

STRESS TEST

Yamaha Ténéré 700

Die neue Ténéré wurde, anders als der Mitbewerber, auf das Wesentliche reduziert: ein abschaltbares ABS, keine Motormodi, kein Quickshifter, Bowdenzüge statt Drive-by-Wire, Crossplane statt Traktionskontrolle...

KTM 790 Adv. R

Die 790 Adventure R ist serienmässig fast voll digitalisiert: mehrere Fahrmodi, abstellbares Kurven-ABS, neunfach einstellbare Traktionskontrolle, Schaltassistent, Schaltblitz, Reifendrucksensor...

Hannibal überquerte mit Elefanten die Alpen und TÖFF 141 Pässe – beim Duell zwischen der KTM 790 Adventure R und der Yamaha Ténéré 700 auf der wohl härtesten Teststrecke der Welt...

— Text: Michael Kutschke — Fotos: Alex Krassovsky



SWISS ALPEN-CHALLENGE

Seit 19 Jahren kratzen jeden September bis zu 30 Motorradverrückte regelmässig die Kurven auf der 129-Pässe-Tour von TÖFF. Es können auch 2020 wieder zwischen 120 und 150 Pässe in 6 Tagen unter die Räder genommen werden. Infos: moto.ch/reisen

Seit 19 Jahren kratzen jeden September bis zu 30 Motorradverrückte regelmässig die Kurven auf der wohl durchgeknalltesten Pässejagd der Welt. Und alle Jahre wieder testet TÖFF interessante Neuerscheinungen auf der wohl härtesten Prüfstrecke überhaupt – der Swiss Alpenchallenge. Dieses Mal mussten zwei Mittelklasse-Enduros den Stresstest über sich ergehen lassen. Voilà: Yamaha Ténéré 700 versus KTM 790 Adventure R.

«Aber Herr Oberchefredaktor ... so ein Vergleich mit dem Titel «Volkseröllheimer» stand doch im TÖFF, Ausgabe 11/19. Und da war sogar noch die BMW F 850 GS mit von der Partie. Stimmt's?»

Ja doch. Die Frage, die uns in besagter November-Ausgabe umtrieb, war, wie sich der Newcomer Ténéré gegen die voll elektronisierten Hightech-Mittelklasse-Enduros von KTM und BMW schlägt.

Ténéré: Die Abdeckung des Kuppelungsaustrückhebels aus Kunststoff drückt gegen die Wade, wenn man das rechte Knie an den Tank anlegt.



« WAS NUN AUF DER AGENDA STEHT, IST EIN ASPHALT-MARATHON »
MICHAEL KUTSCHKE

Neben zwei Tagesetappen über je 200 Kilometer Landstrasse lag der Fokus bei diesem Test auf den schwierigen Geländeeinlagen im Offroad-Park «Ultra-terrain bei Geisingen. Dabei kristallisierte sich ein Patt zwischen der KTM und der Yamaha heraus... Und auf den Landstrassen der Schwäbischen Alb zeigte sich, dass die 75 PS der Yamaha nie Mühe hatten, den 20 PS stärkeren Mitbewerbern zu folgen. Die Yamaha ist ein analoges Meisterstück – simpel, effizient, unkompliziert. Doch keine Frage, Bits und Bytes sind auf dem Vormarsch. Könnte das der KTM beim ambitionierten Ritt durch die Alpen noch den Sieg bringen?

Über 141 Pässe müsst ihr gehn ...

Mit einem solchen Paukenschlag hat niemand gerechnet, denn seit dem Erscheinen der neuen 790 Adventure beansprucht KTM selbstbewusst den Spitzenplatz im umkämpften Midsize-Adventure-Segment: «Egal, ob in der Wüste, auf entlegenen Bergpfaden oder bei der Durchquerung eines Kontinents: Keine andere Zweizylinder-Reiseenduro kann ihr auch nur annähernd das Wasser reichen», so textete die KTM-Marketingabteilung. Eine Ansage.

