

Super-Twin gegen Abenteuer-Enduro

In aller Ruhe konnte die Africa Twin den besten Tourentest (TF 5/88) aller Zeiten nach Hause schaukeln — japanische Konkurrenz auf dem Markt der Zweizylinder-Enduros war weit und breit nicht in Sicht. Ob die Yamaha Super Ténéré am Erfolg der Honda kratzen kann, klärt ein Vergleich.

»Das Zeug zur — nach der Yamaha Ténéré — zweiten Enduro-Legende hat die Africa Twin allemal«, so endete unser Touren-Test der Honda XRV 650 in Heft 5/88. Mittlerweile stürzen sich Europas abenteuerlustige Enduristen gleich legionenweise auf den bunten Paradiesvogel, der nicht nur viel verspricht, sondern auch hält. Klar, daß Erzrivale Yamaha nachziehen

mußte. So erfolgreich man auf dem Markt der Einzylinder herrschte, so tief hatte man den Trend zur Zweizylinder-Enduro verschlafen. Vom Erfolg der Honda aus dem Tiefschlaf gerissen, wurde sogleich in die High-Tech-Kiste gegriffen, um eine »Super-Enduro« zu bauen.

Es ist immer wieder erstaunlich, was für unterschiedliche Konzepte heraus-

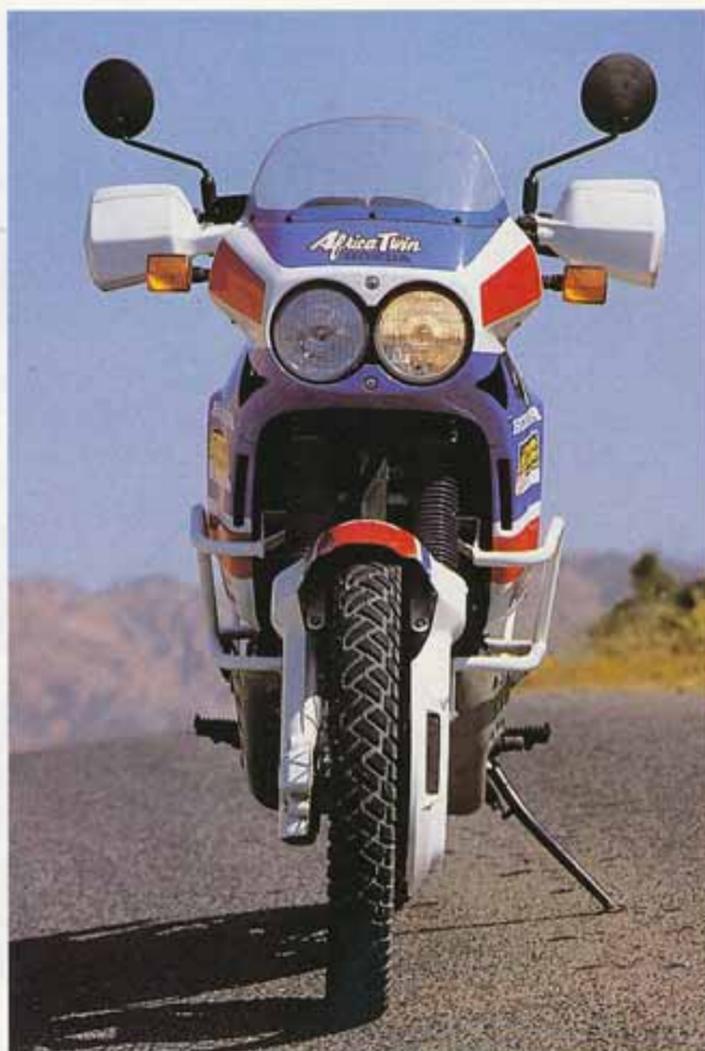
kommen, auch wenn zwei Entwicklungsteams ganz offensichtlich dasselbe Ziel hatten. Großer Tank, kleine Verkleidung, hohe Endgeschwindigkeit — das sind schon fast alle Gemeinsamkeiten. Ansonsten gehen Honda und Yamaha völlig eigene Wege.

Der Antrieb: Hier beweist die Africa Twin einmal mehr, daß Honda mit dem VT-Konzept ins Schwarze getroffen hat. Zweizylinder-V mit quer zur Fahrtrichtung liegender Kurbelwelle — auch Ducatifans schwören, daß dies das Nonplusultra zwischen zwei Rädern ist. Ob im Chopper VT 600, in der Transalp oder eben hier in der XRV 650: Der Nachfolger des legendären CX-Motors erweist sich als Glücksfall.

