

Pressestimmen FZ-Modelle

Es geht nicht um maximalen Nutzwert oder höchstmögliche Bequemlichkeit. Der Spaß steht im Vordergrund. Und da kann die Yamaha FZ8 ganz groß aufspielen.



Fazer8 Vergleichstest

„Tatsache ist, dass die Fazer8 zwar mit ähnlichen Anlagen, aber einem gründlich anderen Image auf Käuferfang geht. Rein vom Design her wirkt sie sportlich, aggressiv und kaum weniger dynamisch als ein Supersportler: Giftige Insektenaugen als Doppelscheinwerfer, die Heckpartie mit der zweigeteilten Sitzbank stammt direkt von den Supersportlern. Auch das Aggregat der Fazer8 hält Nippen-Tugenden hoch. Ein wassergekühlter Reihenfour mit weit nach vorn gekipptem Zylinderbankett und übereinander gestapelten Getriebewellen - das trägt deutlich die Handschrift der ersten R1 von 1997. Genau so sportlich und vor allem drehzahlgerig gibt sich der Motor.“

„Die Yamaha Fazer8 ist eindeutig das emotionalere Motorrad. Sie strahlt Dynamik und Fahrfreude aus.“



Fazer8 ABS Test Kompakt

„Was haben sie (und wir) alle gemeckert und gelästert! Unterdämpftes Federbein, lasche Gabel, kaum Einstellmöglichkeiten: Die Yamaha Fazer8 ABS musste in der Vergangenheit hinsichtlich des Fahrwerks unangenehme Seitenhiebe einstecken. Für das Modelljahr 2013 bessert der Hersteller daher genau an diesen Stellen nach.“

„Gut so, bietet der Tourensportler ansonsten feine Gene für eine ausgewogene Vorstellung auf der Landstraße. Allein der optische Auftritt beeindruckt. Das typische Yamaha-Gesicht mit den frechen, an Insekten erinnernden Scheinwerfern sticht ins Auge, die moderne und etwas kantige Linienführung unterstreicht den sportlichen Touch der Japanerin. Der unter der Halbschalenverkleidung komplett sichtbare, schwerpunktünstig nach vorn geneigte Reihenvierzylinder mit 779 Kubikzentimetern platziert sich hubraumtechnisch im Mittelfeld zwischen bärenstarken 1000ern und drehzahlhungrigen 600ern. Mit 106 PS und kräftigen 82 Newtonmetern steht der Vierventiler dem Papier nach gut im Futter, und die Sitz- und Lenkerposition bieten dem Fahrer vielfältige Betätigungsfelder.“

„Ob sportliches Knie in Richtung Asphalt strecken, flottes, aber lässiges Kurvensurfen oder eine ruhige Langstreckenetape: Die Fazer lässt so ziemlich alles mit sich anstellen. Neuerdings muss der Spaß auch auf buckeligen Pisten nicht vorzeitig aufhören, ab sofort gibt sich die Yamaha dämpfungsseitig keine Blöße mehr.“

„Die Upside-down-Gabel, die seit der Vorstellung der Fazer8 im Jahr 2010 ohne Einstellmöglichkeiten auskommen musste, ist nun mit einer verstellbaren Federbasis und Zugstufendämpfung versehen. Das bietet spürbar mehr Reserven - vor allem, wenn man es mal fliegen lässt. Dann taucht die Front beim beherzten Griff in die tollen, exakt dosierbaren Bremsen inklusive ABS nicht mehr so tief ein, offenbart sich dabei jedoch auch nicht als Rüpel, der über Schlaglöcher unsanft hinwegbügelt. Komfortabel ist die Yamaha also weiterhin. Das modifizierte Federbein, das sich jetzt zusätzlich zur Federbasis in der Zugstufe fein justieren lässt, verhindert (ob mit oder ohne Sozius) zuverlässig, dass sich die vollgetankt 217 Kilogramm schwere 800er beim Plätten aufeinanderfolgender Bodenwellen wie bisher aufschaukelt. Hier hat Yamaha also in allen Belangen gute Arbeit geleistet und die Fazer an den richtigen Stellen optimiert.“