Daraus und aus dem Patt beim «Geröllheimer-Vergleich» folgt nun zwangsläufig der gnadenlose Härtestest. Und was da auf der Agenda steht, sind weitere wichtige Königsdisziplinen im Marathon-Asphalt-Fight: Die Teststrecke über 141 Pässe und



Einem vermeintlichen Konstruktionsfehler der KTM auf der Spur: Der Ölpeilstab wollte für eine Kontrolle partout nicht am Tank vorbei. Mittlerweile hat KTM den Peilstab durch einen normalen Schraubverschluss ersetzt. Zur Ölkontrolle genügt das Schauglas.

3000 Kilometer soll in puncto Alltags-, Langstrecken- und Reisetauglichkeit den Fall Yamaha Ténéré versus KTM 790 Adventure R noch einmal aufrollen. Gesucht: Der grösste Funfaktor, der beste Windschutz, die komfortabelste Ergonomie und Federung, das einfachste Handling im Serpentinlabyrinth, das praktischste Gepäck- und Navisystem, die grösste Reichweite und ob die Motorabstimmung und das Fahrwerks-Setup auch sportlichen Tempi auf den teils sehr anspruchsvollen Wegstrecken genügen.

Start zum Pässemarathon

La Chapelle d'Abondance, 2. September 2019. Beim japanisch-österreichischen Rückspiel geht es also ohne Offroadeinlagen, aber nicht weniger ambitioniert zu als beim Geröllheimer-Test: Tausende Serpentin, Split, Schlaglöcher, Regen und Sonne warten auf uns. Bereits am ersten Tag der Challenge nehmen wir auf knapp 440 Kilometern 26 Pässe unter die Räder. Und genau so verrückt geht es weiter: Tag zwei, 33 – Tag drei und vier, 25 Pässe... und so weiter und so fort...

Doch zuerst heisst es Koffer packen – so man denn welche hat. Denn die Yamaha wurde vom Importeur gänzlich ohne die von TÖFF geordneten Behältnisse geliefert (Lieferengpässe), und die KTM kreuzt mit dem Falschen auf: dem Touratech-Aluboxen-system Zega Mundo der ersten Generation mit den

«BEREITS AM ERSTEN TAG BEZWINGEN WIR 26 ALPENPÄSSE»
MICHAEL KUTSCHKE

gerändelten Befestigungsmuttern im Kofferinneren. Die korrekten Boxen für die KTM-790-Adventure-Modellreihe wären jedoch die mit dem modernen, vollständig von aussen bedienbaren Zega-Pro-Befestigungssystem. Somit wurde der Vergleich «Funktionalität der Gepäcksysteme der beiden Kontrahenten» bereits im Vorfeld der Testfahrt obsolet.

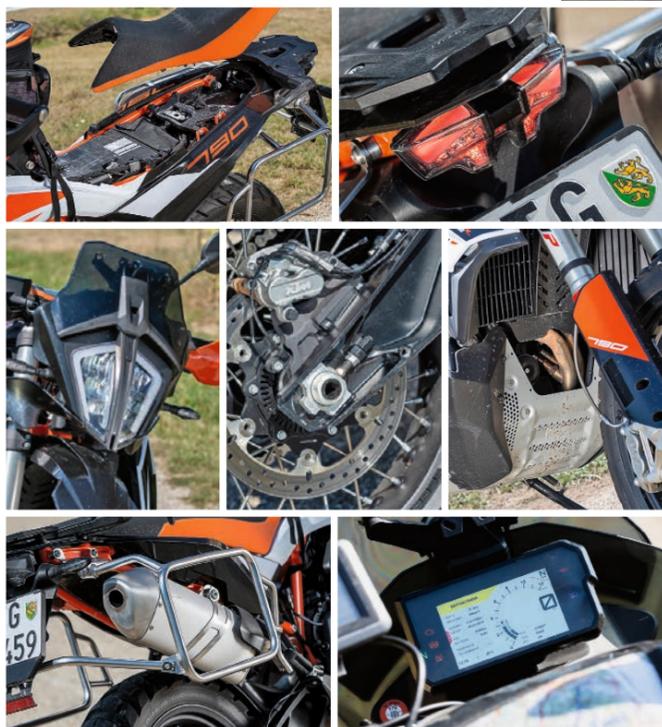
Ganz anders stellt sich die Lage in Sachen Navigation dar: Dafür hat Yamaha eine praktische Querstrebe über dem simplen LCD-Cockpit zur Befestigung eines GPS aus dem Zubehörhandel angebracht.

