

Pressestimmen XT660Z Ténéré

ES IST NICHT DIE RATIONALE ENTSCHEIDUNG, die einen zur Ténéré bringt, sondern ein Verlangen. Es ist der Wunsch, runterzukommen vom Leistungswettkampf im Motorradbau, rauszukommen aus dem mit Terminen überfüllten Alltag und ebensolchen Straßen. Da kommt die XT grad recht.



09/2014

Vergleichstest Yamaha XT660Z Ténéré ABS - Economy Class

„Wer lange Distanzen im Flugzeug zurücklegen will, kann die First Class buchen, muss aber ein Vermögen dafür ausgeben. Die überwältigende Mehrheit der Passagiere fliegt daher Economy und kommt dennoch genauso schnell, wenn auch nicht ganz so luxuriös ans Ziel. Dafür haben sie erheblich Geld gespart und festgestellt, dass moderne Flieger selbst in der früher berüchtigten „Holzklasse“ durchaus Komfort bieten. Ähnlich verhält es sich bei den Reiseenduros. Nicht jeder kann 15.000 Euro für sein Hobby ausgeben. Doch bereits für rund die Hälfte gibt es einzylindrige Ware, die ebenfalls für die weite Reise und sogar für den dezenten Schottereinsatz geeignet ist.“

„Da muss nicht erst der Bausparvertrag aufgelöst werden.“

„Zwar hat die einzylindrige Ténéré nie die legendäre Rallye gewonnen, diese Lorbeeren darf die zweizylindrige Super Ténéré für sich in Anspruch nehmen. Aber allein die Erwähnung ihres Namens reicht schon aus, um selbst hartgesottene Wüstenfahrern wehmütige Tränen in die Augen zu treiben.“

„Die Yamaha besticht durch wunderschöne blaue Metallic-Lackierung und die goldenen Streifen sowie durchdachte Details wie den Schutzbügel hinter dem Windschild, der das Cockpit bei Stürzen vor Schäden bewahrt. Überhaupt wirkt sie wertiger, wenn man etwa die anmutig geformte Schwinge oder den zeitlos klassischen Rundrohrrahmen gegen die klobige Kastenschwinge und den kantigen Rahmen der BMW stellt. Die Ténéré-Sitzbank mit dem weichen, griffigen Bezug und den farblich abgesetzten Nähten zeugt von der Liebe zum Detail, da gerät die Sertão ästhetisch ein wenig ins Hintertreffen.“

„Der XT-Tank fasst mächtige 23 Liter Sprit, was die Wüstenreiter freut, und baut trotzdem nicht zu breit, die Beine werden nicht übermäßig gespreizt. Kurioserweise sitzt man auf der BMW breitbeiniger, obwohl sich unter der Abdeckung gar kein Tank verbirgt. Der sitzt schwerpunktünstig gelagert im Heckrahmen und fasst nur dürftige 14 Liter. Gut, bei einem Verbrauch von durchschnittlich 4,2 Liter auf 100 Kilometern langt das immer noch zu einer theoretischen Reichweite von 333 Kilometern, aber wenn man sich ein Rallye-Image geben will, dann braucht es ein imposantes Spritfass wie bei der Ténéré, die erst nach schier endlosen 500 Kilometern trocken laufen würde.“

„Zwar ist die XT weit entfernt vom donnernden Röhren der Ur-Ténéré, aber dennoch klingt ihr sonorer Sound deutlich ansprechender als der der BMW.“

„Die XT zeigt, wie es besser geht. Vibrationen sind dem Single weitestgehend Fremd und

auch der etwas höhere Windschild bietet mehr Schutz vor dem anbrandenden Sturm.“

„Insgesamt lässt es sich mit der Yamaha entspannter fahren, die BMW verlangt immer einen Tick mehr Aufmerksamkeit.“

„Die Disziplin beherrscht die Yamaha klar souveräner, nicht zuletzt dank der doppelten Bremsscheibe am Vorderrad. Die Zangen stammen auch aus dem Haus Brembo, wirken aber bissiger. Die Front taucht nicht so weit ein, die Gabelabstimmung geriet recht straff. Das ABS schlägt bei beiden Modellen relativ früh an und regelt an der Yamaha etwas feinfühlicher. Der Bremsvergleich geht mit 40,4 Metern zu 42,6 Metern zugunsten der XT aus.“