Obwohl auch Yamaha über sehr schöne V-Motoren verfügt, biß man sich in die Idee fest, »FZR-Technik« endurotauglich zu machen. Die Entwicklung eines fünfventiligen Einzylinders wurde ebenso gestoppt wie die Versuche mit dem Vierzylinder-Kraftpaket. Am Ende blieb die »Zwischenlösung«: Ein Zweizylinder mit parallel arbeitenden Kolben und aufwendigster Ventiltechnik. Knapp 70 PS ließen rasch die Herzen der Fans höher schlagen — immerhin eine Leistung, die vor wenigen Jahren noch für hochdrehende Vierzylinder als salonfähig galt.

Unter den tiefliegenden Tanktaschen verbirgt sich also tatsächlich ein echter »Twin«. Angesichts des ex-





Fahrleistungen und Komfort der Super-Enduros ermöglichen in Verbindung mit den großen Tanks enorme Reisedurchschnitte. Die konkav gewölbte Scheibe der Honda verursacht weniger Verwirbelungen als die nach außen gewölbte Yamaha-Scheibe. Die Sitzposition ist auf der Africa Twin entspannter.



TF-Steckbrief: Yamaha XTZ 750 Super Ténéré

Motor: Leistung 51 kW (69 PS) bei 7.500 U/min, maximales Drehmoment 67 Nm bei 6.750 U/min, Hubraum 749 cm³, Bohrung x Hub 87 x 63 mm, Verdichtung 9,5 : 1, wassergekühlter Paralleltwin, quer eingebaut, 45 Grad nach vorn geneigt, je fünf Ventile pro Zylinder, über zwei oberliegende, zahnkettengetriebene Nockenwellen und Tassenstößel betätigt, Ventilspiel 0,15-0,20 mm Einlaß, 0,25-0,30 mm Auslaß, zwei Ausgleichswellen, zwei Gleichdruck-Flachschiebervergaser, Typ Mikuni BDST/3LD, 38 mm Durchlaß, Trockensumpfschmierung, kontaktlose T.C.I. Digitalzündung, 350-Watt-Wechselstrom-Lichtmaschine, Batterie 12 Volt/14 Ah, Elektro-Starter

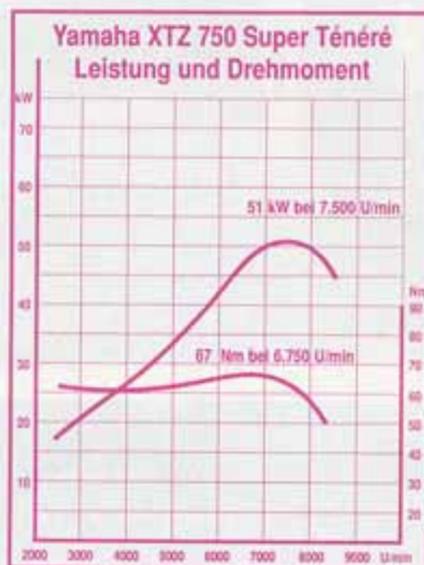
Kraftübertragung: mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbادهkupplung, klauengeschaltetes Fünfgang-Getriebe, Hinterradantrieb über O-Ring-Kette

Fahrwerk: Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, Telegabel vorn 235 mm Federweg, Standrohrdurchmesser 43 mm, hinten Stahlprofil-Schwinge mit Nadellagern, Mono-Cross Federbein 215 mm Federweg, Vorspannung stufenlos verstellbar, Speichenräder vorn 1.85 x 21, hinten 3.00 x 17, Bereifung vorn 90/90-21 54H, hinten 140/80-17 69H (Bridgestone), vorn hydraulisch betätigte Doppelscheibenbremsanlage mit 245 mm Durchmesser und Doppelkolbenzangen, hinten Einscheibenbremse mit 245 mm Durchmesser und Doppelkolbenzange

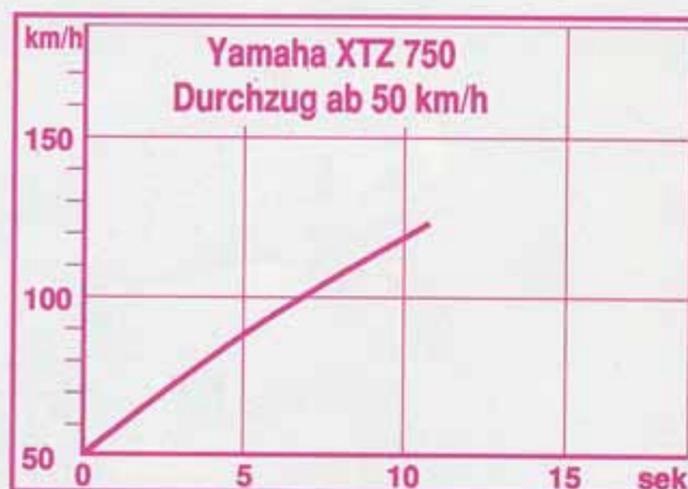
Maße und Gewichte: Gesamtlänge 2.355 mm, Radstand 1.505 mm, Nachlauf 101 mm, Lenkkopfwinkel 63,5 Grad, Lenkerbreite 805 mm, Leergewicht fahrbereit 226 kg, zulässiges Gesamtgewicht 410 kg, Sitzhöhe 865 mm, Sitzbanklänge 610 mm, Motorölmenge 4,4 Liter, Tankinhalt 26 Liter, bleifreies Normalbenzin



Was man auf diesem Diagramm nicht erkennen kann: Der Beifahrer muß sein rechtes Bein wegen der ungünstig verlegten Auspuffanlage weiter abspreizen als das linke.