Völlig andere Wege geht KTM, dessen hochmodernes TFT-Farbdisplay mit Smartphone-Konnektivität durch eine optionale App auch zur Navigation genutzt werden kann. Allerdings gibt die hauseigene App nur Abbiegehinweise (Turn-by-Turn-Navigation), und es steht in der Kritik, mit komplizierten Navigationsaufgaben in der City überfordert zu sein.

Schöne Details, z. B. die zweifarbige Sitzbank, das sexy LED-Rücklicht oder die KTM-typische Lampenmaske. Beim Windschutz hat die Yamaha jedoch die Nase vorn. Der optional erhältliche Touring-Windschild führt jedoch wieder zum Patt.

Leider nicht getestet aufgrund von Lieferschwierigkeiten – die optionalen Gepäcksysteme.

Eine neue Benchmark in der Mittelklasse: TFT-Displays. Das der KTM kann auch navigieren.



Vier wenig praxisgerechte Häkchen an der Sitzbank und der Lack in Gefahr: Die Möglichkeiten zur Gepäckbefestigung sind bei der Ténéré ohne optionales Zubehör eher dürftig.

Die Yamaha überzeugt durch das wertigere Finish und Designelemente wie Wave-Bremscheiben.

Das LCD-Display bietet keine Spielereien, die Darstellung ist übersichtlich, aber mit Sonne im Rücken schlecht ablesbar. Das Cockpit ist für den Anbau eines Navigationsgerätes ausgerichtet.



«WER REITET SO SPÄT DURCH NACHT UND GEWITTER...
... ES IST DER REDAKTOR, ER VERBRENNT NOCH 'N LITER»



Zwei Versionen hat KTM von der 790er im Portfolio: Die strassenorientiertere 790 Adventure (Vergleichstest TÖFF 06/19) und die hier im Duell stehende R-Version. Die Assistenzsysteme wie z. B. der bidirektionale Quickshifter, das Kurven-ABS und die schräglagenabhängige Traktionskontrolle überzeugen auf ganzer Linie. Ein Komfort- und Sicherheitsplus gegenüber der Ténéré.

Das Leben in der schrägen Lage

Es geht los. Auf nassem Asphalt erklimmen wir die ersten Pässe. Der Anspruch der Adventure R ist klar: Sie will rundum die Beste sein: Motorvibrationen, Ansprechverhalten, Sound, Windschutz, Ergonomie und die Instrumentierung – all das wird uns auf der Pässejagd beschäftigen. Am fünften Tag der Challenge, dann das erste Resümee im Testprotokoll:

Wenn man morgens auf die KTM steigt, ist schon alles super. Aber es fällt auch auf, dass sich die Yamaha, über alles betrachtet, agiler durch die tausendfach vorkommenden engen Radien und Serpentin auf der Alpenchallenge bewegen lässt. Doch auch auf der KTM lässt es sich vergnügt und agil durchs Kurvenlabyrinth swingen – und: Im Vergleich wirkt sie eindeutig verbindlicher, sie verlangt aber etwas mehr Einsatz vom Piloten bei schnellen Schräglagenwechseln. Langen, schnellen Bögen ist die 790 R dafür besser gewachsen als die lebhaftere Ténéré. Den Tick mehr Handlichkeit bezahlt man hier also mit etwas Nervosität um die Lenkachse (die aber den Fahrer nicht nervös macht). Die KTM hat viel Drehmoment für den kleinen Motor, man kommt immer gut aus den Kurven heraus. Alles ist also easy going.

Und dann sitzt du auf die Yamaha, und plötzlich geht einfach alles doch nochmal ein bisschen leichter. Besonders beim Zurückwechseln auf die KTM zeigt sich der deutlich feinere Charakter der Yamaha sofort. Gefühlt gibt sich die Ténéré im Beschleunigungsduell schon weniger brachial, aber in der Realität der Pässechallenge ist die Japanerin nicht durch die Österreicherin abzuschütteln. Das ist zum einen der hervorragenden Ergonomie-Komposition der 700er geschuldet und zum anderen auch dem satteren Drehmoment aus tiefsten Drehzahlen in Verbindung mit dem Gewichtsvorteil der Ténéré. Mit der kleinen Yamaha kann man richtig zügig unterwegs sein. Ihr Zweizylinder definiert sich über das Drehmo-



