DIE REINKARNATION

Yamaha Ténéré: Sie stand einst für Universalität, Genialität und grandiose Siege bei der Rallye Paris – Dakar. Nun meldet sich die neue Ténéré 700 machtvoll im Adventure-Segment zurück.

— Text: Michael Kutschke — Fotos: Marco Campelli, Jonathan Godin, M. Kutschke

Bequemlichkeit vor Abenteuer: Immer grössere Hubräume, immer mehr Leistung, immer mehr Luxus und immer komplexere Bordsysteme bedeuten auch immer mehr Kilos. Die neue Yamaha Ténéré 700 geht das Wagnis ein, sich von diesem teils unsinnigen Wettrüsten in der Reiseenduro-Szene abzukoppeln.

«DIE IDEALE BALANCE ZWISCHEN LEISTUNG UND FAHRBARKEIT»
TAKUSHIRO SHIRAISHI, PROJECT LEADER

Erste Anzeichen dafür, dass Yamaha wieder ein ernstzunehmendes Adventure-Bike entwickeln will, gab es ab der Präsentation des T7-Konzepts im Jahr 2016. In der weiteren Entwicklungsphase wurden die T7-Prototypen harten Tests im Gelände und extremen klimatischen Bedingungen ausgesetzt. Profifahrer, darunter der mehrfache Dakar-Sieger Stéphane Peterhansel und die Yamaha-Rallye-Team-Piloten Adrien van Beveren und Rodney Faggoter, forderten die T7 beim World Raid bis aufs Letzte.

Japanisches Multitool im Rallyedesign

875 Millimeter Sitzhöhe, toller Knieschluss, schlanke Taille und die kompakte Rallye-Front der neuen Ténéré 700 machen eine unmissverständliche Ansage: «Ich scheue keine Piste – kein Abenteuer. Ich bin ein Motorrad, das mit dir durch Dick und Dünn gehen kann.» Kein Zweifel. Der alte XT-Geist ist Bestandteil ihrer DNA. Sie folgt wieder ihren ursprünglichen Werten – wirkt leicht, kompakt und wendig. Sie bringt 204 Kilo vollgetankt auf die Waage. Sie verfügt über ein komplett neues Fahrwerk. Zwischen den angeschraubten Unterzügen werkelt der bewährte und neu abgestimmte 698-ccm-CP2-Reihenmotor, der auch in MT-07, XSR 700 und Tracer 700 mit 75 PS seinen Dienst tut. Sie ist wertig verarbeitet. Das Auge erfreut sich an Wave-Bremsscheiben, dem konifizierten Lenker, Handprotektoren, den Speichenrädern – 21 Zoll vorn und 18 Zoll hinten – und dem Cockpitdesign im Rallyestil. Über dem aufgeräumten und ordentlich ablesbaren LCD-Multifunktions-Instrument mit Selectschalter gibt es sogar eine Strebe für die Befestigung des Navis oder eines Smartphones.

Vier LED-Projektionsscheinwerfer bringen Licht auch die dunklen Ecken der Wildnis. 16 Liter Benzinvolumen sollen Distanzen zwischen den Tankstopps von mehr als 350 km ermöglichen. Dank 240 mm Bodenfreiheit, langhubiger Telegabel mit voller Dämpfungseinstellung und dem Stossdämpfer mit schnell zugänglichem Verstellrad hat die Ténéré 700 dabei auch im Gelände keine Probleme.

Die Yamaha-Ingenieure haben ihre Aufgaben gemacht – kein Zweifel: Da steht ein ernsthaft konzipiertes Adventure-Bike mit echten Offroad-Ambitionen vor uns. Kaum zu glauben, dass es dieses für unter 12 000 Franken geben soll.