69 PS verhelfen der Super Ténéré zu einer Spitzengeschwindigkeit von gemessenen 184 km/h — schneller kann's keine andere Enduro.



Bereits bei 50 km/h hängt der aufwendige Paralleltwin der Yamaha sehr gut am Gas, der Motor läuft wie ein Vierzylinder.

Meßwerte:

Höchstgeschwindigkeit:	
solo	184 km/h
zwei Personen	176 km/h
Durchzug:	
50 - 80 km/h	3,9 s
50 - 120 km/h	10,2 s
Benzinverbrauch:	
Landstraße:	6,5 Liter/100 km
Autobahn:	7,5 Liter/100 km
Testmittel:	7,1 Liter/100 km
Reichweite (Testmittel):	366 km

Kosten:

Preis:	12.380,— DM (inklusive Nebenkosten)
Versicherung:	ca. 920,— DM (für ein Jahr nur Haftpflicht)
Steuer:	108,— DM (für ein Jahr)

Wartungsintervalle:

1. Inspektion	nach 1.000 km
Pflegedienst	alle 6.000 km
Inspektion	alle 12.000 km

Der sehr drehfreudige Twin-Motor der Super Ténéré läßt die Herzen der Sportfans höher schlagen

trem kurzen Hubs von 63 mm (Bohrung 87 mm) werden Engländerfans allerdings die Nase rümpfen. Tatsächlich vermittelt dieser moderne Motor auch nicht das Fahrerlebnis eines klassischen Twins. Was aber nicht heißen soll, er sei schwachbrüstig. Eher läuft das XTZ-Aggregat wie ein superleicht drehender Vierzylinder, dessen Drehzahlband um 2.000 Touren nach unten verschoben wurde.

Schon ab 1.500 U/min packt der wassergekühlte Motor zu, erst bei 9.000, längst im roten Bereich, ist Ende, begleitet von einem aggressiven Fauchen, das zumindest die Herzen der Sportfahrer höher schlagen läßt. Unter dem Meßstrich bleiben für eine Enduro konkurrenzlose Beschleunigungs- und Höchstgeschwindigkeitswerte. Doch nennenswerte Vorteile im normalen Fahrbetrieb ergeben sich aus diesem Spektakel kaum. So kann die hubraumschwächere Honda zum Beispiel im Durchzug durchaus mithalten. Nur eine zehntel Sekunde liegen die Meßwerte (50 bis 120 km/h im fünften Gang) auseinander.

Die 50 PS des wassergekühlten Honda-Motors sind kerngesund und werden in einer Art und Weise abgegeben, daß keine Wünsche offenbleiben. Für 160 km/h ist der mächtig dimensionierte Dampfer immer gut. Mehr legt auch kein BMW R 100 GS-Fahrer im Langstreckenbetrieb vor.

Yamahas Super-Ténéré verspricht allerdings noch mehr. Tatsächlich zeigten die



Mit kurzem Radstand und steil stehender Gabel ist die Super Ténéré auf Handlichkeit getrimmt. Trotzdem läuft sie bei hohen Geschwindigkeiten einwandfrei geradeaus. Die doppelte Scheibenbremse im Vorderrad läßt zu wünschen übrig. Für echte Endurotouren erfordert die kopflastige Yamaha viel Fahrpraxis.

Meßinstrumente der europäischen Motorradzeitschriften zwischen 178 und 190 km/h Topspeed an — Differenzen, wie sie bei kaum einem anderen Motorrad bisher zu beobachten waren. Beim »Tourenfahrer« registrierten wir 184 km/h. In jedem Fall mehr als genug, nicht nur für eine Reiseenduro.