Motorradspass in nahezu perfekter Ursprünglichkeit. Die Lenkerenden der Yamaha sind frei von der alles überbordenden Knöpfcheninflation digitalisierter Töff. Stattdessen Analogie in Vollendung. Auch ohne Motor-Modi, Quickshifter oder gar eines elektronischen Fahrwerks räumt die Yamaha Ténéré 700 in Sachen Funfaktor und Agilität auf der Alpenchallenge die Krone ab.

ment und nicht über die Höchstleistung. Und doch hat sie Temperament. Dieser Vorteil, nutzbare Power aus tiefsten Drehzahlen, summiert sich auf den engen Serpentinstrassen zusammen mit der gelungenen klassischen Enduro-Sitzposition, die auch die Kurvenhutz im Supermotardstil erlaubt, zum Aha-Effekt für den Piloten der KTM 790 und sogar für manchen überholten GS-Treiber unter unseren Challenge-Teilnehmern: Lenker drücken, Fuss raus – frech lässt sich so in Kurven manche Überraschung inszenieren. Ergo: Wer also gerne sportlich die Kurven wetzt, muss auf der Ténéré ob des kleinen Hubraums und wenigen PS keine Zurückhaltung üben. Ganz im Gegenteil: Gerade das ist ihr Vorteil. Ergo: Die Ténéré trägt die Krone der einfachst zu beherrschenden Mittelklasse-Enduro, die KTM hält dafür tolle Hightech-Assistenzsysteme parat, die nicht nur in brenzligen Situationen das Leben erleichtern.

Das Haar in der Challenge-Suppe

Wir sind uns einig: schon wieder ein Patt. Also suchen wir jetzt das Haar in der Suppe, äh Sonne: Wenn die

TESTERMEINUNGEN

DANIEL LENGWENUS

«Mehr braucht es nicht zum Glücklich-Sein»



Mich begeistern der drehfreudigere Motor und die erheblich höhere Reichweite der KTM 790 Adventure R. Aber diese Tankausbeulungen seitlich des Motors finde ich hässlich. Mir würde ein Heckreservoir besser zusagen. Über Geschmack lässt sich streiten. Ansonsten gibt es für mich keinen Grund, nicht mit der KTM glücklich zu werden. Das etwas agilere Fahrverhalten der Yamaha Ténéré 700, die besser nutzbare Power aus tiefsten Drehzahlen und das sexy Rallyekleid sind für mich aber letztlich die schlagenden Argumente für die Ténéré. Mehr Motorrad braucht es nicht, um glücklich zu sein.

MICHAEL KUTSCHKE

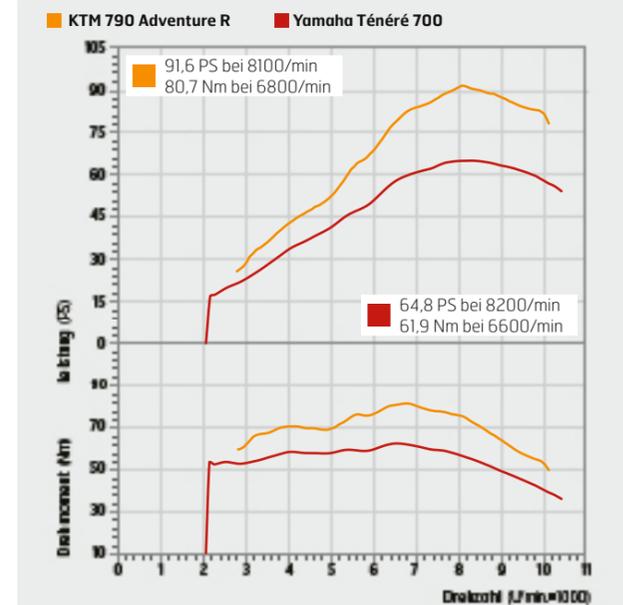
«Die Vernunft sagt KTM – das Herz bleibt glücklich»



