
Fahrbericht Yamaha XSR 900 GP: Grand-Prix-Glamour inklusive

Von Ralf Bielefeldt

An eine goldene Ära soll sie erinnern. Und eine echte Hommage sein an einige der kultigsten Rennmotorräder aus Yamahas Vergangenheit. Eine ambitionierte Vorgabe – und die neue XSR 900 GP erfüllt sie mit Bravour. Das Sportmotorrad im Stil der legendären YZR 500 – Grand-Prix-Bike der 1980er- und 1990er-Jahre – ist eine der schönsten Neuheiten des Modelljahrgangs 2024. Und begeistert obendrein mit grandiosem Fahrspaß.

Bereits der erste optische Eindruck ist ein Wow-Moment: Signalrot mit einem Schuss Orange, Gelb und Weiß – der Farbmix der Launch-Lackierung „Legend Red“ lässt keinen Betrachter kalt. Am Ende der Sitzbank prangt ein nahezu rechteckiger Höcker. Die Frontverkleidung wirkt bewusst, als hätte der Cheftechniker noch mal schnell zwei Windleitbleche angeschweißt, um die Aerodynamik zu optimieren. „Damals“, vor 30, 40 Jahren, war an Rennmotorrädern noch sehr viel „handmade“. Nicht selten wurde bis zum Start noch an der Optimierung gefeilt. Diese Aura verströmt auch die XSR900 GP. Genau das macht sie so einzigartig.

Der teilbedeckte Motor ist ein alter Bekannter: Der hoch gelobte Dreizylinder namens CP3 kommt seit Jahren in allen 900er-Modellen von Yamaha zum Einsatz. Die jüngste, hier eingesetzte Version erfüllt jetzt die Abgasnorm Euro 5+ und debütierte im Frühjahr 2024 in der neuen MT-09. 119 PS bei 10.000 Touren, 93 Nm bei 7000 Umdrehungen pro Minute – wie in der Mutter aller Hyper-Naked- und „Dark Side Of Japan“-Bikes aus dem Hause Yamaha reißt der nach Drehzahlen gierende Triple unter dir den Asphalt auf. Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit der XSR900 GP sind dank der serienmäßigen Frontverkleidung noch ein bisschen besser als bei der eh schon pfeilschnellen MT-09. 235 Stundenkilometer Spitze gibt Yamaha an. Glaube ich gern, auch wenn wir auf den Landstraßen im Hinterland von Lissabon natürlich keine Gelegenheit hatten, das auszureizen.

Die Technik der XSR 900 GP ist prädestiniert für Highspeed-Fahrten und sehr zügige Kurven-Pläsierchen: Vollständig einstellbares Fahrwerk von Spezialist Kayaba (KYB), komplettes Elektronikpaket inklusive 6-Achsen-Sensorcluster (IMU), Quickshifter der neuesten Generation für perfekte Gangwechsel, ohne den Kupplungshebel ziehen zu müssen, Wheelie Control für ein kontrolliertes Steigen des Vorderrads, Slight Control für abgesicherte Hinterrad-Drifts, futuristische Voll-LED-Scheinwerferlinse, fünf Fahrmodi (zwei davon frei konfigurierbar) – technisch ist der Retro-Renner State of the Art. Das gilt auch für die schräglagenabhängige Traktionskontrolle samt korrespondierendem Kurven-ABS und Brake Control System (unterstützt bei harten Bremsmanövern) – alle Zutaten des Elektronikpaketes stammen aus dem oberen Regal und sind serienmäßig an Bord. Genspender des elektronischen Assistenzpakets ist – mit ein paar Abstrichen – das Superbike Yamaha R1. Eine bessere Referenz kann es für eine Sportmaschine aus dem Hause Yamaha kaum geben.

