

# Die Geschichte der Ténéré

## Die legendären Yamaha Ténéré's: damals & heute

1989, kurz nach der Markteinführung der Honda Africa Twin, wurde eine weitere Rallyelegende auf die Straße gebracht: die Yamaha Super Ténéré sollte bis 1996 die Landschaft der Rallye-Reiseenduros beleben. Sie hatten den potenteren Motor im Vergleich zur Africa Twin, beim Fahrwerk schien sie allerdings leicht unterlegen. Als Kritikpunkte wurden immer wieder die klein dimensionierten vorderen Bremsscheiben und das Fahrwerk genannt. Rückblickend erweist sich die Super Ténéré als äußerst robust, denn auch heute noch sind wesentlich mehr Super- als ‚normale‘ Ténérés auf Deutschlands Straßen unterwegs.

Auch das Konzept der 750er Super Ténéré war seinerzeit revolutionär: Im Sinne der Paris-Dakar Silhouettenklasse sah die serienreife Ténéré der Zulassungsfähigen recht ähnlich. Freilich sind Serienprodukte günstiger hergestellt und bringen mehr auf die Waage, haben dafür aber bessere Allrounderigenschaften im Reise-Alltag. Wer Reisen wollte – und zwar durch dick und dünn – war mit der Super Ténéré immer gut bedient. Die Eckdaten der ersten Super Ténéré waren der wassergekühlte 749 ccm große Paralleltwin, aus dem Yamaha später den TDM-Motor entwickelte, ein Fahrwerk mit Deltabox-Stahlschwinge und Zentralfederbein sowie einer konventionellen Telegabel Ø 43 mm, 26 Liter Tank und Federwegen von 235 mm vorne und 215 hinten. 69 PS leistet die Super Ténéré das alles bei einem Leergewicht von 226 kg. Ihre Ausstattung, war ganz im Ténéré Stil ziemlich vollständig. Windschild, Handprotektoren, Alu-Motorschutz Drehzahlmesser gehörten seinerzeit zur japanischen Standardausstattung. Zubehörhersteller á la Touratech gab es noch nicht.

Es ist schwer zu erklären aber zwischen dem letzten 96er Baujahr der alten Super Ténéré und der neuen XT 1200 SuperTénéré liegen 14 lange Jahre. 14 Jahre in denen andere Hersteller das große Geschäft mit Zweizylinder Reiseenduros gemacht haben. So kommt die 'neue' Super Ténéré auch nach Händlermeinung etwas spät. Trotzdem hat sie das Zeug für große Reisen, knüpft zumindest optisch an alte Zeiten an. Ihre Sporen muss Sie sich noch verdienen. Da heute keiner der japanischen Hersteller mehr ein Rallye-Engagement aufrechterhält, schlägt der Versuch an Rallye-Spirit anzuknüpfen fehl. 2012 könnte aus Sicht der Konkurrenz ein schwieriges, aus Sicht der Biker ein interessantes Jahr für Reiseenduros werden: [Triumph Tiger Explorer](#), Honda [Crosstourer](#) / -Runner, NC 700 X/S oder eine Versys 1000 stehen bereit, alte Bestseller vom Thron zu stürzen.

**Die 1200er Super Ténéré** wird mit einer Menge technischer Raffinessen ins Feld geschickt: 2 verschiedene Motor-Mappings, Doppelzündung, abschaltbare Traktionskontrolle/Schlupfregelung, neuartige Speichenfelgen und erstmals mit Kardan-Antrieb. Der Zweizylinder-Motor auf TDM-Basis ist mit einem Hubzapfenversatz an der Kurbelwelle ausgestattet und hat damit die Zündfolge eines Ducati Twins. Nur die ‚First Edition‘ der Super Ténéré wird serienmäßig mit einem Kit bestehend aus Aluminium

Koffer-Set samt Halterungen, Scheinwerfer-Protektoren und Aluminium Motorschutz ausgeliefert. Für 2012 gibte es neben dem [Worldcrosser](#) (s.u.) lediglich eine neue [Farbvariante](#).

Die bisherigen Tests ergeben eine positive Bilanz. Doch täuscht das nicht darüber hinweg, dass Yamahas Zielgruppe für Reiseenduros im Laufe der Zeit folgerichtig eine andere geworden ist. So wird man – trotz schrumpfender Federwege und zunehmenden Gewicht – noch sein Abenteuer erleben können, denn eines steht fest: Yamaha Ténéré steht immer noch für diejenigen, die bereit sind ausgefahrene Wege zu verlassen.

