

1986

Yamaha XT 600 Z

Drei Jahre war das Vorgängermodell auf dem Markt, aber als die zweite Auflage der XT 600 Z 1986 erschien, war ihr Name bereits eine Legende.

Die abenteuerliche Ténéré, der Ableger einer Rallye-Maschine der Paris-Dakar, hatte sich zum Topseller in Europa entwickelt. Der Enduro-Boom grassierte, und nicht nur Rallyefahrer zog es damals in die Wüste. Auch TF-Mitarbeiter hatten im Sattel der Ur-Ténéré mehrfach begeistert die Sahara durchquert, ein-

ziger Kritikpunkt an der faszinierenden Maschine war der teils kritische Geradeauslauf.

Die Erwartungen waren also hoch, als Yamaha die Bestückung mit einem Elektrostarter zum Anlass nahm, die Ténéré gründlich zu überarbeiten. Die Flanken des auf 23 Liter verkleinerten Tanks waren nun tiefer heruntergezogen, der Luftfilter unter den Tank, das Ölreservoir ins Rahmendreieck gewandert.

Maßnahmen, die Platz für den E-Starter schufen und gleichzeitig den Schwerpunkt absenkten. Zudem sollten größere Vergaser und Ventile zwei Mehr-PS, nämlich nun 46 aktivieren.

Chefredakteur Reiner H. Nitschke schwang sich selbst in den Sattel, um auf einem 5000-Kilometer-Tourentest die Qualitäten der Neuen zu prüfen. »Frappierend ist vor allem die

Art der Kraftentfaltung«, so der Tester. »Da bleiben keine Wünsche der Single-Fans unerfüllt. Schon bei zahmen Drehzahlen poltert der Einzylinder mit seinem Hub von 84 Millimetern los. Auch ohne die Kupplung schleifen zu lassen, steigt das Vorderrad noch im dritten Gang, wenn man das Gas aufreißt. Wer will, kann sehr schaltfaul bummeln. Stets hängt die XT sauber am Gas.«

Fotos: Nitschke



Mächtig beladen mit Vollgas nach Südspanien. Harte Bedingungen für die Ténéré, die nicht nur im Touren-Test einen Kolbenklemmer erlitt.



Angelehnt an die 85er-Werksrenner der Paris-Dakar kommt die zweite Ténéré-Generation mit tief heruntergezogenem Tank.

hatten gepfuscht. Der Luftfilter saugte jetzt die heiße Abluft des Motors an, wodurch das Gemisch abmagerte, zudem behinderten die tiefen Tankflanken die Kühlung des Singles. Reihenweise erlitten die Ténérés Kolbenklemmer, Kopfdichtungs- und Pleuellagerschäden.

Obwohl sich die Schadensmeldungen häuften, nicht zuletzt von vielen TF-Lesern, versuchte Yamaha, das Problem herunterzuspielen. Erst auf Drängen des TOURENFAHRER kam es schließlich zum Saisonende zur Rückrufaktion, bei der die Zylinder komplett getauscht wurden. Der Ruf des Wüstenschiffs blieb auf der Strecke. *C. Driesen*

Auch der Verbrauch des Singles begeisterte. Die Ténéré wurde samt Sozius mit Vollgas über die Autobahn geschleudert, beladen mit Koffern, Tankrucksack und Topcase, und konsumierte dabei 6,1 Liter, im Testdurchschnitt noch einen Liter weniger. »Angesichts der mehr als respektablem Fahrleistungen (solo knappe 160 km/h) müssen die Verbrauchswerte als günstig eingestuft werden.«

Auch nach einer 14-Stunden-Fahrt im XT-Sattel fühlte sich der Chefredakteur noch pudelwohl, während

»vergleichbare Fahrten auf Vierzylindermaschinen fast immer zu gereizten Stressstimmungen am