08/2012

Die Yamaha XT 660 Z Ténéré ABS bietet Spaß auf jeder Strecke

„Die Ténéré ist eine Sandwüste in der südlichen Sahara im Norden Nigers und wird auch die "Wüste der Wüsten" genannt. Angeblich stammt der Name aus der Sprache der Tuareg und bedeutet "Land da draußen". Insofern passt der Name zur YAMAHA XT 660 Z Ténéré ASS: Denn dieses Motorrad verspricht grenzenloses Vergnügen auch abseits der Landstraße. Zwar zog es mich bei meinem Testride nicht unbedingt querfeldein, dennoch wurde dem Motorrad auf der deutschen Alpenstraße einiges abverlangt. Dabei war die Anreise mit der einzylindrigen Enduro von Würzburg ins Chiemgau überraschend bequem. Die 380 Kilometer zum Chiemsee absolvierte die Ténéré dank des 23-Liter-Tanks und dem Durchschnittsverbrauch von unter 5 Litern ohne Tankstopp.“

„Der Einzylinder hängt gut am Gas und bringt die Maschine nicht zum Bocken, wenn mal nicht frühzeitig genug heruntergeschaltet wird. Auch dann bleibt die Ténéré agil. Der Motor ist in einem Stahlrohrrahmen aufgehängt, der dem Motorrad eine überzeugende Stabilität verleiht.“

„Die Aluminiumschwinge reduziert die ungefederten Massen und trägt zu gutem Fahrverhalten auf Asphalt und im Gelände bei. Zu den fahrerfreundlichen Qualitäten der Enduro zählen zudem ihr gut dosierbares Drehmoment, die langen Federwege und das geringe Gewicht. Wohin die Reise auch geht: die XT660Z Ténéré besteht zuverlässig, ausdauernd und robust jede noch so harte Herausforderung.“



Europas größte Motorradzeitschrift 08/2012

Vergleichstest Einzylinder-Reiseenduros

1. Platz für die Yamaha XT 660 Z Ténéré ABS gegen die BMW G 650 GS Sertão

„Die Yamaha XT 660 Z ist für die große Tour eindeutig besser gerüstet. 23 Liter fasst ihr konventionelles Spritfass mit weit heruntergezogenen Flanken rechts und links vom kaum sichtbaren Einzylinder, erlaubt Reichweiten von locker 550 Kilometern, während die GS schon nach 400 Kilometern trocken läuft.“

„Großen Menschen mit und ohne Fernweh hingegen liegt wegen des entspannteren Kniewinkels und der weiter hinten angeordneten Fußrasten die Sitzposition auf der Ténéré eindeutig mehr.“

„Die hochbeinige XT mit ihren stabilen Alu-Koffern, ihrer massiven 43er-Gabel, ihrem Lenker mit vertrauenerweckender zusätzlicher Querstrebe und der Doppelscheibenbremse vorn kommt nicht nur „abenteuerlicher“ sondern auch deutlich solider rüber als die BMW.“

„Um so erstaunlicher ist es, dass der eine (der Yamaha-Motor) den satten Single-Schlag zelebriert, während der Münchner Einzylinder ganz zivilisiert, ja, beinahe synthetisch daherkommt. Im Klartext: Der XT-Motor ballert, der BMW-Motor pöttert.“

„Der eine liefert eine starke Drehzahlmitte ab, läuft zwischen 3000/min und 6000/min zur Hochform auf, der andere entwickelt sein Temperament dort, wo man es von einem Einzylinder gerade nicht erwartet, nämlich ganz tief im Drehzahlkeller und in hohen Drehzahlregionen. Mit dem Ergebnis, dass sich der in seinen Grundfesten doch deutlich ältere Japan-Single subjektiv als der lebendigere Antrieb präsentiert.“

„Dass man der Ténéré mehr zutraut als der BMW, liegt also weniger an der Performance an sich als an dem wertigeren Auftritt. Egal, ob massive Aluminium-Schwinge statt einfacher Stahlprofile oder Faltenbälge statt ungeschützter Gabelholme - sie scheint für wochenlange Zweierbeziehungen im Outback besser gerüstet. Und das, obgleich Yamaha die ABS-Version extra auf den Straßeneinsatz hintrimmte. Statt 210 und 200 Millimetern verkürzten die Japaner den Federweg auf 160 und 150 Millimeter vorne und hinten, um den rustikalen ABS-Regelintervallen angemessen zu begegnen, während die BMW jeweils 210 Millimeter bietet.“