KTM 790 Adventure R oder Yamaha Ténéré 700? Welche wäre meine Wahl? Das habe ich mich schon mal gefragt. Die Antwort bleibt: Wenn es um den Preis geht: Yamaha. Wenn es um die Fernreise-Eignung geht: Yamaha. Alles andere ist letztlich eine Frage der Vorlieben und des Geschmacks. Wenn es um die grösstmögliche Sicherheit beim Pässeswing, im Alltag und auf Reisen geht, sagt die Vernunft KTM und macht damit das Herz nicht unglücklich. Schliesslich ist die 790 Adventure R ein echt tolles Bike. Beim Spassfaktor auf der Alpenchallenge aber hatte die Ténéré die Nase knapp vorn.



LEISTUNG UND DREHMOMENT AM HINTERRAD Gemessen auf genormtem Dynojet-Prüfstand



von hinten auf das LCD-Display der Ténéré scheint, erkennt man nichts mehr. Der Kontrast der Anzeige ist solchen Bedingungen nicht gewachsen, da helfen der Anzeige auch die ansonsten vorbildlich gestalteten grossen Ziffern nichts mehr. Das moderne TFT-Farbdisplay der KTM hat da keine Probleme, aber die Darstellung der Informationen ist zu klein geraten. Nur die Yamaha verfügt über eine Warnblinkanlage – ein für Tourenfahrer nicht unerhebliches Sicherheitsfeature – besonders am Stauende auf der Autobahn. Schon wieder ein Patt. Auch die Tankanzeigen beider Modelle müssen Kritik einstecken. Bei der Ténéré tut sich ewig lang gar nichts, aber dann, wenn man sich in Sicherheit wähnt, verschwinden die Balken der Benzinstandsanzeige hinterrücks in beunruhigendem Tempo vom Display. Die KTM kann es nicht besser: Ihre Tankanzeige nimmt gar erst ihren Dienst auf, wenn der Tank bereits halbleer gefahren ist. Also noch ein Patt. Und dabei bleibt es auch.



Auch auf losem Untergrund ein Gegner auf Augenhöhe: die Yamaha Ténéré 700. Eine abschaltbare Traktionskontrolle würde der Yamaha aber im Töff-Alltag dennoch gut zu Gesicht stehen.

Fazit:

Nach 3000 Kilometern über Holperstrassen, Splitt und auch Fünfsterne-Asphalt auf der Swiss Alpenchallenge steht fest: In Sachen Funfaktor hat die Yamaha die Nase vorn – sie lässt sich in jeder Lage spielerisch beherrschen – und nun stellt sich die Frage: Fehlt der Yamaha was? Die Antwort: Nicht wirklich. Aber die Vernunft sagt irgendwann dann «doch»: Vielleicht eine Traktionskontrolle. Denn die Hightech-Assistenzsysteme der KTM 790 Adventure R ermöglichen dem weniger versierten Pässejäger ein noch sorgloseres Fahrvergnügen. Die Vernunft sagt KTM, das Herz und die Geldbörse Yamaha. Das endgültige Patt? Ihre Entscheidung...



KTM 790 Adventure R

Preis: ab 15 490 Franken
Hubraum: 799 ccm
Leistung: 95 PS bei 9000/min
Drehmoment: 88 Nm bei 6600/min
Gewicht: 216 kg vollgetankt
Sitzhöhe: 830 – 850 mm
Tankvolumen: 20 l
Import & Info: www.ktm.com



Yamaha Ténéré 700

Preis: ab 11 590 Franken
Hubraum: 689 ccm
Leistung: 75 PS bei 9000/min
Drehmoment: 68 Nm bei 6500/min
Gewicht: 206,3 kg vollgetankt
Sitzhöhe: 874 mm
Tankvolumen: 16 l
Import & Info: www.yamaha-motor.ch

MOTOR

Flüssigkeitsgekühlter Reihenzweizylinder, 4 Ventile/Zylinder, DOHC, Nasskupplung, 6 Gänge, bidirektionaler Quickshifter, Endantrieb über Kette.

Flüssigkeitsgekühlter Reihenzweizylinder, 4 Ventile/Zylinder, Ölbadkupplung, 6 Gänge, Endantrieb über Kette.