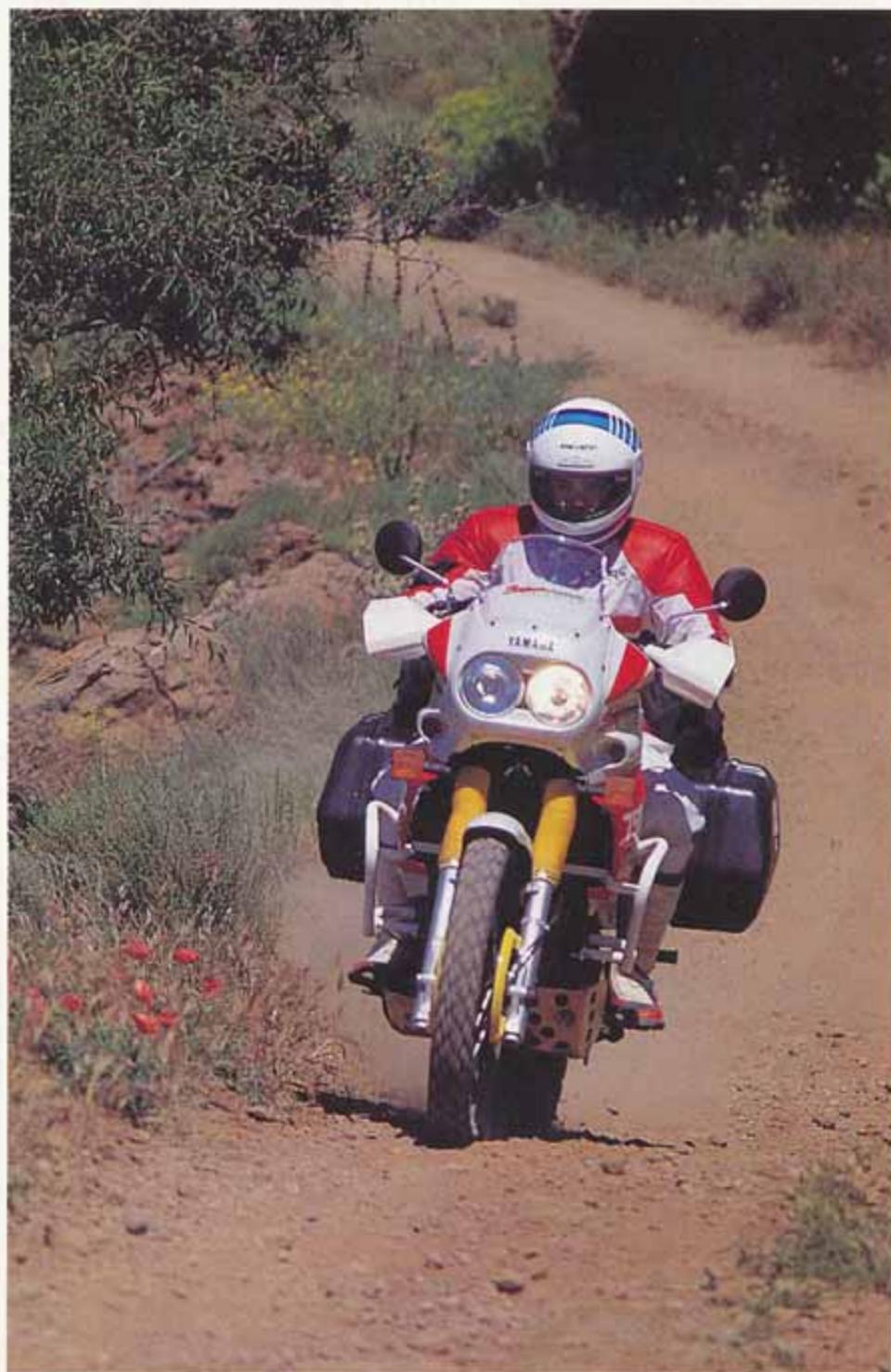
Dieser Autobahnzuschlag ist denn aber auch das einzige Plus, das die Yamaha gegenüber der Honda verbuchen kann. Angesichts des mehr als eindeutigen Testergebnisses sei diese Feststellung schon vorweggenommen. Da die außerordentlichen Qualitäten der Africa Twin schon bekannt sind (siehe Touren-Test in TF 5/88), geht es also in erster Linie darum zu klären, warum sich die Yamaha geschlagen geben muß.

Trotz aller Leistungseuphorie gilt dies auch im Gesamturteil der unterschiedlichen Motorenkonzepte. Der Honda-V bietet nicht nur ähnliche Elastizität, in der Praxis vermittelt er sogar den Eindruck, mehr »im Keller zu haben«.

Da Motorradfahren nicht nur aus dem Lesen von Test- und Meßberichten besteht, sollten die Hersteller dieses »Gefühlsmoment« nicht vergessen.

Es ist angenehm, daß sich die Yamaha im fünften Gang wie ein Automatik-Motorrad bewegen läßt, denn das Getriebe arbeitet völlig »unjapanisch« hakelig; das Auffinden des Leerlaufs an der Ampel ist Glückssache.