Abend führen«. Aber nicht nur auf der Autobahn, wo die Ténéré »wie an der Schnur gezogen« geradeaus lief, war der Tester begeistert: »Es gibt kaum eine Maschine über 750 Kubik, die es – unter gleichwertigen Fahrern – mit der XT 600 aufnehmen kann, wenn es richtig zur Sache geht, das heißt, wenn Kurven und Fahrbahn unberechenbar werden. Auf extremen Berg- oder Küstenstraßen ist man mit dieser Yamaha absolut souverän. Die konstruktiven

Veränderungen haben das Handling gegenüber der 85er-XT deutlich verbessert. Ein Fortschritt, der auch die Geländetauglichkeit erhöht. Absolut neutral lässt sich die Ténéré über den Schotter treiben, lediglich mit voll beladenen Koffern wird das Vorderrad etwas leicht, lässt sich aber trotzdem noch sicher führen.« Auch das Verdienst eines Fahrwerks, das seinesgleichen suchte. »Ihre Telegabel gehört zum Feinsten, was es derzeit auf dem Markt an Vorderradaufhängungen gibt.

Ein überzeugender Auftritt, doch das Fiasko bahnte sich bereits an

(...) Ähnlich vorbildlich verhält sich auch die Aufhängung des Hinterrads. Das zentrale Gasdruck-Federbein spricht gut an, lässt sich aber auch nicht in die Knie zwingen, wenn es einmal hart auf hart kommt.«

Ein scheinbar überzeugender Auftritt also, doch die Neuaufgabe der Ténéré sollte für Yamaha zum Fiasko werden, was sich schon in diesem ersten Touren-Test anbahnte. »Bei allen Lorbeeren, die der neuen XT 600 Ténéré von allen Test-

fahrern angeheftet werden, soll ein Missgeschick nicht unerwähnt bleiben. Kurz vor Testende hatte der Einzylinder einen Kolbenklemmer. Ganz offensichtlich wurde in der Werkstatt des Importeurs gepfuscht. Denn der schon einmal geöffnete Einzylinder lief schon zu Testbeginn ungewöhnlich hart. Nun – die Eintopffreunde soll dieser Einzelfall nicht abschrecken. Gerade Yamahas Einzylinder gelten sowohl in Kunden- als auch Händlerkreisen als recht standfest.«

Was Reiner H. Nitschke nicht ahnen konnte: Der Kolbenklemmer sollte beileibe kein Einzelfall bleiben, und nicht die Werkstatt des Importeurs, sondern Yamahas Konstrukteure

Technische Daten

Motor:
Leistung 34 kW (46 PS) bei 6500/min, max. Drehm. 51 Nm bei 5500/min, luftgek. Einzylinder-Viertakt-Motor, Hubraum 595 cm ³
Kraftübertragung:
O-Ring-Kette, mech. bet. Nasskupplung, fünf Gänge
Fahrwerk:
Einschleifenrahmen aus Stahlrohr, Teleskopgabel, Stahl-Kastenschwinge, Zentralfederbein hinten
Maße und Gewichte:
Radstand mm, Sitzhöhe 890 mm, Gewicht 175 kg, Zuladung 185 kg, Tank 23 l
Preis 1986:
8030 DM

Seltenes Wüstenschiff

Ausgesprochen rar sind die alten Ténérés auf dem Gebrauchtmotorradmarkt, vor allem die problematische zweite Generation findet sich kaum. Falls doch Exemplare angeboten werden, liegen die meist um die 1000 Euro, haben dann aber auch schon Laufleistungen zwischen 50.000 und 70.000 Kilometern auf der Uhr. Wer so ein »Schätzchen« erwirbt, sollte zumindest eine Motorrevision einplanen, auch das Fahrwerk

dürfte überholungsbedürftig sein. Das dürfte nur für versierte Selbstschrauber interessant sein, ansonsten summieren sich die Kosten dramatisch. Doch die Ténéré hat noch immer Kultstatus, und die Fangemeinde ist groß. Wer Glück hat, findet vielleicht ein bereits komplett restauriertes Exemplar, das hin und wieder angeboten wird, dann aber meist 4000 bis 5000 Euro kostet. Nicht zu viel für eine Legende der Achtziger.