FAHRWERK

Stahl-Gitterrohrrahmen mit verschraubtem Rahmenheck, USD-Gabel (48 mm), Alu-Zweiarmschwinge mit direkt angelenktem Zentralfederbein (Federbasis einstellbar), vorn Doppelscheibe (320 mm) mit Vierkolbenzangen, hinten Einzelscheibe (260 mm) mit Zweikolbenzange, Reifen 90/90-21 und 150/70-18.

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, USD-Gabel (48 mm, voll einstellbar), Alu-Zweiarmschwinge mit angelenktem Zentralfederbein (voll einstellbar), vorn Doppelscheibe (320 mm) mit Vierkolbenzangen, hinten Einzelscheibe (260 mm) mit Zweikolbenzange, Reifen 90/90-21 und 150/70-18.

GEFÄLLT UNS

- + Fahrspass mit maximaler Sicherheit
- + Reichweite, Fahrwerk, Ausstattung
- + Wählbare Motormodi

- + Fahrspass, Agilität auf Kurvenstrecken
- + Drehmoment, Fahrwerk, Bremsen, Preis
- + Design, Ergonomie, simple Technik

GEFÄLLT UNS WENIGER

- Manche Plastikteile wirken wenig wertig
- Motorsound, Vibrationen

- ABS nur vollständig abschaltbar
- Keine Traktionskontrolle

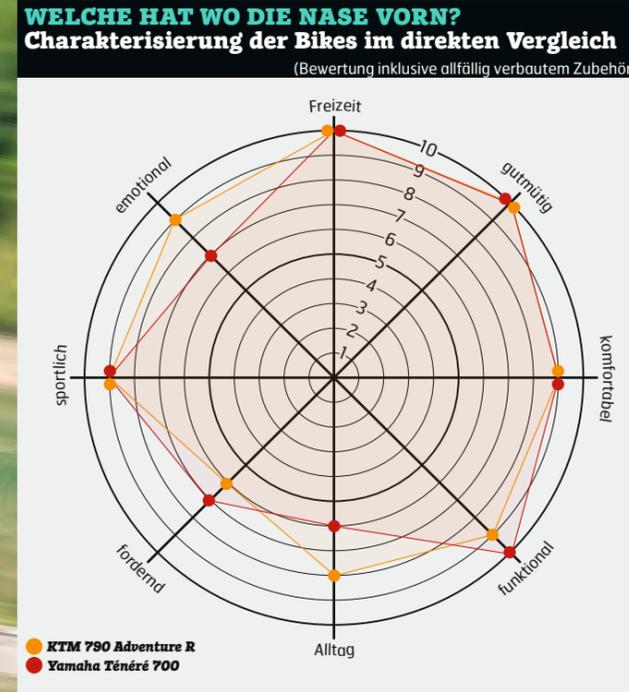
MESSWERTE

Messwert	KTM 790 Adventure R	Yamaha Ténéré 700
Topspeed	198 km/h	186 km/h (Herstellerangabe)
Beschleunigung 0 – 100 km/h	3,7 s	4,4 s
Durchzug 50 – 100 km/h	6,0 s	8,2 s
Testverbrauch/100 km Sportlich gefahren	5,11	5,11

BEKLEIDUNG TESTFAHRER

Helm: Arai Tour-X4, ab 503.20, www.arai-center.ch
Jacke: iXS Montevideo-Air 2.0 ab 349.–,
Hose: iXS Tour Hose ST-Plus, ab 339.–, www.motochic.com

Helm: X-lite X-403 GT Elegance N-Com, ab 299.–, www.louis.de
Jacke: Klim Kodiak Navy, ab 1130.–,
Hose: Klim Kodiak Navy, ab 850.–, www.mmd-adventures.ch



Kopf an Kopf: Yamaha mischt mit einem Reiseenduro-Konzept, das bis auf ein ABS auf jegliche Elektronikfeatures verzichtet in der Mittelklasse dennoch ganz vorn mit.

ZWEI RÄDER. EINE MESSE.

20.23 FEBRUAR 2020

MESSE ZÜRICH | SWISS-MOTO.CH

TICKETS ONLINE KAUFEN
www.swiss-moto.ch/online-ticket

PARALLEL

PRESENTING PARTNER

CO-SPONSORS

MEDIA PARTNER