„Die Fazer8 ABS steht in diesem Modelljahr also deutlich aufgewertet in den Schaufenstern. Seitenhiebe muss sie also dank der neuen Einstellmöglichkeiten der Dämpfung nicht länger einstecken.“

MOTORRAD

Europas größte Motorradzeitschrift 08/2013

FZ8 - Nackter Wahnsinn

„Was nicht heißt, dass der Motor träge oder wenig feurig ist. Nein, bis 4.500/min bummelt es sich mit dem Vierzylinder grandios auf der Landstraße, ab 6.000/min gießt er ausreichend Öl ins Feuer und erreicht bei 10.000/min seine Höchstleistung von 106 PS.“

„Der FZ8-Motor beeindruckt durch sanfte Gasannahme und Laufruhe.“

„Dem 2013er-Modell hat der Hersteller nicht nur Blinker mit Klarglasabdeckung und einen schöneren, wertiger aussehenden Schalldämpfer beschert, sondern auch einstellbare Federelemente.“

„Sowohl an der Gabel als auch am Federbein ist jetzt zusätzlich zur verstellbaren Federbasis die Zugstufe einstellbar. Bei relativ geöffneter Zugstufe arbeitete das Federbein auf 2012er-Niveau mit viel Komfort. Ist die Zugstufe dagegen fast geschlossen, macht die FZ8 nun selbst sportlich engagierten Fahrern Spaß, denn das Heck bleibt viel ruhiger.“

„Selbst bei voller Vorspannung und geschlossener Dämpfung bleibt die FZ8 ein gutmütiges Motorrad, das noch mit ausreichend Komfort verwöhnt. Dazu tragen nicht nur die gelungene Fahrwerksabstimmung und die 130 Millimeter Federweg vorn wie hinten bei, sondern auch die Sitzposition, die für Menschen zwischen 1,65 und 1,80 Meter ideal passt. Fußrasten, Lenkerenden und Sitzbank befinden sich exakt dort, wo man sie vermutlich selbst gern hingeschraubt hätte. Die FZ8 integriert ihre Fahrer perfekt, und selbst klein gewachsene Zeitgenossen finden durch die schmale Taille und geringe Sitzhöhe von nur 810 Millimetern sicheren Stand auf dem Boden.“

MOTORRAD

Europas größte Motorradzeitschrift 18/2012

Test & Technik: Vergleichstest Mittelklasse-Naked-Bikes

YAMAHA FZ8 WGP 50th ANNIVERSARY

„Ganz klar: In dieser feinen Lackierung fliegen der FZS bereits im Stand die Herzen zu - weiß-rot-schwarze Werksfarben anlässlich des 50-jährigen GP-Jubiläums im Jahr 2011. Einfach edel und elegant. Eine Geisha in samtigen Dessous. Optisch sehr attraktiv für moderate 300 Euro Aufpreis. Überhaupt bietet die Yamaha FZS viel Motorrad fürs Geld. Denn sie ist im Prinzip eine auf 779 Kubik geschrumpfte FZ1. Die große Schwester stiftete den piekfeinen Alu-Rahmen mit geschraubtem Heck und die formschöne, mächtig stabile Bananenschwinge. Plus die Grundkonstruktion des Vierzylinders. Nur dass die 800er kleinere Kolben bei identischem Hub und einen Vier- statt des Fünfventilkopfs trägt.“

**Motorrad-
fahrer**

09/2012

Yamaha FZ8 ABS Vergleichstest

„Die FZ8 jagt nicht nur spielerisch die Drehzahlmessernadel bis über den Zenit hinaus, sondern tritt unten und in der Mitte rein subjektiv am kernigsten in Aktion.“

„Dazu gesellt sich die sanfteste Gasannahme - alle drei vertrauen auf Einspritzanlagen mit Doppeldrosselklappen - beim Übergang von Schiebebetrieb auf Zug sowie das geringste Spiel im Antriebsstrang.“