Gleich zwei Ausgleichswellen sorgen für eine Laufruhe, die bisher bei einem Parallel-Twin als unmöglich galt. Erst im Langstreckeneinsatz verursachen die feinen, schrillen Vibrationen, die bei 4.500 Touren einsetzen, merkliches Unbehagen. Von gänzlich anderer Natur ist auch hier der V-Motor. Die Schwingungen sind weniger fein, treten im gesamten Drehzahlpektrum auf, erreichen aber niemals ein störendes Maß. Sie sind eher vom Typ der so oft zitierten »good vibrations«. Dafür spricht auch, daß bisher noch kein Schraubchen an unserer Langstreckentestmaschine



TF-Steckbrief: Honda XRV 650 Africa Twin

Motor: Leistung 37 kW (50 PS) bei 7.000 U/min, maximales Drehmoment 55 Nm bei 5.500 U/min, Hubraum 642 cm³, Bohrung x Hub 79 x 66 mm, Verdichtung 9,4 : 1, wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-V-Motor mit 52 Grad Zylinderwinkel, quer zur Fahrtrichtung eingebaut, je drei Ventile pro Zylinder, über je eine oberliegende, kettengetriebene Nockenwelle und Kipphebel betätigt, zwei Gleichdruckvergaser mit je 32 mm Durchlaß, Naßsumpf-Druckumlaufschmierung, kontaktlose Transistorzündung, 310-Watt-Lichtmaschine, Batterie 12V/12 Ah, Elektro-Starter

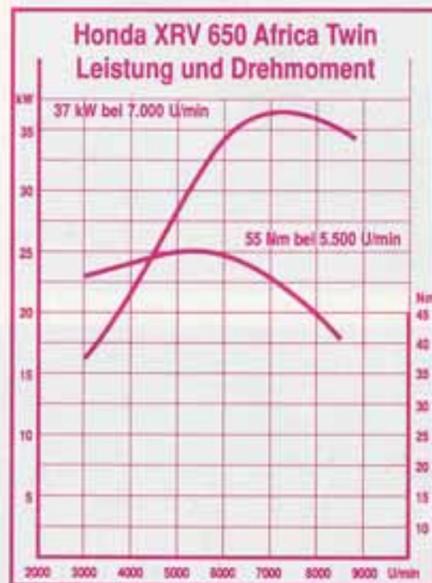
Kraftübertragung: mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, Hinterradantrieb über O-Ring-Kette

Fahrwerk: Einschleifen-Stahlrahmen aus Rechteckrohren mit geteilten Unterzügen, Telegabel vorn mit 220 mm Federweg, Standrohrdurchmesser 43 mm, hinten Aluminium-Schwinge mit Pro-Link-System und Zentralfederbein mit 210 mm Federweg, Federvorspannung stufenlos und Dämpferzugstufe vierfach verstellbar, Leichtmetall-Speichenräder vorn 1.85 x 21, hinten 2.75 x 17, schlauchlose Bereifung (Dunlop) vorn 90/90-21 54S, hinten 130/90-17 68S, vorn hydraulisch betätigte Einscheibenbremse mit 296 mm Durchmesser und Doppelkolben-Bremszange, hinten hydraulisch betätigte Scheibenbremse mit 240 mm Durchmesser und Festsattelzange

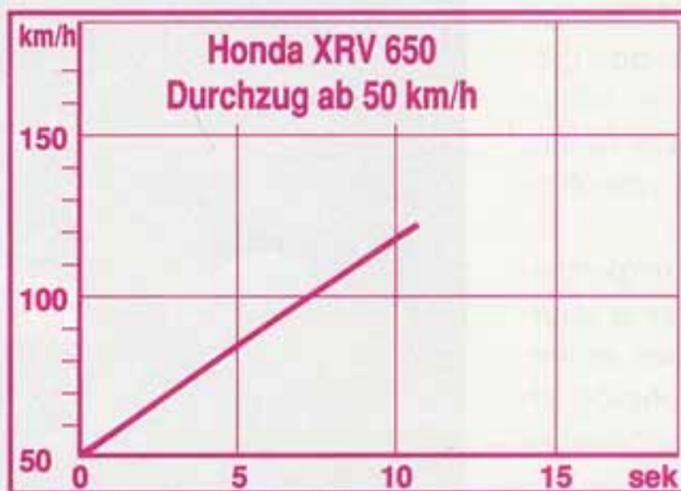
Maße und Gewichte: Gesamtlänge 2.320 mm, Radstand 1.550 mm, Nachlauf 113 mm, Lenkwinkel 62 Grad, Leergewicht vollgetankt 220 kg, zulässiges Gesamtgewicht 405 kg, Sitzhöhe 880 mm, Sitzbanklänge 650 mm, Tankinhalt 24 Liter, bleifreies Normalbenzin



Kaum ein Motorrad kann mit einem so hohen Maß an Sitzkomfort aufwarten wie diese 650er. Auf Antrieb fühlen sich Fahrer und Sozius auf der Zweizylinder-Enduro wohl.