Gibt es da einen Haken? Nun, die Yamaha Ténéré 700 verfügt nur über eine Minimalausstattung an elektronischen Helferlein. Wählbare Motormodi? Fehlanzeige. Traktionskontrolle? Ebenso. E-Fahrwerk? Ist nicht. Aber ist das überhaupt ein Nachteil? Je mehr davon drin ist, desto anfälliger die Technik und das kann bei Extremtouren das frühzeitige Ende der Reise bedeuten. Ausserdem: Mehr Technik kostet – und noch etwas summiert sich auf: Die Kilos. Mit schlanken 187 Kilo Trockengewicht (Herstellerangabe) steigt Yamaha nun in den Ring der Midsize-Reiseenduros. Ein Coup: Damit wäre die neue Ténéré sogar zwei Kilo leichter als die neue KTM 790 Adventure.

Die vor sich hin träumende Generation XT

Die erste Yamaha Ténéré stand 1983 in Paris mit der Mission, nach Dakar zu fahren. Keine Frage, die Namensgebung war ein Versprechen (Kasten links). Denn die Serien-Ténéré war bis auf den Tank und die Federung baugleich mit dieser Rallye-Version. Sie hatte echte Langstrecken- und Geländequalitäten, verströmte den Duft von Abenteuer, war auf der Strasse schön zu fahren und taugte für den täglichen Weg zur Arbeit genauso. Mit ihr konnte man damals sogar den Supersportfahrern bei der Pässehatz das Leben schwermachen, so handlich war sie. Dank der grossen Reichweite und der kommoden Sitzposition, war es dem Ténéré-Treiber auch möglich, Autobahnabschnitte hinzulegen, von denen die Papageienfraktion

DIE WÜSTE DER WÜSTEN

Die Ténéré ist eine besonders trockene Region in der Sahara mit endlosen Dünenfeldern. Sie ist sehr schwer zu bereisen. Die Paris–Dakar führte genau durch diesen lebensfeindlichen Abschnitt. Davon inspiriert durchquerte 2001 der Autor die Ténéré auf seiner MZ Baghira 660.

Yamaha Ténéré 700

Preis: ab 11 590 Franken
Hubraum: 689 ccm
Leistung: 75 PS bei 9000/min
Drehmoment: 68 Nm bei 6500/min
Gewicht: 204 kg fahrfertig
Sitzhöhe: 874 mm
Tankvolumen: 16 l
Import & Info: www.yamaha-motor.ch

MOTOR	Flüssigkeitsgekühlter Reihenzweizylinder, 4 Ventile/Zylinder, Ölbadkupplung, 6 Gänge, Endantrieb über Kette.
FAHRWERK	Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, USD-Gabel (43 mm, Zug- und Druckstufe einstellbar), Alu-Zweiarmschwinge mit angel. Zentralfederbein (voll einstellb.), vorn Doppelscheibe (282 mm) mit Vierkolbenzangen, hinten Einzelscheibe (245 mm) mit Zweikolbenzange. Reifen 90/90-21 und 150/70-18.
GEFÄLLT UNS	+ Handling on- und offroad + Motor, Fahrwerk, Bremsen + Viel optionales Zubehör
GEFÄLLT UNS WENIGER	– ABS nur vollständig abschaltbar – Keine Traktionskontrolle
BEKLEIDUNG TESTFAHRER	**Helm:** iXS Motocrosshelm 207, ab 179.–, **Jacke:** iXS Tour Montevideo-ST, ab 469.–, **Hose:** iXS Tour Montevideo-ST, ab 339.–, www.ixs.com

trotz Highspeed-Attacken nur träumen konnte. Sie war günstig in der Anschaffung wie im Unterhalt, sie war zuverlässig, und man konnte sie mit ein paar Kniffen, zum Beispiel dem Einbau eines WP-Federbeins, sogar für eine Weltumrundung mit Sozia fit machen.

Sie brachte uns zum Träumen – von Motorradabenteuern auf fernen Kontinenten, von Saharadurchquerungen auf den Spuren der Rallye – davon, einmal selbst am berühmten Arbre du Ténéré zu stehen (de.wikipedia.org/wiki/Ténéré). Den Traum habe ich mir 2001 erfüllt. Aber nicht mit einer Yamaha XT, sondern mit einer MZ Baghira. Was war passiert?