„Das Cockpit hat sich schon an der FZ1 als praktisch erwiesen. Eine moderat sportliche Tourenhaltung ermöglicht die Lenkerform der FZ8.“

„Und so zaubert die FZ8 bei der Messung aus 100 km/h sogar den kürzesten Weg aufs Parkett. Positiv ist das durchweg geringe Aufstellmoment beim Bremsen in Schräglage zu vermerken.“

„Trotz ihrer knackigen Handling-Qualitäten bedient die FZ8 auch wegen ihres Motors durchaus touristische Ansprüche.“



Test Fazer8 ABS

„Die Vorzüge der "oberen Mittelklasse"; akzeptabler Preis und gute Ausstattung.“

„Mit der Fazer 8 ist Yamaha gestalterisch ganz nah dran an der FZ1 Fazer mit dem vollen Liter Hubraum, und das ist kein Zufall. Rahmen und Schwinge sind schlicht identisch. Doch auch der Antrieb unterscheidet sich nicht zu dramatisch vom großen Geschwinsterkind mit den Stemmerhosen, Aufmerksamkeit von den Ingenieuren bekam er trotzdem.“

„Die Einstiegs-Verve, mit der der Four ab 2500/min gegen die Schwerkraft kämpft, stimmt zunächst schon mal hoffnungsvoll. Vor allem, weil von den ersten Metern an sein wirklich ernstzunehmender Benimm hervorsteht: sanft, aber trotzdem diensteifrig am Gas, und aus tiefsten Drehzahlen ohne Murren.“

„Ein dickes Lob dem Chassis, homogener kann ein Fahrwerk kaum sein.“



05/2012

Vergleichstest – Sechs giftige Nakedbikes

FZ1 ABS / FZ8 ABS

„Nach Italien und Great Britain nun also die nackten Schwestern aus Nippon. Ein verlockendes Pärchen sind die R1-Ablegerin FZ1 und die 800 Kubik-Zwischengröße der FZS. Rauf auf den Sattel, schon wummert das 104 Nm starke Kraftwerk der Großen dezent los. Mit Druck aus der Mitte schiebt der Vierzylinder an. Hoppla! Sonst galt doch gerade die FZ1 als drehzahlgeriges Luder, das mehr Superbike- als Landstraßen-Charakter besitzt. Und jetzt? Mit 45 km/h im letzten Gang, der leider im etwas faden Cockpit nicht angezeigt wird, beschleunigt die große Nackte ohne

spürbare Hänger aus der City. Herrlich schaltfaul lässt sie sich durch den zunehmenden Verkehr schlängeln. Hat Yamaha still und heimlich optimiert? Scheint so. Auch auf der Landstraße wird die ungewohnte Tugend des Motors immer wieder für ungläubiges Kopfschütteln sorgen - im besten Sinne.“

„Das Sitzgefühl ist gut. Aktiv am breiten Lenker freut man sich auf das anstehende Kurvenrübern.“

„Der Blockierverhinderer passt perfekt zu den Yamahas. Nicht zu bissig, kommt man mit mittlerer Handkraft immer schnell und sicher zum Stehen. Motorseitig teilen sich die beiden Schwestern die gute Laufkultur und das schöne Ansprechverhalten. Die Getriebe sind bei beiden die besten im Testfeld. Das Triebwerk der FZ8 ist aber natürlich lang nicht so drehmomentstark wie das der 1000er.“

„Zurück in der Stadt flutschen beide Japanerinnen flott durch den Verkehr. Es macht irre Spaß, genervten Autofahrern ein Schnippchen zu schlagen und sich durch die Staus zu schlängeln. Yamaha hat beide FZs mit Akrapovic-Endtöpfen aus dem Zubehör-Sortiment bestückt. Fein, denn durch diese sonore, aber nicht aufdringliche Klangkulisse wird das Ganze artgerecht untermalt. Zum Protzen taugen die wuchtigen Erscheinungen beide. Die FZ1 beherrscht zudem noch das Wheelen sehr gut. Ein kurzer Gasstoß reicht, und schon brennt man kilometerweit auf dem Hinterrad durch die Prärie.“