Kerngesunde 50 PS liefert der wassergekühlte V-Motor der Africa Twin ab. Der Antrieb hat sich mittlerweile in vielen Honda-Modellen von der Transalp bis zum Chopper VT 600 bewährt.



Trotz eines Leistungsmankos von fast 20 PS bleibt die Africa Twin der Yamaha bei der Durchzugsmessung dicht auf den Fersen.

Meßwerte:

Höchstgeschwindigkeit:	
solo	164 km/h
zwei Personen	154 km/h
Durchzug:	
50 - 80 km/h	4,3 s
50 - 120 km/h	10,3 s
Benzinverbrauch:	
Landstraße:	5,8 Liter/100 km
Autobahn:	7,3 Liter/100 km
Testmittel:	6,3 Liter/100 km
Reichweite (Testmittel):	380 km

Kosten:

Preis:	11.970,— DM
(inklusive Nebenkosten)	
Versicherung:	ca. 610,— DM
(für ein Jahr nur Haftpflicht)	
Steuer:	93,— DM
(für ein Jahr)	

Wartungsintervalle:

1. Inspektion	nach 1.000 km
Pflegedienst	alle 7.500 km
Inspektion	alle 15.000 km

Die Yamaha überrascht durch große Handlichkeit, die Honda glänzt mit hoher Lenkpräzision

abvibriert ist und auch keine Glühlampe zu Schaden kam.

Auch wenn sich dieser Test für manchen Yamaha-Fan wie ein Sündenkatlog liest, können wir eine weitere Untugend nicht verheimlichen. Im direkten Vergleich, das heißt bei identischen Fahrleistungen, brauchte die XTZ 750 fast einen Liter mehr Sprit als die XRV 650. Daß bleifreies Normalbenzin ausreicht, ist mittlerweile japanischer Standard. In der Reichweite kann die Ténéré dank ihres zwei Liter größeren Tanks durchaus befriedigen. 26 Liter reichen theoretisch für 366 Kilometer (Honda 380 km).

Insgesamt sind fünf verschiedene Tester mit den Motorrädern gefahren. Alle urteilten schon nach den ersten Ausfahrten, sich auf der XTZ 750 weniger wohl zu fühlen. Schon beim Rangieren präsentiert sich die 750er als kopflastiges Wüstenschiff. Die 650er läßt sich leichter handhaben. Unterwegs auf dem Asphalt verschiebt sich dieser Eindruck. Die sehr kurzen Radstand- und Nachlaufwerte der Yamaha sorgen für eine überraschende Wendigkeit, während die fast fünf Zentimeter längere Honda einen Hauch steifer wirkt.

Doch entspanntere Sitzposition und höhere Lenkpräzision lassen die Africa Twin im anspruchsvollen Kurvengeschlängel trotzdem davonziehen. Dies ist aber nicht nur auf die geglücktere Fahrwerksabstimmung zurückzuführen, sondern auch auf den weichen, runden Motoreinsatz. Demgegenüber nervt



Die Africa Twin glänzt durch ein sehr stabiles und neutrales Fahrverhalten. Trotz des hohen Gewichts läßt sich die Honda auf Schotterpisten sehr locker bewegen. Wird das Terrain schwieriger, kommt einem außerdem der sehr kultivierte Motorlauf zu Hilfe.

die Super-Ténéré durch extreme Gaswechselreaktionen. Der Twin hängt so direkt am Gas, daß ruckfreies Fahren kaum möglich ist. In Verbindung mit den langen Federwegen und dem kurzen Radstand resultieren daraus auch erhebliche Lastwechselreaktionen, die ebenfalls einem sauberen Kurvenstrich nicht gerade dienlich sind.

Wird das Tempo flotter oder geht es gar bergab, muß die Yamaha völlig die Segel streichen. Denn die aufwendige Doppelscheibenbremse im Vorderrad ist unzureichend. Dagegen beweist die Honda, welche hervorragenden Bremseigenschaften man mit einer Scheibe erreichen kann.

Bereits in Heft 4/89 haben wir demonstriert, daß man die schwache Yamaha-Bremse verbessern kann. Zunächst ist einmal anzuraten, die unsinnige Abdeckung der Bremsscheibe abzubauen. Dadurch wird die Anlage besser vom Fahrtwind gekühlt, das Hydrauliksystem wird nicht so schnell vom Hitzekeiler heimgesucht. Die

zweite Maßnahme ist durchgreifender und vor allem kostspielig. Anstelle der weichen Gummischläuche setzen wir eine stahlummantelte Bremsleitung ein, wodurch sich ein exakterer Druckpunkt ergibt. Derart präpariert, läßt sich der Handbremshebel nicht mehr besorgniserregend bis zum Gasgriff durchziehen. Fragt sich nur, warum eine Weltfirma wie Yamaha nicht schon längst entsprechend reagiert hat. Zumal die Kritik bereits bei den allerersten Probefahrten deutlich wurde.

