

XT660Z Ténéré: der Mythos kehrt zurück

Veröffentlicht am: November 12, 2007

„Es ist wohl an der Zeit mit einer neuen Ténéré zurückzukommen,“ bestätigt Projektleiter Hiroo Saito. „Yamaha hat sich im Reise Enduro Segment lange Zeit rar gemacht, obwohl die erste Ténéré 1983 es mit begründete. Die neue XT660Z hat alles was schon die erste Version so erfolgreich gemacht hat, sie ist ohne Schnickschnack, unverwüstlich, praktisch, leicht und hat einen zuverlässigen starken Einzylinder Motor. Zudem haben wir die Maschine bewusst auch fürs Gelände fit gemacht.“



Leichte Reise Enduro

„In den letzten 10 Jahren haben sich die Reise Enduros ganz schön verändert. Die meisten dieser Maschinen sind keine einfachen Einzylinder mehr und haben stattdessen Qualitäten von Tourenmotorrädern. Aber der Ursprung der Reise Enduro mit ca. 650 ccm geriet in Vergessenheit,“ meint Produktplaner Takeshi Higuchi, der einer der treibenden Kräfte hinter der neuen Ténéré ist. Er gibt sich überzeugt: „Als wirklicher Allrounder ist die neue Ténéré immer noch die erste Wahl mit ihrem robusten Einzylinder und der Kombination aus Tourenqualitäten auf der Straße und einer vernünftigen Geländetauglichkeit für Schotterstrecken oder kleine Pfade abseits.“

Gute alte Werte sind zurück

Higuchi meint über das Konzept der XT660Z: „In der Achtziger Jahren hatten Abenteuer Reisen insbesondere nach Afrika ihren Höhepunkt. Die XT 500 mit einem großen Zubehörtank war die erste Wahl. Ein wenig später kam die erste Ténéré hinzu. Es waren ideale Motorräder für solche Abenteuer, da sie leicht waren und mit dem großen Tank kam man über 400 km weit. Der luftgekühlte Einzylinder war sparsam und sehr zuverlässig. Wenn mal etwas kaputt ging, konnte man das einfach aufgebaute Motorrad buchstäblich am Straßenrand reparieren. Die Bikes waren einfach ideal, um sich damit in fremde Länder zu wagen. Aber gleichzeitig hat sich die Ténéré zu dieser Zeit einen guten Ruf als Alltagsmotorrad erworben, mit dem man jeden Tag zur Arbeit fahren konnte und am Wochenende auf Tour ging. Insbesondere Einsteiger liebten die Maschine, weil sie erschwinglich war. Die Motorradindustrie heute, und das schließt uns von Yamaha auch ein, haben diese guten alten Qualitäten vergessen. Die XT660Z bringt sie zurück. Ob man die Welt umrunden möchte, in den Bergen auf Tour geht, oder jeden Tag damit zur Arbeit fährt, die neue Ténéré ist dafür immer ein guter Untersatz.“



Was wir unter vielseitig verstehen

Projekt Mitarbeiter Alessandro Ghezzi hat seine eigenen Ansichten, was die Qualitäten der Ténéré betrifft: „Vielseitigkeit ist eine Summe aus vielen Kleinigkeiten, beispielsweise Hunderte von Kilometern mit einer Tankfüllung zu fahren. Der Einzylinder ist vielseitig, weil er sehr robust ist und gleichzeitig wenig kostet was Wartung und Verbrauch betrifft. Und trotzdem hat der neue 660er genug Dampf, um bequem im heutigen Verkehr mitzuschwimmen. Ihre Reisegeschwindigkeit auf der Autobahn reicht heutzutage völlig aus. Lange Strecken sind nie eine Qual, denn die kleine Scheibe hält Fahrtwind ab. Die Sitzposition ist ziemlich bequem. Mit ihren 183 kg trocken ist die Ténéré als Reise Enduro relativ leicht und lässt sich deswegen ziemlich einfach sowohl auf Schotterstrecken im Gebirge, als auch im Stadtverkehr bewegen. Ein breites Spektrum also. Zudem kann man in

den Original Yamaha Packtaschen mehr als genug Gepäck unterbringen. Für mich ist die Ténéré einfach der beste Allrounder.“