Test Fazer8 ABS DIE MACHT DER ACHT

„Die Fazer8 ist mit ihren verlässlichen Allrounder-Qualitäten ein echter Gewinn fürs Mittelklasse-Segment.“

„Sie hat ein breites grinsen aufgelegt, und die Fazer8 hat auch allen Grund dazu. Schelmisch schauen die schlitzförmigen Scheinwerfer des Stöpsels der Fazerfamilie von Yamaha aus dem halben Kleid. Ein Blick, der schwach macht. Gibt man den Reizen nach, dankt die Maschine es mit Liebenswürdigkeit und Genügsamkeit. Die 800er ist ein treuer Begleiter mit souveränen Allrounder-Qualitäten, dem es trotzdem nicht an Spritzigkeit und Spieltrieb fehlt. Frischgebackene Motorradfahrer überfordern die 106 PS des Reihenvierzylinders nicht, sie erfreuen sich, ebenso wie erfahrene Biker, am säuselnden Sound des kraftvollen 800er-Motors und den feinen Vibrationen, die an die Unterarme weitergegeben werden.“

„Der Lenker ist optimal gekröpft, was eine aufrechte Sitzposition, eine gute Übersicht im Stadtverkehr und eine lockere Armhaltung ermöglicht. Das hohe Windschild schützt angemessen. Bremsmanövern kann der Fahrer gelassen entgegensehen, die Stopper beißen kräftig zu. Zudem arbeitet das serienmäßige ABS hervorragend.“

KURZURTEIL

- Bremsen mit ABS, gut dosierbar
- Gute Verarbeitung
- Komfortabel und besonders soziustauglich
- Gelungene Ergonomie
- Sehr handlich



**Vergleichstest: Suzuki GSR750 – Kawasaki Z750 – Yamaha FZ8 ABS
Sieger beim Punktevergleich – YAMAHA FZ8 ABS**

„Beim Studium der Fahrwerkskonzepte fällt auf, dass Yamaha der FZ8 einen piekfeinen Alu-Rahmen und eine nicht minder edle Gussschwinge aus dem gleichen Leichtmetall spendiert. Daneben sehen die Stahlchassis und die extrem simplen Stahlkastenschwingen mit den Kettenspannern im Kreidler-Design schon ziemlich ärmlich aus.“

„Dennoch erfreulich, dass die Yamaha trotz dieser feinen Bauteile kaum teurer kommt als die einfacher gestrickten Mitbewerber.“

„Völlig anders interpretiert die Yamaha FZ8 das Thema. Die ausgeprägte Drehmomentstufe verlangt bei flotter Kurvenhatz nach einem flinken Schaltfuß, der die Drehzahl in der oberen Hälfte hält. Und das Fahrwerk erfordert vom Fahrer mehr Körpereinsatz. Im Ergebnis klappt der sportive FZ8-Fahrer die Ellenbogen aus, drückt etwas Gewicht aufs Vorderrad und packt sich das Messer zwischen die Zähne. Dann geht es richtig schnell voran, das Fahrgefühl ist schon sehr nah bei einem „echten“ Supersportler. Das macht Riesenspaß – wenn man es mag.“

„Am besten sitzt der Beifahrer noch auf der Yamaha, deren hintere Sitzhälfte am üppigsten ausfällt. Allgemein verstehen die Hersteller diese Klasse aber eher als Spaßfahrzeuge für Solisten, die ihre Siebensachen im Rucksack unterbringen.“

„Es geht nicht um maximalen Nutzwert oder höchstmögliche Bequemlichkeit. Der Spaß steht im Vordergrund. Und da kann die Yamaha FZ8 ganz groß aufspielen. Gerade weil ihr Handling etwas hemdsärmelig ist und der Motor noch viele Sportgene aus alten R1-Tagen mit sich führt.“



12/2010

Vergleichstest
Meinung Jürgen Schons:

"Ein Naked Bike in der Mittelklasse, mehr Motorrad braucht kein Mensch. Überschaubare Leistung, problemlos im Fahrverhalten, ein puristischer, unverbauter Blick auf Lenker, Straße und damit auf das Wesentliche. Schön, dass es Motorräder für solche Momente gibt. Noch schöner, dass sie die Mittelklasse beleben. Yamaha gebührt ein großes Lob dafür, mit der FZ8 frischen Wind ins Segment zu bringen. Andere sollten folgen."