Der Ex-Präsident des Ténéré Club Schweiz, Mario Cibien, sprach es 2007 im TÖFF-Magazin aus: «Die ersten XT-, TT- und Ténéré-Singles waren ja einmal der Massstab, an dem sich andere messen mussten. Ab den 90ern bringt Yamaha nur noch ‹Softie-Enduros› (Kasten rechts). Als 2007 die neue XT 660 vorgestellt wurde, ging ein Aufschrei durch die Fan-Gemeinde: ‹Das könnt ihr doch nicht machen, die Krümmer unter dem Motor durch und den Kühlerschlauch im Schilf draussen!›.»

Auch wer in den Fussstapfen eines anderen wandelt, trägt doch seine eigenen Schuhe – die ersten Meter auf der neuen Ténéré 700 zeigen das – wir verlassen Tortosa im Stadtverkehr: Spielerisch lässt sich die reinkarnierte XT durchs Gewühl dirigieren. Fast wie in alten Zeiten, als ich auf der 600er durch Kairo wuselte. Die aggressive Frontansicht schafft Überholprestige. Der Motor geht mir auf den ersten Metern fast einen ticken zu direkt ans Gas. Ein zu harter Leistungseinsatz aus dem Schiebebetrieb ist jedoch nicht zu vermelden. Auch Lastwechselspiel ist kaum wahrnehmbar. Hat man sich erst mal an die direkte Gasannahme gewöhnt, geht plötzlich alles wie von selbst. Dieser Twin ist definitiv der bessere XT-Single und gleichzeitig der beste Reihenzweizylinder der je in einer Ténéré Dienst tat. Alles erste Sahne also. Man muss jedoch erwähnen, dass wir auf Vorserienmaschinen unterwegs sind. Aber Yamahas sind ja dafür bekannt, wenig Serienstreuung aufzuweisen.

Nahezu schockiert bin ich, als die ersten Landstrassenkurven auftauchen. Unglaublich, wie agil sich die neue Ténéré in Schräglage abkippen lässt. Und trotzdem kein Zappeln, keine Nervosität. Man trifft die Ideallinie mit schlafwandlerischer Sicherheit – auch alles weitere ist Entspannung pur: Die Yamaha zieht sogar in heftiger Schräglage stoisch ihre vorgescannte Bahn, ohne schaukelig zu werden. Selbst wer vor einer Kehre hart einbremst, muss sich nicht über eine abgrundtief tauchende Front ärgern. Gut, die Nickbewegungen sind grösser als beim reinen Strassentöff, aber die Ténéré verhält sich dennoch sogar

Alte Stärken, statt neue Schwächen – die neue Ténéré wurde auf das Wesentliche reduziert: Ein LC-Display mit Selectschalter, Bowdenzüge statt Drive-by-Wire, Crossplane statt Traktionskontrolle. Dieser Twin ist der bessere XT-Single und gleichzeitig der beste Reihenzweizylinder der je in einer Ténéré Dienst tat.

Der robuste Zweizylinder-Reihenmotor der MT-07 war vorhanden, alles andere musste neu entwickelt werden. Dabei wurden die klassischen XT-Tugenden wieder aufgegriffen: Universalität, geringe Kosten, leichte Fahrbarkeit. Und sie wiegt fast einen Zentner weniger als eine BMW 1250 GS.

Yamaha eröffnet ein spezielles Online-Bestellsystem, über das die Ténéré 700 zum Einführungspreis reserviert werden kann.