CAD



CAD



CAD

Neues Fahrwerk

Hiroo Saito fügt hinzu:“ Die Ténéré hat ein komplett neues Fahrwerk, ganz anders als das der XT660R. Wir hatten andere Prioritäten und haben deshalb mit einem leeren Blatt Papier angefangen. Da die Ténéré ein vielseitiges Motorrad sein sollte, mussten wir alle Einsatzzwecke in Betracht ziehen. Ein Muss war Langstreckentauglichkeit, stabiler Rahmen, der Beifahrer und Gepäck standhält und auch eine gewisse Geländegängigkeit für den Einsatz auf Schotterpässen oder in der sandigen Wüste.“

Wie sehr Rahmensteifigkeit und kompaktes Layout im Vordergrund gestanden hat, kann man wohl am besten daran sehen, dass sogar der Produktionsablauf anders als bei der XT660R getaktet wurde. Alessandro Ghezzi erklärt weiter: “Bei der XT660R wird das Fahrwerk als erstes auf dem Fließband zusammengebaut, der Motor kommt am Ende ins Fahrwerk. Bei der Ténéré haben wir das umgedreht. Der Motor ist zuerst auf dem Fließband, das Fahrwerk wird förmlich um den Motor herumgebaut. Dadurch konnten wir den Rahmen steifer und stärker auslegen und ihn trotzdem enger um den Motor herum bauen. So kann auch die neue Schwinge von einer massiven Halterung geführt werden, anders als sonst üblich“.



Die Funktion im Mittelpunkt

Die Entwickler waren überzeugt, dass Funktion der Schlüssel zum Erfolg der neuen Ténéré sein muss. Gegen den anfänglichen Widerstand der Designer wurden beispielsweise die Faltenbälge an der Vorderradgabel gewählt, weil sie immer noch am besten Staub und Schmutz von den empfindlichen Gabeldichtringen fernhalten. „Das sieht vielleicht altmodisch aus“, wehrt sich Ghezzi „aber wir wollten ein durch und durch ehrliches Motorrad“.

Tests im Gelände gehörten genauso zum Pflicht-Programm wie die üblichen Straßentests. „Als unser Testteam mit dem Prototypen von einer 1000 Kilometer Tortur im Gelände mit 30 kg Gewicht als Gepäck auf dem Heck geschnallt zurückkam, waren die Jungs ziemlich fertig. Einer meinte, es wäre doch einfacher eine Fahrwerksabstimmung für Supersport Maschinen zu machen, als für ein Motorrad das ein derart breites Einzugspektrum hat.“

Bewährter Motor

Der neue Ténéré Motor ist ein alter bekannter aus der XT660R. Die wesentlichen Änderungen beziehen sich auf Luftfilterbox, Auspuff und Motorsteuerung. Dabei liegt die neue Luftfilterbox direkt unter der Sitzbank und ist mit wenigen Handgriffen leicht zugänglich. Man kann den Filter praktisch im Schatten einer Palme ausklopfen. Der Filter selbst ist deutlich größer als bei der XT660R, um Staub und Verschmutzungen besser standzuhalten.

„Wir haben uns große Mühe gegeben, die Vibrationen für den Fahrer zu reduzieren“, sagt Ghezzi. „Die Maschine wird auf Langstrecken und auf Autobahnen gefahren, und da ist es einfach unerlässlich, dass der Fahrer ermüdungsfrei bleibt.“



Funktion bestimmt die Form

Designer Oliver Béboux gibt zu: “Die Neue hat Designelemente von der alten Ténéré übernommen, aber sie sieht trotzdem anders aus. Wir haben versucht das typische Ténéré Image zu erhalten, gleichzeitig jedoch moderne Linien einfließen zu lassen. Aber nicht nur das Aussehen hat eine Rolle gespielt. Wir hatten großes Augenmerk auf Funktion. Beispielsweise sind die seitlichen Kunststoffteile am Tank nicht allein Stilelement, sondern auch als Sturzschutz gedacht. Im Falle eines Falles können sie relativ einfach ausgetauscht werden. Weil wir den Sitzkomfort des Beifahrers verbessern wollten, haben wir uns von unserer ursprünglichen Designidee einer geraden Linie der Sitzbankoberfläche verabschiedet. Die jetzige Stufensitzbank sieht zwar weniger sportlich aus, aber hat besseren Komfort.

Die jetzige sechste Generation der Ténéré ist also vielseitig und robust wie schon immer. Sie ist ein Allrounder gleichermaßen für erfahrene Motorradfahrer als auch für Einsteiger geeignet.