10/2010

"Rossi fährt eine, Lorenzo fährt eine, und seit kurzem kann jeder Normalsterbliche auch eine fahren: eine 800er Yamaha. Im Vergleich zu den ultrastarken, harten MotoGP-Bikes lässt es Yamahas neues Mittelklasse Naked Bike FZ8 zwar ruhig und komfortabel angehen, aber nicht weniger ehrgeizig."

„Woaaaaah. Die FZ8 erwacht mit dezentem Vierzylinderbrummen zum Leben, bereit, der etablierten Konkurrenz die Stirn zu bieten. Es geht von Stuttgart zur Nordschleife. 320 Kilometer Autobahn und Landstraße mit einer abschließenden Runde durch die grüne Hölle.“

„Schon in der Stadt fallen die guten Manieren der 800er auf. Leichtfüßig schlängelt sie sich vorbei an Autokolonnen, hängt dabei sensibel und kräftig am Gas. Die Sitzposition passt ebenfalls, abgesehen vom zu breiten Tank. Die Fußrasten und der tiefe, breite Lenker bringen den Piloten in eine moderat sportliche Sitzhaltung, die sowohl zum Touren als auch zum ambitionierten Angasen taugt.“

„So muss ein Landstraßenmotor seine Leistung entfalten, Yamaha!“

„Leichtfüßig, aber stabil zirkelt die 800er durch jegliche Kurvenradien, korrigiert mühelos die Linie und sorgt so für jede Menge Fahrspaß.“

- Fahrwerk handlich und gut ausbalanciert
- Kräftige Bremsen
- Gediegene Verarbeitung
- Laufruhiger, durchzugsstarker und drehfreudiger Vierzylinder
- Serienmäßiges ABS

"Doch was beschert uns ein Motorrad, das sich in die Hubraum-Lücke zwischen FZ6 und FZ1 drängelt? Zunächst einmal einen Motor, der Laufkultur und Durchzugskraft großschreibt. Nach kurzem Druck auf den Starterknopf fällt der 779-Kubik-Motor in einen gleichmäßigen, leicht erhöhten Leerlauf."

"Beim flüssigen Kurvenreiten hält man die Kurbelwelle im Bereich zwischen 4000/min und 8000/min, eben dort, wo das Triebwerk am kräftigsten ist. Für angemessene Verzögerung sorgen die bewährten einteiligen Vierkolbenbremsen aus eigenem Hause."

"In der Stadt: Der neue Vierzylinder zeigt auch beim langsamen Fahren vorbildliche Manieren. Dank seiner ausgezeichneten Laufkultur und der gerade in niedrigen Gängen vorhandenen Sprintstärke, verliert selbst nervige Berufsverkehr seinen Schrecken."

"Auf der Landstraße: Für beide Modellvarianten ist hier das richtige Einsatzgebiet. Selbst in Spitzkehren reicht meist der zweite Gang, um mit ordentlich Druck aus der Kurve zu pfeffern"

"Überraschend druckvoll legt der Four schon direkt nach dem Einrücken der Kupplung los. Schon bei 50 km/h kann ohne Reue der sechste Gang eingelegt werden. Das geräuscharme Getriebe überzeugt mit knackig präziser Bedienbarkeit und kurzen Schaltwegen..."

"Mit seinem fülligen Drehmoment - 82 Newtonmeter bietet er im Zenit der Drehmomentkurve bei 8000/min - wirkt der Motor in keinem Bereich schwach. Ab 5500/min schippt er für die sportliche Fraktion bei der dynamischen Auseinandersetzung mit Passstraßen Kohle satt ins Feuer und legt bei 8000/min noch eine Schippe nach. Dieses lebhaftes Niveau hält er summend, aber vergleichsweise vibrationsarm bis in fünfstellige Drehzahlregionen durch..."