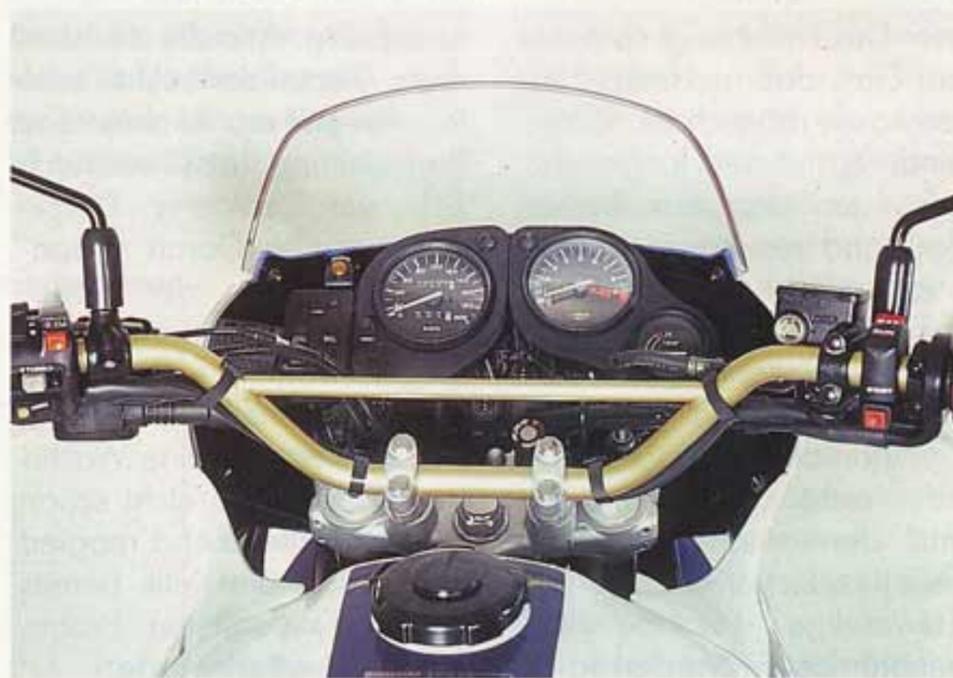
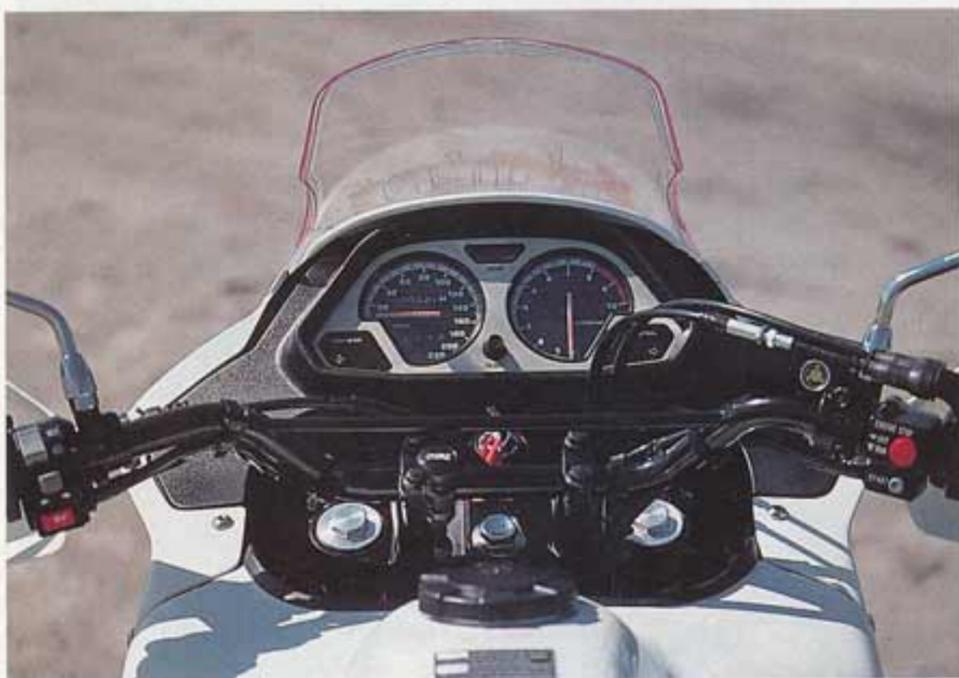
Etwas befremdlich ist auch die Wahl der Bereifung. Bridgestone hat extra für diese High-Speed-Enduro ein neues Profil entwickelt. Heraus kam ein Reifen, der auf eine Straßenmaschine paßt, aber keinesfalls auf eine Reise-Enduro. Die angepeilten 190 km/h fest im Visier, wurde die Traktion auf losem Untergrund völlig vergessen. Darüberhinaus sind die Reifen wegen ihrer extrem geringen Profiltiefe im höchsten Maße plattfußgefährdet. Allerdings gibt es alternativen



TOUREN-TEST

Zum Hinterradausbau ist ein Helfer sehr nützlich, da beide Maschinen serienmäßig nur über einen Seitenständer verfügen. Der Hauptständer an der Africa Twin wurde von uns angebaut.