DIE GENERATIONEN DER XT IM WANDEL

XT – dieser Name schrieb die interessantesten Seiten ins Buch der Rallye-Historie.» Das sagte kein Geringerer als Jean-Claude Olivier, Präsident von Yamaha France und achtfacher Paris-Dakar-Teilnehmer. Bleibt noch hinzuzufügen, dass sich die erste XT mit Fug und Recht auch als Mutter aller Enduros bezeichnen darf. Das Erscheinen der XT 500 vor 40 Jahren war eine Revolution! Auch ihre Nachfolger, die XT 600 und die Ténéré, schrieben ab 1983 Töff-Geschichte. Denn die XT 600 Z Ténéré Typ 34L war das erste Adventure-Bike der Marke Yamaha. Sie bot ellenlange Federwege, wie sie bisher nur bei Crossern üblich waren, aber auch eine 12-Volt-Lichtanlage mit H4 -Scheinwerfer und einen 30-Liter-Reisetank. Diese Kombination von Touren- und Offroad-Vermögen gab es noch nie. Die Reiseenduro war geboren. Sie schlug ein wie eine Bombe.

Die erste Serien-Ténéré war ab Werk absolut wüstentauglich. Mit den 86er- und 87er-Modellen wollte man noch einen draufsetzen, was wegen der grossen Motor-Probleme, die dem Ténéré-Ruf sehr schadeten, nicht gelang. 1988 kam dann eine verbesserte Version, aber man merkte auch schon den Rotstift der Kaufleute. Die Rallye Paris – Dakar fuhr man zwischenzeitlich mit den legendären 750 Singles mit fünf Ventilen. Viele haben gehofft, dass so eine mit Rallyegenen auf den Markt kommt. Doch Yamaha hatte keinen Mut und brachte bei den Singlemodellen einen charakterlosen Allrounder, eine Soft-Ténéré mit gekappten Federwegen – die 660er. Die Verkaufszahlen gingen in den Keller, während KTM immer mehr absetzte. Die XTZ 660 Ténéré nahm man kaum noch wahr. Ein unrühmliches Ende, wenn man bedenkt, dass von der Ténéré im ersten Halbjahr 1984 über 12 000 Stück verkauft wurden.

Bei den Zweizylindern dasselbe: Ende der 80er-Jahre wurde der Zweizylinder XTZ750 Super Ténéré vorgestellt. Sechsmal gewann der Franzose Stéphane Peterhansel die Dakar mit seiner XTZ750-Werks-Yamaha – es gibt keine bessere Werbung – und doch – wo waren der Pioniergeist und der Mut der XT-Schöpfer geblieben? Im Laufe der Jahre wurde die Idee der leichten, offroad-tauglichen Reiseenduro immer weiter verwässert.

Die XT1200 Z und 1200 ZE Super Ténéré, die 2010 mit dem Kardanantrieb auf den Markt kamen, orientierten sich nach Ansicht vieler XT-Fans viel zu sehr am Hoheitsgebiet der BMW R 1200 GS: 19-Zoll-Vorderrad, kürzere Federwege, Kardan, 267 Kilogramm – alles erscheint im Vergleich zur Vorgängerin anders. Der Einsatzbereich der Super Ténéré liegt nun eher in Touren jenseits von Schweden als in der namensgebenden Wüste – für viele Fans ist das eine Sinnkrise.

LED-Licht, LED-Rücklicht, toller Sound und viel Liebe zum Detail … Aber kein Joystick, kein Quickshifter, kein spezielles Offroad-ABS, keine Traktionskontrolle … von einer williwichtigen Smartphone-Einbindung mittels Connectivity ganz zu schweigen. Also fehlt was? Nicht wirklich. Denn die neue Ténéré 700 ist ganz und gar nicht auf dem Spartrip: 12-V-Stecker, Gepäckhaken, gezackte Fussrasten. Das Zubehörprogramm ist umfangreich, ihre Verarbeitung wertig, sie ist eine pure Fahrmaschine, die auch mit pfiffigen Details, wie dem höhenverstellbaren Vorderradschutzblech, glänzt.

MZ Baghira 660 in der Ténéré: «Die Sachsen-Enduro war die bessere XT»

Als 1991 die ersten XTZ 660 präsentiert wurden, war dies ein harter Schlag für manchen Fan. Die Federwege wurden kürzer, das Hinterrad kleiner, das Motorrad schwerer. Was da im Fokus stand, war nicht Abenteuer, sondern Bequemlichkeit.

