

# Onlinemotor

## Yamaha Niken GT

Die herausragende Neuentwicklung auf dem Motorradmarkt kommt aktuell von Yamaha und hört auf den Namen Niken. Ich fahre die Niken als GT Version im Rahmen einer Pressereise durch die Ardechè und die Haute Loire in Frankreich.



Entgegen dem normalen einspurigen Bike verfügt die Niken über 2 Vorderräder. Die gemeinsame Führung erfolgt in einem Parallelogramm, welches sich in Höhe des unteren Lenkkopflagers befindet. Dieses Parallelogramm bietet die Möglichkeit die Niken so wie ein einspuriges Bike in die Kurve zu neigen.

Hinzukommt die jeweilige Teleskopfederung (Upside-Down-Federgabeln) eines jeden Vorderrades, die vollkommen unabhängig von einander reagieren kann.



Das ist die Technik, aber wie fährt sich die Niken mit diesem optisch zu präsenten Vorderbau.

Bereits auf den allerersten Metern ist unmissverständlich klar, dass die Niken sich fährt wie jedes normale Motorrad. Das Neigungsverhalten ist identisch und hinter

dem wuchtigen Tank kann man auch bei anderen Bikes das Vorderrad nicht sehen.



Der normale Biker versucht jeder Fahrbahnaufpflasterung und jedem insbesondere nassen Gullideckel auszuweichen. Der Niken Tester stellt sich diesen Herausforderungen und folgt außerdem jeder Längsfuge im Asphalt und durchfährt jedes Schlagloch um die Unterschiede herauszufedern.



Fahrwerksunruhen durch Längsfugen gehören der Vergangenheit an, weil die 3 Räder der Niken 3 individuellen Fahrspuren folgen. Fahrbahnaufflästerungen, die nur einseitig befahren werden, werden durch die Federelemente geschluckt wie man es gewohnt ist. Fahrbahnunregelmäßigkeiten die nicht stuf sondern eher spitz angefahren werden, absolviert die Niken eher ruhiger, weil der kurze Schlag quasi halbiert zeitversetzt auf die beiden Vorderräder einwirkt. Verunreinigungen auf der Fahrbahn durch kleine Steinchen aus dem Bankett oder Gehölz und dies erst recht in der Kurve wirken sich bei der Niken nicht annähernd so versetzend aus wie beim normalen Motorrad,

# Onlinemotor

## Yamaha Niken GT

da im das 2. Vorderrad spurführend zur Seite steht.

Ganz extrem beruhigend empfand ich die Vorderradföhrung auf einem lediglich geschotterten Weg zu unserem französischen Gitez, wo sich der vorausfahrende Tourguide gerade in Kurven wesentlich mehr abmühen musste ausreichende Seitenföhrungskräfte zu finden als ich mit meiner Niken.



Sieht man von der imposanten Vorderradföhrung ab nimmt der Fahrer eine reisesportliche Haltung hinter dem rahmenfesten Cockpit ein. Das Cockpit mit der leider nicht höhen verstellbaren Scheibe zieht sich bis zur Sitzbank und beinhaltet den 18 Liter fassenden Tank.



### Ausstattung

Die Niken bietet eine sportliche Verkleidung mit integrierten Doppel-LED-Scheinwerfern und rahmenfesten Rückspiegeln, die zwar LED Blinker integriert haben, die jedoch aufgrund der relativ weiten Distanz zum Fahrer nur ein relativ geringen Sichtausschnitt bieten.

Die Niken bietet 3 Fahrmodi, Traktionskontrolle mit 2 unterschiedlichen Eingriffniveaus und einen Tempomat. Die Anti-

Hopping-Kupplung und ein Quickshifter ist serienmäßig mit an Bord.

Das LCD-Display des Cockpits ist in monochrom ausgeföhrt und bietet dennoch akzeptable Ablesbarkeit aller wesentlichen Informationen.

Als GT Version bietet die Niken einen Hauptständer und leichte Seiten-Koffer. Diese sind mit wasserdichten Reizverschlüssen versehen, die mittels Vorhängeschloss auch gesichert werden können. Dank bester Platzierung der Griffmulde können beide Koffer demontiert sogar von einer Hand getragen werden.



### Motor

Der wassergekühlte 3Zylindermotor der Niken entwickelt aus 847 Kubik eine Leistung von 84,6kW / 115 PS (bei 10.000min<sup>-1</sup>) und entspricht zumindest von der Bauform dem Antrieb aus MT-09 oder Tracer.

Der 18 ltr. Tank bietet eine Reichweite von knapp 300KM. Die von mir errechnete Nachtankmenge ergab Verbrauchswerte von 5,25 bis 5,5 ltr./100KM bei recht zügiger Überlandfahrt.



# Onlinemotor

## Yamaha Niken GT

Die Hubraum Mittelklasse der Niken überzeugt durch ein sehr breites und gleichmäßig nutzbares Drehzahlband. Eine kleine elektronische Drehzahlerhöhung bei Anfahren unterstützt den Fahrer gefühlvoll. Ab 3.000min<sup>-1</sup> kann bedarfsweise auch ohne zu schalten gleichmäßig beschleunigt werden.

Die Fahrwerksgeometrie ist so gestaltet, dass die Niken sehr wohl hochgeschwindigkeitsstabil gefahren werden kann, andererseits jedoch lebendig und dynamisch auf Wechselkurven reagieren kann. Das eher optische Schwergewicht bedingt durch die dominante Frontpartie weicht im Fahrbetrieb einem wirklich agilen Handling.



### Anmerkung

Die Niken bietet eine fixe Sitzhöhe von 820mm und hat ein Gewicht von 263kg, die jedoch in Bewegung nicht auffallen. Wenn überhaupt sind die Lenkkräfte im Stand durch die Gummireibung auf Asphalt minimal erhöht, sobald die Reifen rollen ist kein Unterschied zu anderen agilen Bikes festzustellen.



### Fazit

Stellen andere Tester die Vorteile der Niken eher im Hochgeschwindigkeitsbereich fest, betonen die höher Kurveneingang- und Ausgangsgeschwindigkeit, stelle ich für mich fest, dass ich den Grenzbereich auf den wirklich flotten Südfrankreichkurven nicht ansatzweise erreicht habe. Ich habe zwar das Reifenprofil der Niken in gesamter Auflagefläche dem griffigen französischen Asphalt entgegengestellt aber einen Grenzbereich habe ich nicht erreicht. Vorteile dieser Doppelradführung habe ich allerdings bei eher verhaltener Fahrweise auf losem Untergrund oder sehr schadhafter Fahrbahn wahrgenommen, wo andere Biker ausreichen Seitenführungskräfte am Vorderrad vergeblich suchten, hatte ich bis zu 100% mehr davon.



# Onlinemotor

---

## Yamaha Niken GT