„Bei der Yamaha verbeißen sich zwei Doppelkolbensättel in 298-Millimeter-Scheiben - und bringen die Fuhre nicht nur messbar früher zum Stehen, sondern lassen sich auch feinfühlicher dosieren. MOTORRAD-Messungen auf einer Passabfahrt aus 75 km/h ergaben: Solo stand die Yamaha über einen Meter früher, mit Sozius waren es knapp zwei Meter.“

„Die Schräglagenfreiheit der Sertão wird linksherum durch den willenlos herumbaumelnden Seitenständer begrenzt, während bei der Ténéré so schnell nichts aufsetzt. Dazu bieten die Yamaha-Federelemente eine feine Rückmeldung und halten obendrein für den Zwei-Personen-Betrieb die größeren Reserven bereit.“



YAMAHA XT660Z TÉNÉRÉ ABS – IM TEST

KURZURTEIL

- Uriger Einzylinder-Charme

- Braucht wenig Sprit
- Bietet üppiges Platzangebot und klasse Übersicht
- Wirkungsvoller Windschutz
- Wendet auf dem Handteller
- Echt offroadtauglich

„ES IST NICHT DIE RATIONALE ENTSCHEIDUNG, die einen zur Ténéré bringt, sondern ein Verlangen. Es ist der Wunsch, runterzukommen vom Leistungswettkampf im Motorradbau, rauszukommen aus dem mit Terminen überfüllten Alltag und ebensolchen Straßen. Da kommt die XT grad recht. Wer den Enduro-Berg erklommen hat, freut sich diebisch über die fabelhafte Übersicht, den breiten und wohl zur Hand liegenden Lenker sowie die Mischung aus aktiver und bequemer Sitzposition. Kernig schlägt das Herz der Yamaha, lässt bei vollem Tank zwischen 3000 und 4000 Umdrehungen den gesamten Vorderbau erzittern. Schnell ein paar Liter verbrennen, ein wenig Slalom durch den Feierabendverkehr fahren. Kleinigkeit. Ab auf die Landstraße, Gänge durchsteppen - hui, geht das leicht - und in den nächstbesten Feldweg einbiegen. Staubaufwirbeln, mit dem Hinterrad durchdrehen, solche Sachen.“

„Huch, es wird schon dunkel. Merkt man gar nicht bei dem weit strahlenden Scheinwerfer, dessen Leuchtweite sich bequem per Handrad regulieren lässt. Wer bereit ist, kauft sich die Karre. Knallt Koffer ran und bollert weit, weit weg. (co)“



02/2012

XT660Z Ténéré ABS

„Da, wo sich die weitverbreiteten 19-Zöller gern in Spurrillen verirren, hält die XT-Front die gewünschte Richtung ein.“

„Dabei ist Ackern im Acker dem rustikalen OHC-Vierventil-Einzylinder nicht unangenehm. Er patscht und grummelt im Schiebetrieb, wie es sich für einen dicken Single gehört, ohne peinlich laut seine Mitmenschen am Hobby teilnehmen zu lassen. Zudem erfreut das Triebwerk mit einer sauberen Gasannahme und solidem Antritt aus dem ersten Drehzahldrittel. Im mittleren Tourenbereich hämmert er in guter alter Ténéré-Tradition.“

„Bei Autobahn-Richtgeschwindigkeit ist die XT äußerst umgänglich. Weder im Sitzfleisch noch in den Fingern kommt das Gefühl auf, Kontakt mit einer 220-Volt-Steckdose gehabt zu haben. Vibrationsbedingter Reisestress bleibt aus.“

„Angenehmer Nebeneffekt: Die Sitzhöhe schrumpft gegenüber dem Standardmodell um 30 Millimeter, was zusammen mit der schmalen Taille selbst kleineren Staturen das Manövrieren erleichtert.“

„Selbst mit Koffern am Heck und 170 km/h auf der Uhr quittiert die ABS-Ténéré unebene, lang gezogene Kurven mit unkritischen leichten Bewegungen um die Längsachse und läuft im

Übrigen ordentlich geradeaus. Eine gediegene Abstimmung bietet die Heckfederung, die trotz geschrumpften Arbeitswegs vor Schotterpassagen keine Hemmungen zeigt und gut auf Asphalt passt. Obwohl die XT nicht zu den gnadenlosen Kurven-Junkies zählt, meistert sie enge Serpentinien wie Wechselkurven souverän. Geschmeidig und harmonisch, nie kippelig, was die im Test gefahrenen Pirelli-Pneus mit ihrem straßenorientierten Profil unterstützen.“

