

TEST

YAMAHA XT 660Z TÉNÉRÉ

Generations- wechsel



Ténéré – ein legendärer Name ist zurückgekehrt auf die Motorradbühne. Was hat die moderne Fassung des sagenumwobenen Offroaders alles drauf?

Von Ouagadougou nach Tamanrasset, durchs Hoggar-Gebirge und den Grand Erg oriental – für jeden fernreiselustigen Motorradfahrer waren und sind Fahrten durch die Sahara das gefundene Fressen, das Salz in der Abenteurersuppe, die Kirsche auf dem Offroad-Kuchen. Und vor zehn, 15 oder 20 Jahren waren es immer die gleichen Motorräder, die sich dort tummelten: BMW GS, Honda Africa Twin, Suzuki DR und natürlich die Ténéré. Ohne Markenname, ohne Hubraumangabe, einfach nur Ténéré, und jeder wusste, was gemeint war.

Seit vergangenem Jahr, 25 Jahre nach der Geburt der Ténéré und knapp zehn Jahre nach ihrem Ableben, versucht Yamaha, mit der neuen XT 660Z wieder an glorreiche Zeiten anzuknüpfen. Die Chancen dafür stehen gut, denn die neue Ténéré kommt genauso, wie man sich eine richtige Enduro vorzustel-

len hat: viel Federweg, viel Bodenfreiheit, viel Sitzhöhe und relativ grobe Stollenreifen. Damit setzt sie ein Signal gegen die vielen verweichlichten Soft- und Pseudoenduros, die wie so viele vierrädrige SUVs Geländefahrten nur noch vom Hörensagen kennen und denen bei der Auslieferung nur noch die Spraydose mit Kunstdreck fehlt.

Nein, da ist die Yam schon ein ganz anderer Schnack, authentisch, wie man heutzutage so gern sagt. Sie sieht nicht nur nach Enduro aus, sie ist auch entsprechend ausgerüstet. Gerade daran und an den Detaillösungen merkt man, dass sich ihre Konstrukteure wirklich etwas überlegt haben und die Erfahrungen aus der alten Ténéré einfließen ließen. Der Tank etwa wird links und rechts von Protektoren aus bruchfestem Kunststoff eingefasst, gleiches gilt für die Flanken des Motors und seine Unterseite. Und falls einer der Schützer mal zu Bruch gehen sollte, kann man ihn einfach gegen einen neuen austauschen. Der Ausgleichsbehälter der hinteren Bremse findet ein sturz-sicheres Plätzchen am Rahmen, und am Kupplungsdeckel verhindert eine Metallplatte das Eindringen des Bremshebels in denselben bei einem Sturz. Über dem Instrumentarium verläuft ein Bügel zur Befestigung von Roadbook oder Navi, und die Gummiauflagen der Rasten lassen sich zwecks besseren Fußhalts im Gelände abschrauben. Schließlich findet sich an der unteren Gabelbrücke eine stabile Metallöse, an der man die Maschine während einer Fährfahrt verzurren oder an der man sie aus Sand und Schlamm ziehen kann. Luft- und Ölfilter sind gut zugänglich, ebenso die H7-Birnen des Doppelscheinwerfers und die Leuchthöhenverstellung. Das kann man vom Öleinfüllstutzen (ohne Schlauch und Trichter geht gar nichts) und von der Vorspannung des Federbeins leider nicht sagen. Und was fehlt, ist ein vernünftiger Gepäckträger samt Verzurrha-



Funktionalität allerorten: Über dem übersichtlichen Cockpit findet sich ein Haltebügel fürs Navi, die Gabelfedern lassen sich einfach vorspannen, die Gabelbrücke trägt eine stabile Öse zum Verzurren der Maschine.



Der Gepäckträger geriet recht klein, zudem fehlen ihm Zurrhaken. Und das laute Patschen aus dem Auspuff im Schiebetrieb gefällt nicht jedem.

ken. Ansonsten hält das Zubehörprogramm diverses praktisches Exterieur bereit wie Hauptständer (157 Euro), Handprotektoren (176,50 Euro), Sturzbügel und eine Alu-Motorschutzplatte (je 138 Euro). Die Kunststoffkoffer im Alu-Look überzeugen indes nicht. Sie fallen mit je 25 Litern Stauraum recht klein aus, sind sehr schmal und kosten richtig Schotter, nämlich über 900 Euro inklusive Haltern!