Die Folge: MZ baute Ende der 90er einfach die bessere XT. Der Mix aus exzellenten Fahrwerkskomponenten mit den Federwegen einer KTM und dem im durchaus gut konstruierten MZ-Chassis ballernden, narrensicheren Yamaha-XTZ-660-Single, erhob die Baghira zur tollen Alternative für so manchen Kenner unter den Enduro-Globetrottern. Auch als 2008 die neue XT660 Ténéré sich endlich wieder etwas auf ihre Wurzeln besann, war sie für mich keine Alternative zur MZ. Und so parkte die Sächsin als würdige Vertretung am Arbre du Ténéré.

Wie formulierte es Thomas Trossmann, seines Zeichens Afrika-Motorrad-Experte, Buchautor und Chef des Fernreiseunternehmens «Wüstenfahrer» so treffend: «Da hat MZ wohl ein exzellentes Fernreisemotorrad gebaut, ohne es zu wissen.»

beim Einbremsen in Schräglage überaus gutmütig. Gut, das Rallye-Windschild macht seinen Job nicht völlig verwirbelungsfrei, aber es schützt gut vor Wind und Wetter. Und das Ergonomie-Setup passt für die Serpentinenhatz wie angegossen, der Kniewinkel ist nicht zu spitz ausgefallen … das freut den Langstreckenfahrer wie damals bei der ersten Ténéré.

Der Reihenzweizylinder entpuppt sich trotz seines linearen Drehmomentverlaufs keineswegs als Spassbremse. Im Gegenteil: Der Crossplane-Sound mit der versetzten Zündfolge ist Musik in den Ohren. Die Ténéré macht auf sich aufmerksam, ohne je prollig zu

> «FASZINIERENDE, WIE LEICHTFÜSSIG SICH DIE NEUAUFLAGE DER TÉNÉRÉ BEWEGEN LÄSST»
> MICHAEL KUTSCHKE

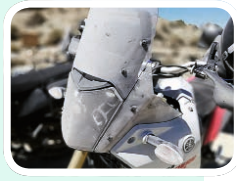
werden. Ihr CP2-Motor gibt sich menschenfreundlich, und doch hat er Biss. Das ist neu. Denn wirklich Freude, auch noch bei höheren Drehzahlen, machten die bisherigen XT-Modelle nie. Die neue Ténéré 700 schon. Auch wer in den Fussstapfen eines anderen wandelt, trägt also doch seine eigenen Schuhe.

Nach 50 Kilometern Asphalt geht es bereits auf die Piste. Jetzt heisst es raus aus dem Sattel, Füsse in die Rasten stemmen und im Stehen fahren: Sand, Gravelpisten, Schotterpässe, bizarre Felslandschaften in ungewöhnlichen Formationen – fehlen nur noch die Dünen: Es fühlt sich irgendwie unwirklich an, und doch ist alles altbekannt – denn er ist sofort spürbar – der alte XT-Hunger nach unbekannten Pisten – die unbeschreibliche Ténéré-Sehnsucht, aufsteigen zu wollen und einfach loszufahren – auszubrechen – ins Ungewisse. Sie ist wieder da …

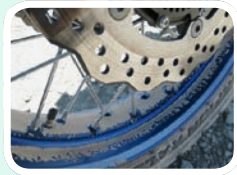
«DAS IST DIE TÉNÉRÉ, VON DER WIR ALLE SO LANGE GETRÄUMT HABEN»
MICHAEL KUTSCHKE

Die Generation XT und die Rallye Paris – Dakar

Thierry Sabine, der Vater der Paris – Dakar, organisierte 1978 erstmals die härteste Wüstenrallye der Welt durch die unwegsame Sahara. Sabine war nicht nur Motorsport-Liebhaber. Er engagierte sich auch sozial in den Ländern, die der Rallye-Tross durchquerte. Inspiriert hatte Sabine die Teilnahme an der Rallye Abidjan – Nizza, auf der er sich 1977 mit seinem Töff in der libyschen Wüste verirrte. Sabines häufig zitiertes Motto lautete «If life gets boring, risk it!».