Für den Test hatten wir Kofferhalter von JF-Motorsport montiert (Yamaha 157,- DM, Honda 135,- DM), an denen wir GIVI-Koffer mit 38 Litern und 34 Litern (Auspuffseite) befestigten. Das Cockpit der Yamaha ist unzweckmäßig überstylt (links). Das Honda-Cockpit wirkt zwar etwas improvisiert, ist aber sehr übersichtlich. Die beiden Motorschutzbügel sind von der Firma JF-Motorsport und kosten 139,- DM (Yamaha) und 159,- DM (Honda).



»Super-Twin« wäre die passendere Bezeichnung für die als Enduro enttäuschende Super Ténéré

Gummi: Die XTZ darf auch mit dem gröber profilierten Metzeler Sahara III besohlt werden.

Auf der Honda konnten wir mittlerweile schon verschiedene Reifen testen. Die serienmäßigen Dunlop erwiesen sich dabei als schwächere Wahl, während wir mit den Bridgestone Trail Wing und den Metzeler Sahara sehr gute Erfahrungen machen konnten.

Der schlechte Grip auf Geröll und Sand erleichtert auch nicht gerade Fahrmanöver mit der 226 kg schweren Super Ténéré. Im Stile einer Enduro der vorvorletzten Generation giert die XTZ ständig über das Vorderrad weg — mit dem zusätzlichen Handicap, auch noch eineinhalb Zentner mehr auf die Waage zu bringen, als beispielsweise der Oldie XT 500.

Dort, wo der Africa Twin-Reiter spielerisch über Stock und Stein gleitet, ist man im Sattel der Yamaha schwer am kämpfen. Wer zu zaghaft zur Sache geht, ist gleich ganz auf verlorenem Posten. Nur mit kräftig Dampf läßt sich die Fuhre halbwegs stabil über die Runden bringen. Die Gabel poltert ungehobelt über Querrillen hinweg, das Hinterrad versetzt, so daß man auf Schotterpisten ständig auf der Hut sein muß.

Verlassen wir daher lieber das staubige Terrain und suchen die verschlungenen Asphaltwege, wo die vermeintliche Enduro tatsächlich zu Hause ist. Doch allzuweit dürfen auch diese nicht führen. Es sei denn, man gehört zur Spezies derer, die mit »Zahnbürste und Kreditkar-

te« zu reisen pflegen. Denn auch über das Gepäckproblem haben sich die Schöpfer des »Reisepartners schlechthin« keine Gedanken gemacht.

Wie zum Hohn prangt auf dem »Gepäckträger« ein 5-kg-Schild. Honda erlaubt auf dem XRV-Träger hingegen stolze 20 kg. Hinzu kommt der Umstand, daß der völlig schwachsinnige Auspuff der Super Ténéré die Anbringung eines Kofferhalters auf der rechten Seite praktisch unmöglich macht. Selten hat ein Motorrad so deutlich demonstriert, daß die Japaner oft noch Probleme haben, sich in die Welt der Motorradabenteuer zu versetzen. Der Nabel der Zweiradwelt dreht sich für sie nach wie vor um Rennpisten und Stadtfahrten.

Die anfängliche Begeisterung über Motorleistung und Handling auf kurvenreichen Landstraßen weicht alsbald der Ernüchterung, wenn die Yamaha ihrem eigentlichen Einsatzzweck zugeführt wird. Der Prospekt-Slogan »...ein Motorrad, das ganz konsequent auf seine Bestimmung abgestimmt wurde. Für den Abenteuer-Tourer der Reisepartner schlechthin.« erweist sich als leere Versprechung.

Während die Africa Twin Furore macht, hat Yamaha mit dieser Super Ténéré die eigene Legende zu Grabe getragen. Die weltweite Gemeinde der XT- und Ténéré-Fans wird den Namensmißbrauch bedauern. »Super-Twin« wäre die treffendere Bezeichnung gewesen. So bleibt die Erkenntnis, daß die Verantwortlichen nicht nur bei vielen technischen Details, sondern auch bei der Namenstaupe danebengegriffen haben. Das kommt davon, wenn man aus dem Tiefschlaf gerissen wird...

Reiner H.Nitschke