Günstiger ist die so genannte Ténéré-Reise-Edition, die Yamaha derzeit anbietet. Sie besteht aus Koffern samt Haltern, Schutzplatte und Handschutzbügeln, der Aufpreis beträgt lediglich 684 statt 1184 Euro.

Doch genug der Ausrüstung, kommen wir zur Technik. Für den Antrieb hat Yamaha ins Regal greifen können und den Minarelli-Einzylinder hervorgeholt, der auch schon die anderen XT-

Wartung



So unzugänglich, wie der Öleinfüllstutzen am Lenkkopf ist, so schnell ist man am Kühlflüssigkeitsbehälter, den eine Kunststoffhaube zudem vor Beschädigungen beim Bodenkontakt bewahrt.



Modelle und die Aprilia Pegaso 650 antreibt. Gewiss keine schlechte Wahl, denn neben einem gerüttelt Maß an Robustheit legt der Single eine Menge weitere, positive Wesenszüge

an den Tag: Eine geschmeidige Gasannahme, die selbst unterhalb von 2000 Touren nicht versagt, ein stabiles Drehmoment, das zwischen 2500 und 6500 Umdrehungen immer über 50

Nm liegt, und eine Ausgleichswelle, die erst oberhalb von 6000 U/min Probleme hat, ihre Arbeit zu erledigen. Bis dahin hat sie die Erschütterungen ganz gut im Griff, das Zittern in

Tank, Sitzbank und Lenker gehört einfach zum Single-Dasein dazu. Über diese Drehzahl hinaus zu rotieren ergibt wenig Sinn, weil der Single ab dort zäh wird. Sein Wellness-Bereich liegt zwischen 3000 und 6000. Dank des leichtgängigen, gut abgestuften Fünfganggetriebes ist es ein Leichtes, ihn in diesen Gefilden zu halten. Auch die Fahrleistungen gehen mit 170 km/h Spitze und 6,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h für einen Single voll in Ordnung. Gleiches gilt für den Testverbrauch von 5,2 l, der bei gemüthlicher Landstraßenfahrt deutlich unter fünf fällt.



Die vordere Doppelscheibe arbeitet mit einem weichen Druckpunkt, aber dennoch guter Wirkung. Eine Metallabdeckung sichert den Kupplungsdeckel gegen Schaden.



Viel Kunststoff verbirgt den Motor vor neugierigen Blicken und Steinschlag. Der bekannt robuste Einzylinder gefällt durch viel Drehmoment bei mittleren Drehzahlen.

Technische Daten Yamaha XT 660Z Ténéré

Motor: Leistung 35,6 kW (48,4 PS) bei 6100/min, max. Drehmoment 58 Nm bei 5500/min, flüssigkeitsgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, Hubraum 660 cm³, Bohrung x Hub 100,0 x 84,0 mm, Verdichtung 10:1, je zwei Ein- und Auslassventile, über eine oben liegende Nockenwelle und Kipphebel betätigt, eine Ausgleichswelle, Trockensumpfschmierung, Zünd-/Einspritzelektronik, Drosselklappen- \varnothing 44 mm, E-Starter, G-Kat, Euro 3, Lima 290 W, Batterie 12 V/8 Ah
Kraftübertragung: Fünfgang-Getriebe, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbaddkupplung, O-Ring-Kette, Gesamtübersetzung: 15,6/10,2/7,2/5,7/4,8
Fahrwerk: unten offener Einschleifen-Stahlrohrrahmen, Telegabel vorn, Standrohr- \varnothing 43

mm, Federbasis 27-fach einstellbar, hinten Zweiarml-Alukastenschwinge mit einem über Hebelsystem angelenkten Zentralfederbein, Federbasis neunfach einstellbar, Federweg v./h. 210/200 mm

Räder: Drahtspeichenräder, vorn 1.85 x 21, hinten 2.75 x 17, Serienreifen Metzeler Tourance, vorn 90/90-21, hinten 130/80-17, vorn 298-mm-Doppelscheibenbremse mit Doppelkolben-Schwimmsätteln, hinten 245-mm-Scheibe mit Einzelkolben-Schwimmsattel

Zul. Gesamtgew.: 396 kg

Tankinhalt: 23 l

Kosten: Preis 7595 Euro plus Nk.; Steuer 49,68 Euro (pro Jahr)

Garantie/Wartung: zwei Jahre ohne km-Begrenzung/Inspektion bei 1000 km, dann alle 10.000 km

Das Fahrwerk hat die 48 PS ganz souverän im Griff. Hier regiert ebenfalls das Prinzip der schlichten Funktionalität. Ein Einschleifen-Rohrrahmen integriert den Motor als tragendes Element, Telegabel vorn, Schwinge hinten mit Zentralfederbein ohne Umlenkung, fertig. Damit lassen sich sowohl Landstraßen erster bis vierter Ordnung als auch zerfurchte Pisten problemlos befahren, und selbst bei Vollgas auf der Autobahn mit vollen Koffern zuckt die Yamaha nicht ein einziges Mal. Unebenheiten saugen 210 und 200 mm Federweg klaglos weg, lediglich die Gabel dürfte auf welliger Strecke etwas straffer gedämpft sein. Auf kurvigem Asphalt legt die Ténéré ein beachtliches Handling an den Tag, doch in ganz engen Kurven verlangt sie

wegen des 21-Zoll-Vorderrades einen festen Griff am Lenker, sonst fährt sie einen weiteren Bogen als ihr Pilot will.

Im Gelände wiederum hat der 21-Zöller eindeutige Vorteile, weil er sich gegenüber Störversuchen vom Untergrund unbeeinflussbar zeigt. Erneut zeigt sich, dass die Entwickler bei Yamaha eher dazu- als etwas gelernt haben. Der 23-Liter-Tank fällt im Kniebereich recht schmal aus, der breite und hohe Lenker sorgt für eine feinfühlig Dirigierbarkeit der Maschine selbst dann, wenn der Fahrer in den Rasten steht. Dazu passt die gelungene Gewichtsverteilung, so dass sich die 211 kg Gewicht im Gelände erst in ganz engen und schwierigen Passagen negativ bemerkbar machen.

Letztendlich fügen sich die Bremsen ebenfalls nahtlos ins Bild einer echten Enduro mit ernstzunehmenden Offroad-Ambitionen ein. Die vordere Doppelscheibe packt feinfühlig und progressiv dosierbar zu, Verzögerungen auf losem Untergrund müssen niemandem Angstschweiß auf die Stirn treiben. Der hintere Anker weiß ebenfalls in der Wirkung zu gefallen und neigt erst bei derbem Tritt zum Blockieren.

Änderungsbedarf bei der ersten Modellpflege meldet lediglich die Sitzbank an. Wegen der ausgeprägten und kleinen Sitzmulde sitzt man da wie festgeklebt, mal nach vorn oder hinten zu rutschen ist nicht möglich. Und

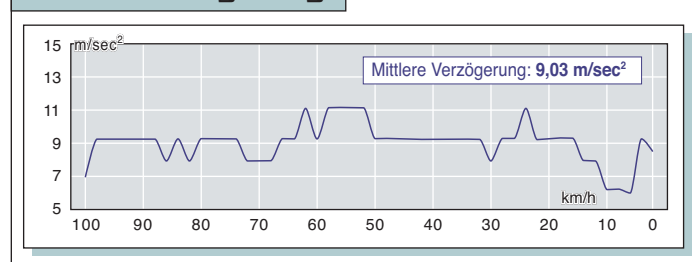
Set-up Fahrwerk*

Gabel:	
Vorspannung	Stufe 15 von 27
Federbein:	
Vorspannung	Stufe 4 von 9
* Fahrergewicht 80 kg	

Messwerte

Leistung (an der Kupplung)	48,6 PS
Drehmoment	57,5 Nm
Gewicht vollgetankt	211 kg
Leistungsgewicht	4,36 kg/PS
Höchstgeschw.	170 km/h
Beschleunigung 0 - 100 km/h	6,4 s
Durchzug (im größten Gang)	
50 - 120 km/h	12,6 s
Tachoabweichung 100 km/h + 5 %	
Testverbrauch	5,2 l Super
Tankinhalt	23 l
Reichweite	442 km
Zuladung	185 kg
2D Fahrleistungsmessungen mit 2D-Datarecording	

Bremsverzögerung

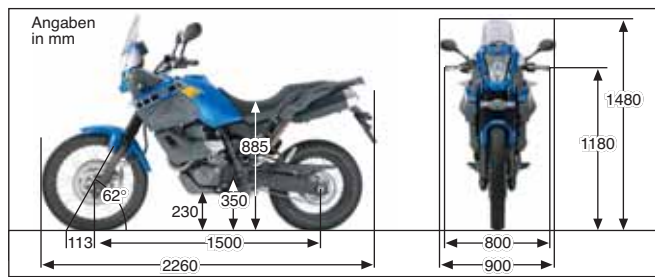
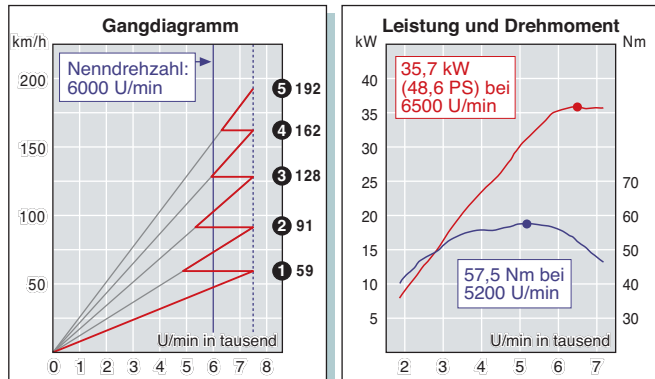


Selbst ohne ABS kommt die Ténéré aus 100 km/h nach 42,74 Metern zum Stillstand, das ist ein für Enduros durchaus akzeptabler Wert.

Messwerte Yamaha XT 660Z Ténéré



Alle Messungen mit 2D Data Recording; Leistungsmessungen auf Dynojet-Prüfstand Modell 200-i; Leistung an der Kupplung



die weiche, schnell durchgesessene Polsterung fördert den Langstreckenkomfort nicht unbedingt. Schade, denn die schmale Windschutzscheibe bietet Kopf und Oberkörper mehr Windschutz, als man vermuten würde. Über 885 mm Sitzhöhe muss der Fernreisende gnädig hinwegsehen, das ist

der Preis für 230 mm Bodenfreiheit. Die Sozia allerdings sollte gute Klettereigenschaften besitzen, 1025 mm sind nicht einfach zu besteigen.

Das ist aber wirklich die einzige dicke Kritik, die man der neuen Ténéré-Generation ankreiden muss. Insgesamt präsentiert sie sich als expeditions-tauglicher, würdiger Nachkomme ihrer legendären Vorfahren und setzt sich sowohl von Mochtegern-Enduros wie von Übergewichtigen Überenduros meilenweit ab. Kaufen, Sachen packen und dann ab in die Ferne, ohne das Motorrad besonders präparieren zu müssen – die

neue Ténéré verspricht echtes Abenteuerflair.

Text: Jürgen Schons

Fotos: T. Guldensing, T. Kohlmeier

Meinung



Jürgen Schons

Klasse, dass Yamaha nicht nur den Namen Ténéré reanimiert, sondern dazu gleich ein Motorrad geschaffen hat, das diesen Namen zu Recht trägt und sich als richtige Enduro outet. Damit steht sie mittlerweile ziemlich alleine da, denn außer der BMW F 800 GS gibt es kein Motorrad in dieser Hubraum- und Gewichtsklasse mit ähnlicher Gelände- und Reisetauglichkeit und der nötigen Ausstattung ab Werk, mit einem Zylinder schon mal gar nicht.