1978/79: Der spektakuläre Sieg des unbekannten Franzosen Cyril Neveu auf XT 500 begründete den Ruhm Yamahas und der XT und der Rallye Paris – Dakar in der Öffentlichkeit.



1979/80: Dreifachsieg für Yamaha – Neveu kommt auf XT 500, vor den Sonauto-XT-Piloten Merel und Pineau in Dakar an. Diese Sensation führte in Folge zu einem regelrechten XT- und Paris-Dakar-Fieber. Die Ära der Rallyeerfolge der 500er war damit aber beendet.

1990/91: Nun setzte Yamaha nur noch den Zweizylinder YZE 750 ein, mit dem Stephane Peterhansel erstmals gewann. Dies war übrigens ein erneuter Yamaha-Dreifach-Sieg (Peterhansel vor Charbonnier und Arcarons). In den Jahren 1992, 1993, 1995, 1997 und 1998 gelangen dem Dakar-Superstar Peterhansel weitere Siege auf der YZE 850 in der Motorradwertung. Danach dominierten BMW und KTM die Rallye durch die Sahara.

2007 war das letzte Jahr der traditionellen Route. 2008 fiel die Rallye wegen Terror-Drohungen aus und wurde ab 2009 nach Südamerika verlegt.

ZUBEHÖR

Von Rallye bis Reisen: Optional gibt es ein stabiles Gepäckträgersystem mit hochwertigen Alu-Boxen, zudem umfangreiches anderes Zubehör, wie z. B. den Gepäckträger, den grossen Motorschutz, eine hohe Rallyesitzbank, Hauptständer, Nebelscheinwerfer, Kühlerschutz, Werkzeugfach, Heizgriffe u. v. m. Im Angebot ist ein Rallye- und ein Explorer-Kit, das jeweils mehrere Parts beinhaltet.

Der neu gestimmte 698-ccm-CP2-Reihenmotor erweist sich besonders auf losem Untergrund als ein reiner Quell der Freude: CP steht für Crossplane – das Stichwort heisst Zündversatz: Durch die unregelmässige Zündfolge des Yamaha-Motors lässt sich ein fülligerer Drehmomentverlauf realisieren, und ihr ungleichmässiger Zündabstand (270°/450°) schafft viel Traktion, erleichtert aber bei Bedarf auch das Mikro-Rutschen des Antriebsreifens. Der Motor zieht bullig an und dreht bei Bedarf willig hoch. Drifts lassen sich so auch ohne Traktionskontrolle spielend kontrollieren. Die Ténéré erstürmt, eine lange Staubfahne hinter sich herziehend, die Pisten im Hinterland Tortosas (E). Selbst wüste Bodenwellen und kleine Sprünge steckt sie, ohne durchzuschlagen, weg. Auch die Bremsen funktionieren perfekt – nicht zu bissig, aber wirkungsvoll. Und das ABS regelt so fein, dass man es auf Pisten gar nicht abstellen muss.

Vom Tal der Tränen zu neuen Höhenflügen

Nach 500 Kilometern, davon fast 300 über Pisten, steht fest – Yamaha hat zu den eigenen Wurzeln zurückgefunden. Die neue Ténéré 700 taugt für endlose Langstrecken genauso wie fürs Kurvenvergnügen auf Passstrecken, und sie ist ein wahrer Quell der Freude auf Offroad-Strecken. Alles Träume? Nein. Die Legende ist wieder zurück. Ein Phönix aus der Asche.

Fazit:

Kritik gibt's nur dafür, dass sich das Hinterrad-ABS nicht separat deaktivieren lässt. Auch eine Traktionskontrolle wäre kein Fehler. Und das LC-Display zieht Staub an. Das war's. Die Fahreigenschaften sind hervorragend. Die Ténéré 700 lebt puren Fahrspass. Ein Motorrad mit eingebautem Fernweh, das wie früher, souveräne Onroad- wie Offroadtauglichkeit mit robuster Reise- und Alltagsnutzbarkeit verbindet.