"Ein Vierzylindererlebnis im Breitbandformat mit einem Ausrufezeichen hinter den im Alltag gängigen Drehzahlregionen. Dieser Motor bietet Vortriebssouveränität, ohne zu verschrecken, Willigen zeigt er bei Bedarf aber auch ein angeschärftes Potenzial..."

"In ihren Handlungeigenschaften profitiert die FZ8 davon, dass schon die FZ1 vergleichsweise schlank ausgefallen ist. Der Knieschluss ist im Vergleich zur Großen aber noch mal enger geworden, die Sitzhöhe liegt bei moderaten 815 Millimetern. Das schafft eine Verbindung aus Fahrer und Fahrzeug, die in allen Fahrsituationen zu flüssiger Dynamik fähig ist, bietet die nötige Fahraktivität kombiniert mit einem guten Überblick. Gutmütig neutral und handlich agiert das Fahrwerk, wenn auch nicht messerscharf..."

"FAZIT: Ein druckvolles, in der Summe seiner Eigenschaften entspannend handzahmes Naked Bike bietet Yamaha mit der FZ8. Genießer können sich aufs Potenzial bei niedrigen Drehzahlen verlassen, Dynamiker freuen sich über Leistungsreserven beim Drehen. Die FZ8 bietet eine für Yamaha typische, ordentliche Verarbeitungsqualität..."



06/2010

„...Sauber nimmt die 8er nämlich das Gas an, gleitet nahezu lastwechselfrei vom Schiebe- hinüber in den Zugbetrieb und befördert die Fuhre schon ab 3000/min brauchbar vorwärts. Wirklich toll macht der Vierzylinder seine Sache zwischen 4500 und 8000/min, also genau in dem Bereich, der auf Landstraßen so viel Spaß macht. Druck ist hier ständig vorhanden, ein Leistungsloch nicht auszumachen..."

„...Das sollen 106 PS sein? Fühlt sich nach mehr an..."

„...Aber das ist insgesamt genau der der Charakter, den so ein Motorrad braucht. Bei den Hörnern gepackt, unterstützt die aktive Sitzposition auf der nackten FZ sportliche Ambitionen. Die Bremse ist dem ebenso gewachsen..."

„...Wollen wir aber mal einlenken? Wir wollen! Das Handling ist toll. Mühelos lässt sich die 216 Kilogramm schwere FZ8 abwinkeln und schön übers Vorderrad um die Kurve führen. Ein agiler Hüpfen ist sie geworden, prima wirft sie sich von einer in die nächste Kurve. Die 180er-Hinterreifen ist dafür genau der richtige. Zielgenau führt die Yamaha außerdem hin zum gewünschten Kurvenausgang. Da braucht es keine fahrerische Finesse, und so vermittelt sie das Flair eines echten Spielzeugs, da ist für jeden Fahrertyp etwas dabei. Die Stabilität stimmt ebenfalls. Nervös wirkt sie in keinem Moment..."

„...FAZIT: Aufschlag gelungen! Besonders die FZ8 bereichert das Segment im oberen Mittelklasse-Feld um ein attraktives Naked Bike mit sportlichem Charakter. Der Motor ist das ganz große Plus. Der Preis von 8500 Euro geht voll in Ordnung. Für 300 Euro Aufpreis gibt es die Fazer8 mit Halbschale als touristischere Variante. Beide Modelle stehen der Yamaha-Modellpalette jedenfalls gut zu Gesicht..."

„Ich muss schon sagen: Das heisere Brüllen, mit dem die neue 800er das energische Drehen am Quirl quittiert, ist nicht von schlechten Eltern. Akustisch könnten wir es fast mit den Cracks auf dem nahen Circuit Paul Ricard aufnehmen...“

„Tolle Laufkultur, kein Gerüttel, leichtgängige Kupplung und fluffiges Sechsganggetriebe: Der Reihenvierer macht auf Antrieb Laune...“