Die Elastizität des Triple-Triebwerks erinnert fast an einen Vierzylinder. Stadtverkehr und Ampelstaus macht der flüssigkeitsgekühlte Motor auch bei südeuropäischer Hitze klaglos mit. Im vierten oder fünften Gang durch die City juckeln, im zweiten oder dritten Gang im oberen Drehzahlbereich durch enge Kurven jagen – geht alles mit der CP3-GP. Der Sound dabei: famos, kernig, potent, willig, aber durchaus im Rahmen. 94 dB(A) Standgeräusch stehen 74 dB(A) Fahrgeräusch gegenüber. Das fällt klar unter „human“, erst recht mit Blick auf die sportliche Ausrichtung des Bikes. Tipp für alle, denen der Unterboden-Endtopf zu unauffällig ist: Im Zubehör gibt es ein Renn-Kit mit Akrapovic-Auspuffanlage und zusätzlicher Motorverkleidung.

Die Sitzposition ist überraschend komfortabel für eine klassische Sportmaschine. Passend zur Retro-Ästhetik und Ausrichtung der XSR900 GP sitzt der Fahrer nach vorn geneigt, um

ein gutes Gefühl fürs Vorderrad zu entwickeln; schmerzende Handgelenke vom Abstützen des eigenen Körpergewichts bleiben ihm aber erspart. Das verdankt er zum einen dem oberhalb der oberen Gabelbrücke montierten Clip-On-Lenker mit Riser, der sich dem Fahrer freundlich entgegenstreckt, zum anderen der entspannten Sitzposition. Die Fußrasten sind im Vergleich zur MT-09 leicht erhöht und nach hinten versetzt. Die Fußrastenanlage lässt zudem zwei Positionen zu und kann so individuell angepasst werden.

Ein Augenschmaus ist auch das reduzierte, vollfarbige Cockpit. Das 5-Zoll-TFT debütierte in der MT-09 und bietet via Smartphone-Konnektivität eine großzügig formatierte Routenführung. Das Bedienmenü ist nach kurzer Eingewöhnung selbsterklärend. Auch die Bedienelemente werfen keinerlei Fragen auf: neuartige Blinkerwippe, Fahrprogrammtaste, Joystick für die Menüführung – alles sehr übersichtlich und ergonomisch gut platziert. Für Überraschung sorgte der Verbrauch bei unserer Testfahrt: 5,0 Liter auf 100 Kilometer gibt Yamaha für seine Retro-Rennmaschine (ab 13.499 Euro plus 400 Euro Nebenkosten) offiziell an. Laut Bordrechner reichten meiner Maschine 4,9 Liter. So macht Sport Spaß. (aum/rb)

Daten Yamaha XSR 900 GP

Motor: Dreizylinder, flüssigkeitsgekühlt, 890 cm³
Leistung: 87,5 kW / 119 PS bei 10 000 U/min
Max. Drehmoment: 93 Nm bei 7000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 235 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h: k.A.
Getriebe: 6-Gang
Antrieb: Kette
Tankinhalt: 14 Liter
Sitzhöhe: 835 mm
Gewicht: 200 kg (vollgetankt)
Normverbrauch: 5,0 l/100 km
CO₂-Emissionen: 116 g/km
Testverbrauch: 4,9 l/100 km
Bereifung: 120/70-17 (v.), 180/55-17 (h.)
Preis: ab 13.899 Euro (inkl. Überführungskosten)

Bilder zum Artikel



Yamaha XSR 900 GP.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



Yamaha XSR 900 GP.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



Yamaha XSR 900 GP.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



Yamaha XSR 900 GP.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



Yamaha XSR 900 GP.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



Yamaha XSR 900 GP.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



Yamaha XSR 900 GP.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



Yamaha XSR 900 GP.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



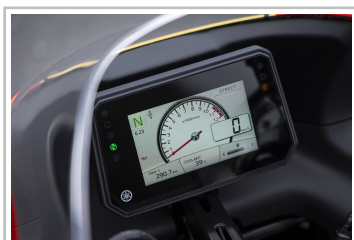
Yamaha XSR 900 GP.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



Yamaha XSR 900 GP.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



Yamaha XSR 900 GP.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



Yamaha XSR 900 GP.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



Yamaha XSR 900 GP.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



Yamaha XSR 900 GP.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



Yamaha XSR 900 GP.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha
