Wer sich vor fünf Jahren in die Wüste aufmachte, mußte nicht lange nach einem geeigneten Motorrad suchen: Die Alternativen hießen, von teuren Spezialkonstruktionen oder kompromißbehafteten Eigenbauten abgesehen, BMW R 80 G/S und Yamaha XT 600 Ténéré.

Viele Ferntouristen entschieden sich für die japanische Reiseenduro mit dem kräftigen, luftgekühlten Vierventil-Einzylinder – und sie fuhren gut damit. Die Ténéré erwarb sich als genügsame und ausdauernde Maschine einen fast legendären Ruf.

Bis ausgerechnet das Werk diesem Ruf ein Ende bereitete.

Yamaha XT 600 Ténéré: Test

Aufpoliert

Nach dem Motorendebakel der 1987er Ténéré galt in der Szene die erste Fernreiseenduro als abgeschrieben. Aber Yamaha wagt einen Neuanfang. Im Test die 1988er XT 600 Ténéré.

Eine neue Tankform und der direkt hinter dem Zylinder plazierte E-Starter drehten dem Motor die Kühlluftzufuhr ab. Diese konstruktiven Mängel führten zu weit verbreiteten Schäden an Zylindern, Kolben, Kopfdichtungen und Zylinderköpfen.

Schon im Laufe der vorigen Saison zerbrachen sich etliche Techniker den Kopf und präsentierten Lösungsvorschläge (siehe MOTORRAD 25/1987), selbstverständlich flossen alle Verbesserungsmaßnahmen in die neue Ténéré ein.

Und damit jeder schon von weitem bemerkt, daß bei Yamaha etwas getan wurde, langten auch die Designer beim neuen Jahrgang kräftig mit zu: Sie paßten der XT eine rahmenfeste Verkleidung mit Doppelscheinwerfer an, die ein wenig an die ruhmreiche Paris–Dakar-Geschichte erinnern soll. Außerdem formten sie einen neuen Tank und drapierten ein kleines Schutzblech direkt über das Vorderrad.

Tank und Schutzblech gehen freilich schon auf das Diktat der Techniker zurück, dem Motor auf jeden Fall soviel Kühlluft wie möglich zukommen zu lassen. Die mächtigen Flanken des nach wie vor 23 Liter fassenden Tanks gehen nahtlos in die Verkleidung über. Weil die Yamaha immer noch ohne Zentralschloß auskommen muß, darf der Ténéré-Fahrer also jetzt beim Abschließen zwischen Tank/Verkleidung und Steuerkopf herumfummeln.

Auch den Anspruch, dem Fahrer Windschatten zu bieten, erfüllt die Halbverkleidung nur unzureichend: Der Kopf bleibt nicht nur bei großen Zeitgenossen dem Sturm ausgesetzt. Immerhin fanden unter der winzigen Plastikscheibe neue, größere Instrumente Platz, die ruhig und sehr genau anzeigen.

Und der Tacho offenbart denn sogleich, daß die Yamaha bei der Überarbeitung Kräfte sammeln konnte: Während das letztjährige Dauertest- ▷

exemplar von MOTORRAD Mühe hatte, einen Fahrer im Winteranzug mit über 120 km/h einen Autobahnanstieg hochzuschleppen, knüpft die Neue wieder an die Steherqualitäten der ganz alten Ténéré an. Schon bei der Überführung vom Importeur in Löhne nach Stuttgart machte sie klar, daß selbst die Steigungen im Westerwald noch lange kein Grund sein müssen, den Schnitt unter 130 km/h fallen zu lassen.

Relativ gesehen hat die XT also wieder Durchzugskraft im oberen Drehzahlbereich gewonnen. Die Ursache für den Vitalitätsschub des konstruktiv unveränderten Motors liegt im Vergaser verborgen. 1987, nachdem reihenweise und überhitzungsbedingt Kolben festgegangen waren, hatte Yamaha der Ténéré zur besseren Innenkühlung größere Hauptdüsen für jede Stufe des Registervergasers spendiert. Jetzt ist der Glaube an die thermische Gesundung des Motors so stark, daß diese Maßnahme für die zweite Vergaserstufe wieder rückgängig gemacht wurde.

Absolut betrachtet steht die Ténéré freilich nicht mehr annähernd so glänzend da wie in ihren Anfangstagen. Damals konnte sie einer Honda XL 600 LM im Durchzug noch was vormachen, spätestens seit Kawasaki mit der KLR 650 ebenfalls auf Reisetauglichkeit setzt, hat sie ihren Meister gefunden.

Sie besticht zwar immer noch durch einen sehr weichen Leistungseinsatz und eine gelungene Abstimmung des Mikuni-Vergasers. Kraft aus dem Drehzahlkeller produzieren aber die neuen Konkurrenten mittlerweile mehr.

Und die meisten drehen auch agiler und bissiger hoch als die Yamaha, um dann in höheren Drehzahlregionen entschieden weniger zu vibrieren als diese. Bei der XT schüttelt der Motor vor allem um 5000 Touren besonders stark. Das entspricht etwa 120 km/h, einem Tempo also, das der Fahrer dieses Motorrads auf langen Reiseetappen als Dauertempo bevorzugt.

Dann bewegt sich der Kolben mit einer mittleren Geschwindigkeit von 14 Metern pro Sekunde auf und ab, und das sollten er und die anderen Motorteile locker verkraften. Einzylindermotoren bieten ja zum Glück schon bei niedrigen Drehzahlen gehörig Drehmoment. Dies verspricht flotten Vortrieb auch bei schaltfauler Fahrweise. So bringt auch bei der Ténéré Hochdrehen bis über 6000/min herzlich wenig. Mit Hochschalten geht's eindeutig schneller voran, zumal das Getriebe gut gestuft ist und der nächsthöhere Gang also auf jeden Fall besten Anschluß bietet.

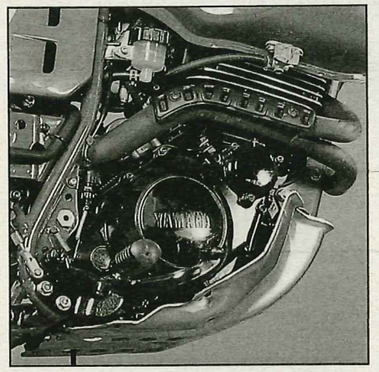
Leicht schalten lassen sich die fünf Gänge auch, nur den Leerlauf verstecken der erste und zweite allzuoft und sehr geschickt. Vor allem wenn die Ténéré steht, muß manchmal mehrfach zwischen diesen beiden Gängen herumgesucht werden, bis endlich die grüne Kontrolle aufleuchtet.

Da hat sich also zum letzten Jahrgang nichts geändert. Und auch beim Fahrwerk blieb alles beim alten: Nach wie vor gehören die Federelemente der XT 600 zum Sensibelsten, was der Enduromarkt derzeit zu bieten hat. Solisten werden ohne Luftunterstützung in der Gabel und mit der weichsten Dämpfungseinstellung des Mono-Federbeins am besten klarkommen.

Kleine und mittlere Unebenheiten registriert der XT-Pilot dann nur, weil er merkt, daß die Federung unter ihm arbeitet. Die Federwege von 255 Millimetern vorn und 225 Millimetern hinten garantieren, daß selbst auf übelsten Straßen oder Schotterwegen nichts durchschlägt. Erst bei höherer Zuladung oder echten Geländeabenteuern sollte deshalb Hand angelegt werden. Wobei sich die richtige Einstellung der Federvorspannung am Federbein nach wie vor als diffizil erweist.

Im Vergleich mit den straffer gefederten Konkurrentinnen nickt die Ténéré zwar ein wenig mehr, wenn heftig beschleunigt oder gebremst wird, dafür besticht sie immer noch durch hervorragende Handlichkeit. Obwohl sie nicht verbergen kann, daß ihr Schwerpunkt – zumal bei vollem Tank – recht hoch angesiedelt ist, läßt sie sich behende von einer Kurve in die nächste schwenken.

Fotos: Schwab



Je enger die Kurven, desto lieber: Die Ténéré ist überaus handlich. Auf der rechten Motorseite fehlt etwas: der Kickstarter, ein Opfer der Kalkulatoren

Technische Daten und MOTORRAD Testwerte: Yamaha XT 600 Ténéré

Motor[1]

Luftgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, vier Ventile, Steuerung über Kipphebel und obenliegende, kettengetriebene Nockenwelle, Kurbelwelle rollengelagert, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, Sekundärantrieb über O-Ring-Kette.

Hubraum	591 cm³
Bohrung × Hub	95 × 84 mm
Verdichtung	8,5
Nennleistung	33 kW (46 PS) bei 6500/min
Max. Drehmoment	51 Nm (5,2 kpm) bei 5500/min
Kolbengeschwindigkeit bei 6500/min	18,2 m/s
Kraftstoffaufbereitung	1 Mikuni-Doppelvergaser Ø 27 mm
Zündung	CDI
Lichtmaschinenleistung	180 Watt
Batterie	12 V/12 Ah

Fahrwerk[1]

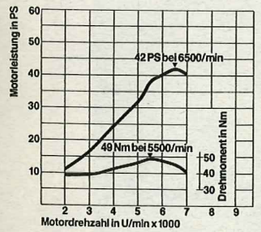
Einrohrrahmen mit gegabeltem Unterzug, Kastenschwinge, Teleskopgabel mit Luftunterstützung, Hebelsystem und zentrales Federbein hinten, Federbasis und Dämpfung stufenlos verstellbar, Einzelscheibenbremse mit Festsattelzange vorn und hinten.

Lenkkopfwinkel	62 Grad
Nachlauf	109 mm
Radstand	1450 mm
Gesamtlänge	2285 mm
Lenkerbreite	790 mm
Standrohrdurchmesser	41 mm
Bremsdurchmesser vorn/hinten	267/220 mm
Federweg vorn/hinten	255/235 mm
Felgengröße vorn/hinten	1.60 × 21/2.50 × 18
Bereifung vorn/hinten	3.00 S 21/4.60 S 18
Scheinwerfer	60/55 W, Größe 2 x 125 mm

Maße und Gewichte[1]

Sitzhöhe	890 mm
Nutzbare Sitzbanklänge	540 mm
Wendekreis	4500 mm
Gewicht vollgetankt	186 kg
Gewicht ohne Benzin	169 kg

Leistungsmessung[3]



Alterserscheinung: Andere Enduros leisten mehr als die XT 600 Ténéré

Zuladung	179 kg
Tankinhalt	23 Liter
davon 3,2 Liter Reserve	

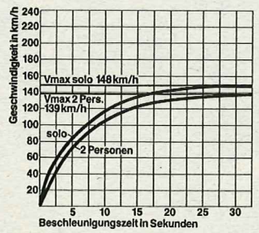
Service-Daten[1]

Service-Intervalle alle	6 000 km
Ölwechsel alle	6 000 km
Ölfilterwechsel alle	6 000 km
Füllmenge mit Filterwechsel	2 Liter
ohne Filterwechsel	1,9 Liter
Zündkerzen	NGK DPR 7 EA 9-9 oder DPR 8 EA-9
Elektrodenabstand	0,8 bis 0,9 mm
Teleskopgabelöl Viskosität SAE 20 Füllmenge 0,507 Liter je Holm	
Ventilspiel (kalt) Einlaß/Auslaß	0,07–0,12/0,12–0,17 mm
Reifentyp	IRC
Reifenluftdruck vorn/hinten	1,5/1,5–1,8 bar
Zusätzliche Reifenfreigaben keine Reifenbindung	

Testwerte[2]

Höchstgeschwindigkeit solo sitzend	148 km/h
mit Sozius	139 km/h
Beschleunigung (zwei Personen) 0–100 km/h	7,3 (9,9) s
0–120 km/h	10,9 (14,4) s
0– 400 m	15,3 (16,6) s
0–1000 m	30,6 (33,0) s
Durchzugsvermögen im fünften Gang (zwei Personen) 60–120 km/h	10,2 (19,4) s
Bremsweg (-verzögerung) 100–0 km/h	52,5 m (7,34 m/s²)
130–0 km/h	75,8 m (8,60 m/s²)

Beschleunigungswerte[2]



Für die Fernreise genügen die Fahrleistungen der 1988er Ténéré allemal

Tachometerabweichung Anzeige/effektiv 50/50, 80/78, 100/97, 130/127 km/h	
Kupplungshandkraft	55 Newton
Verbrauch Kraftstoff Normal bleifrei	
Mittlerer Testverbrauch	6,4 Liter/100 km
Theoretische Reichweite	360 km
Minimaler Testverbrauch	6 Liter/100 km
Maximaler Testverbrauch	6,8 Liter/100 km
Ölverbrauch	im Test nicht meßbar

Lob und Tadel

- \+ Handliches Fahrwerk
- \+ Sensible Federung
- \+ Günstiger Verbrauch
- \+ Große Reichweite
- \+ Angenehme Fahrersitzposition
- – Mäßige Armaturen
- – Kurze Sitzbank
- – Ab 5000/min starke Vibrationen
- – Pendelneigung ab 140 km/h

Das fiel auf

- ○ Motor wirkt deutlich kräftiger als beim 1987er Modell
- ○ Seitendeckel angeschraubt, deshalb schlechter Zugang zum Bordwerkzeug

Ausstattung und Preis

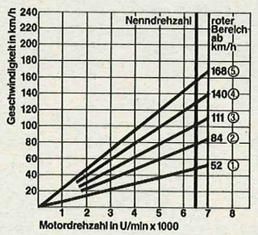
Serienmäßige Ausstattung: Rahmenfeste Halbverkleidung, Gepäckträger, Helmschloß, Alumotorschutz, Handprotektoren, abschließbarer Tankdeckel

Lieferbare Farben Blau-Gelb, Weiß-Rot

Garantie Ein Jahr

Preis 8695 Mark inklusive Auslieferungspauschale

Gangdiagramm



An Getriebeabstufung und Übersetzung gibt es bei der XT nichts zu verbessern

[1] Herstellerangaben; [2] Meßbedingungen: 13 Grad, kein Wind; Meßort: Hockenheim; Motornummer: 3 AJ-003266
[3] Leistungsabnahme an der Kupplung. Messung auf dem Bosch-Prüfstand LPS 002. Maximal mögliche Abweichungen zur DIN-Messung ± drei Prozent

In niedrigen Geschwindigkeitsbereichen reicht die Stabilität auf Landstraßen selbst bei langgezogenen Biegungen noch vollkommen aus, daran ändern auch wellige Fahrbahnen nichts. Allerdings fühlt sich die Lenkung schon dort leichter an als bei später konstruierten Reiseenduros, die eindeutig mehr auf Hochgeschwindigkeitsstabilität getrimmt wurden.

Auf der Autobahn muß die XT denn auch Farbe bekennen. Da wird deutlich, daß ihre Handlichkeit mit leichten Unruhen ab 140 km/h erkauft ist. Gefälle, die die Tachonadel schon mal bis auf 160 km/h wandern lassen, sollten sogar mit einiger Vorsicht angegangen werden: Je nach Fahrbahnbelag, Fahrerkleidung und -gewicht kann die Ténéré derart zu pendeln anfangen, daß nur Gaswegnehmen wieder Ruhe bringt.

Auch die Bremsen – hinten jetzt ebenfalls eine Scheibe wie bei der normalen XT – flößen nur im Tourenbetrieb Vertrauen ein. Wer schnell vorankommen und deshalb auch entsprechend hart bremsen möchte, bringt die vordere Zweikolben-Festsattelbremse ziemlich schnell an ihre Grenze. Bei brutalen Bremsmanövern läßt sich der Hebel jederzeit bis an den Griff ziehen. Schon von der alten Ténéré ist bekannt, daß sie Bergabfahrten mit viel Gepäck gern mit Bremsfading beantwortet. Und selbst dann sind nur mäßige Verzögerungswerte zu erreichen.

Armaturen und Ausstattung blieben gegenüber 1987 unverändert, das heißt: verbesserungsbedürftig. Die Schalter wirken billig, der Blinkerschalter stellt nicht selbsttätig zurück, die Mittelrastung ist schwer zu ertasten. Die Sitzbank ist zu kurz – und schließlich fehlt der Neuen auch noch der Kickstarter. Da sollte der Kunde sich nicht scheuen, den 435 Mark teuren Kickstarter beim Händler als Rabatt zu fordern. Denn der Hebel zum Antreten gehört zu einer Ténéré wie der dickbauchige Tank für Wüstenträume – beides sind Wahrzeichen dieser urigen Fernreiseenduro.

Fred Siemer