„Und das gilt auch für die Momente, in denen beim Bremsen auf letzter Rille das ABS mit ordentlichem Regelverhalten – was auch der ermittelte Bremsweg belegt – aktiv werden muss. Die Front bleibt selbst beim heftigen Intervenieren des Blockierverhinderers ruhig, und die Gabel schießt nicht erschrocken in die Tiefe.“

„Insofern liegt die Stärke der 660-Ténéré in ihrer Vielseitigkeit, die sich mit ABS noch mehr Interessenten erschließt.“



08/2011

Einstieg ins Abenteuer – Vergleichstest

„Auf den ersten Blick scheint die Sache ja irgendwie klar zu sein. Wenn man den Cross-Helm überstülpt, hier und da wirklich mal den Asphalt verlassen will und dazu diese beiden Motorräder zur Wahl hat, wird man wohl intuitiv zur Yamaha greifen wollen. Selbst wer das ruhmreiche Ténéré-Logo selbst nicht kennt, dürfte diesem Motorrad zumindest abseits der Straße mehr zutrauen als der Enduro mit dem weißblauen Propeller. Hochbeinig, eine Verkleidung im Rallye-Stil, mit großem 21-Zoll-Vorderrad, dicker Aluschwinge und großflächigen Kunststoffprotektoren am Riesentank. Ein Hauch von Unverwundbarkeit, vom großen Abenteuer umweht die Ténéré...“

„Gas auf, und vom ersten Meter an scheinen die beiden, auf dem Papier doch so ähnlichen Motoren ihre Gemeinsamkeiten zu verlieren. Wobei der exakt 660 Kubik messende Yamaha-Single durchaus noch etwas von dem typischen XT-Charakter der achtziger Jahre in die Gegenwart gerettet hat. Den zumindest subjektiv starken Antritt aus dem Drehzahlkeller nämlich. Mit dumpfen Auspuffknattern zwischen 2000 und 5000 Touren bleiben, so fährt sich eine XT am besten und macht einen Mordsspaß. Hier hämmert der Single nach Altväter Sitte, vibriert nur moderat und setzt Gasgriffbefehle spontan um.“

„Wertige Verarbeitung, der riesige, ergonomisch toll integrierte Tank und Komponenten, die auch harten Einsatz wegstecken, rechtfertigen durchaus den Mehrpreis gegenüber der BMW. Echte Weltenbummler müssen nicht lange überlegen: Für sie ist die Ténéré die bessere Wahl. Selbst wenn sie tiefer gelegt ist.“



03/2011

Test YAMAHA XT660Z Ténéré ABS

„Zu den großen Pluspunkten der Yamaha zählt auf jeden Fall die erstaunlich hochwertige Verarbeitung und die vielen liebevollen Details, die in Zeiten knapper Kassen nicht mehr

selbstverständlich sind. So besitzt diese Enduro beispielsweise Fußrastenausleger hinten, die am Heckrahmen verschraubt sind, eine fein gemachte Alu-Schwinge und eine rahmenfeste Verkleidung, die durchaus ihrem Namen gerecht wird.“

„Denn auf der XTZ lässt es sich sehr ordentlich verreisen. Die Sitzposition vorn ist aufrecht und entspannt. Die Sitzhöhe misst zwar immer noch stolze 860 Millimeter, aber selbst Fahrer um die 1,75 Meter finden hier noch einen sicheren Stand.“

„Die Sitzbank selbst wurde nicht auf Teufel komm raus abgepolstert, um die Sitzhöhe möglichst gering zu halten. Die bietet erstaunlich hohen Sitzkomfort, auch für längere Etappen. Was in Kombination mit dem weiterhin an Bord befindlichen großen 23 Liter Tank auch durchaus wörtlich zu nehmen ist. Bei durchschnittlich 4,9 Liter Super auf 100 Kilometer sind vier Stunden und mehr im Sattel der XTZ durchaus möglich.“

„Beim Fahrwerk haben die Techniker nicht mal eben die Hebelumlenkung des angelenkten Federbeins modifiziert, um die 860 mm Sitzhöhe zu erzielen, nein, sie haben vorn und hinten die Federwege gekappt, um die ausgewogene Balance der Maschine beizubehalten.“