Wem die 1200er Super Ténéré **zu zahm oder zu bieder ist**, der sollte sich die Realität gewordene Konzeptstudie [Yamaha Ténéré-Worldcrosser](#) anschauen. Was schon länger auf Messen herumgeistert wurde offiziell im November 2011 auf der Pariser Zweiradmesse vorgestellt. Eine derart facegeliftete [Super Ténéré](#) soll tatsächlich ab März 2012 in den Handel kommen - warum nicht gleich so? Den Preis kann man sich leider nur astronomisch vorstellen ...

## Die Einzylinder-Ténérés

Die neue Ténéré von 2008/09 hat mit der **Ur-Ténéré von 1983** auf den ersten Blick nicht mehr viel gemeinsam. Optische Anleihen täuschen nicht darüber hinweg, dass es sich um ein komplett neues Motorrad handelt. Der Charakter der Neuen ist frappierend anders, trägt aber sehr dem Geschmack der heutigen Reisenden Rechnung. Die neue Ténéré ist eines jener Euro-Japanischen Motorräder, die unter japanischer Federführung bis 2009 in Italien (Triuggio bei Mailand) und seit 2010 in Spanien hergestellt werden. Die Motorenfertigung übernahm dabei Minarelli, Federungskomponenten kommen vom Bologneser Hersteller Marzocchi und Sachs Italia (Federbein). Welche Konsequenzen die Produktionsverlagerung nach Spanien für die Zulieferer hat, ist kurzfristig noch nicht abzusehen.

Die Neue **fährt auf der Autobahn besser** denn je, hat aber auch ein paar entscheidende Pfunde (211 kg) und Pferde (48,4 PS) zugelegt. Geländetauglichkeit gehört nicht mehr zu ihren ausgeprägtesten Qualitäten – jedenfalls im direkten Vergleich zur Ur-Ténéré, die auf das Kürzel ‚34L‘ hörte. Dazu kam aber die Fähigkeit, zu zweit bequem auf Europas Straßen zu reisen. Das ging mit der Ur-Ténéré auch, doch freilich waren die Komfortansprüche und auch die Reisegeschwindigkeit vor 25 Jahren eine andere.

Eine Einzylinder Ténéré kostet 5000€ weniger als eine KTM Adventure

Yamaha ist es gelungen **eine würdige Ténéré** auf die (SanRemo-) Felgen zu stellen, die von der Fangemeinde positiv aufgenommen wird. Auch wenn in die aktuelle Ténéré kein Paris-Dakar Know-How eingeflossen ist, hat sie viel vom Geist der alten Ténéré und ist für ihr Geld sicherlich der reisetauglichste Einzylinder auf dem Markt überhaupt. Keine andere hat eine Doppelscheibe am Vorderrad, keine andere bietet zwei Personen so viel Platz. Optisch ähnelt sie im Erscheinungsbild einer KTM 990 Adventure, hat aber 50 PS weniger und kostet auch mindestens 5000 Euro weniger – wenn das nicht ein Wort ist! Denn der Preis und die Motorleistung eines Motorrades stehen nicht im direkten Zusammenhang mit der

Fahrfreude – und die kann man haben mit der neuen Ténéré! Seit Januar 2011 ist sie auch mit ABS und reduzierter Sitzhöhe (leider auch mit gekappten Federwegen) erhältlich.

## **Konzeptvergleich: 600 gegen 660**

Die ersten Kilometer auf der Autobahn hinterlassen einen bleibenden Eindruck. Wer mit der alten Ténéré dort unterwegs war, wurde vom Wind gebeutelt wie ein aufgeblähtes Rahsegel. Die Neue gleitet mit mustergültigem Geradeauslauf und beachtlichem Tempo im vollen Reisetrimm dahin. Während die schmale, rahmenfeste Verkleidung weit hochgezogen die vertikalen Scheinwerfer überragt, schützt sie auch hervorragend vor Wind- und Wettereinflüssen. Es gibt nichts, was an der 2009er Ténéré störend wirkt. Wer wirklich mit ihr auf große Reise gehen möchte, wird wahrscheinlich das in der Dämpfung nicht einstellbare Sachs-Federbein und die stark gestufte Sitzbank kritisieren, sonst ist die Ténéré ‚ready for travelling‘, eine Eigenschaft, die der Ur-Ténéré auch mit auf dem Weg gegeben wurde.

