt, immer souverän.

Yamaha hat offenbar seinen Quaderkern einmal freies Spiel gelassen. Sie schufen ein Motorrad, das nur schwer in eine Kategorie zu pressen ist: Roadster, Naked Bike, Cruiser, Sportler? Von allem ist was dabei. Ein Dampfhammer-Motor mit Cruiser-Vergangenheit wurde in ein Sportfahrzeug mit Rennzutaten eingepaßt, was gar nicht so einfach war. Problematisch die Bauhöhe des Langhubers, anstelle von obenliegenden Nockenwellen beliebt man es deshalb beim uralten Stoßstangen-