Siegermotorrad von Cyril Neveu, Peterhansel und Orioli

Die Fachpresse kündigte sie 1982 als ‚**einen Berg von Motorrad**‘ an. Sie musste gegen Zweizylinder vom Schlege der BMW R 80 G/S oder Honda XLV 750 R antreten und wurde in Afrika über übelste Wellblechpisten geprügel. Das Besondere an ihr: Sie war ab Werk ‚Ready for Race‘, weil ihr Know-How den Siegermaschinen der Paris-Dakar Rallye entsprach und weil sie trotz vollem 28 Liter Tank (heute: 23 l bei gleicher Reichweite!) nur 165 kg leicht war sowie serienmäßig mit zwei Sitzbänken ausgeliefert wurde. Man konnte sie einfach anklicken und bedenkenlos im Serientrimm nach Afrika reisen. Dass das nicht von ungefähr kam zeigt auch Yamaha's Rallye Engagement dieser Zeit: Die italienische Belgarda Yamaha Racing Division (BYRD) bestritt zwischen 1986 und 1996 etliche Paris-Dakar-Rennen, insgesamt stellte Yamaha in der Zeit zwischen 1979 und 1998 neunmal das Siegermotorrad mit den Piloten Cyril Neveu, Peterhansel und Orioli.

Gegen die neue Ténéré **sieht die Alte heute zierlich aus**: Wo die Pfunde der Neuen stecken ist leicht zu erkennen: Sie ist einfach eine Nummer größer, verspricht mehr Performance, was sich in den Dimensionen von stärkeren Rahmen-Rohrdurchmessern, in der gewaltigen Aluschwinge, in der Vorderradgabel mit zwei Bremszangen und entsprechender Nabe samt großer Bremsscheiben niederschlägt. Die Ténéré 2008 ist ein Reiseschiff für zwei, das zugunsten eines attraktiven Preises, nicht an Stahl und Alu spart.

**Yamaha machte diesmal nicht den Fehler**, schon beim ersten Modell den Rotstift anzusetzen: Die Ténéré rollt auf hochwertigen Speichen-Alu-Felgen und hat einen perfekt verlegten Underseat-Auspuff aus Edelstahl (auf Wunsch auch ab Werk Akrapovic). Durch eine geeignetere Bereifung kann man der Neuen mehr Offroad-Eigenschaften einhauchen, Gewichtsreduzierung ist nur durch konsequenten Verzicht oder Austausch von Serienteilen zu erreichen. Die Ur-Ténéré wirkt dagegen wie ein Butter-und-Brot-Motorrad, mit einem Motor, der Dampf von unten hatte, aber ab 120 km/h extrem zäh wurde.

**25 Jahre Entwicklung liegen zwischen** den beiden Modellen, Entwicklungen zum Positiven, aber auch Entwicklungen, die ganz klar den Ansprüchen der neuen Generation von Fahrer Rechnung tragen. Sicherheit und Komfort und auch die Motor-Performance wurde gesteigert, echte Offroad-Eigenschaften leicht beschnitten. Eines steht jedoch fest: beide Generationen sind besondere Motorräder, damals wie heute und jedes für seine Zeit.

Die neue XTZ 660 Ténéré wird ihren Platz unter den Motorradreisenden sicherlich erobern. Erstmals seit 25 Jahren knüpft eine Ténéré mit ihren Qualitäten und ihrer Optik an den Nimbus der legendären luftgekühlten Ur-Ténéré an. Auch wenn das Gewicht zu hoch ist und das hintere Federbein Schwächen aufweist, sind doch Motor und Auslegung des Fahrwerks immer gut für eine Reise. Leider gingen der neuen ABS-Version ein paar Zentimeter Federweg verloren, das bedauern wir bei MR sehr.

## **Links & Tipps**

- [Alles zur Ténéré 660 Z](#)
- [Stammbaum der Super Ténéré](#)
- [Die Ur-Ténéré](#)

# **Kommentare zum Test**

Letzte Änderung: 04.02.2017