

Jubiläumsausfahrt mit der Yamaha XT 600 Ténéré

# DIE GEISTER, DIE



# SIE RIEF

Die Yamaha XT 600 Ténéré darf sich zu Recht als eine Pionierin der Reiseenduro-Szene sehen. Die Ur-Ténéré Typ 34L verband niedriges Gewicht, Zuverlässigkeit und Reichweite mit Komfort und guten Fahrleistungen. Zu ihrem 40. Jubiläum bestritten wir mit der Uroma die Hard Alpi Tour 2023.



La vita è colorata – das Leben ist bunt. Am Startplatz der HAT an der Küste von Sanremo geht es so wuselig zu, wie das Starterfeld durchmischt ist. Alle, ob Teilnehmer, Aussteller oder Veranstalter, eint die Abenteuerlust



**N**ur allzu gut kann ich mich an den eigenen 40. Geburtstag erinnern. Klar war, dass das „Ende der Jugend“ gebührend gefeiert werden musste. Also wurden eine stattliche Anzahl Freunde und Bekannte eingeladen, eine berühmte Spelunke im damaligen Kiez angemietet und getränkebegleitende Speisen zum reichlich fließenden Hopfengold gereicht. Womit der Sache Genüge getan war.

Einer Yamaha XT 600 Ténéré Baumuster 34L einen würdigen Rahmen ihres 40. zu geben, ist ähnlich einfach. Man bestreitet mit ihr eine besondere Veranstaltung, die ihre Charaktereigenschaften widerspiegelt und deren Existenz sie durch das Fördern der Reiselust schlussendlich zu einem gewissen Teil mitinitiiert hat. Dazu braucht man eine lange Reisedistanz auf unbefestigten Straßen in spärlich bevölkerten Regionen. Ein wenig Kraft und Gefühl im rechten Bein, mit dem der 595 Kubik große Single in Gang gesetzt wird, schadet ebenfalls nicht.

Als perfect match, um in die Umgangssprache zu verfallen, erweist sich die Hard Alpi Tour, kurz HAT, des italienischen Motorradklubs Over2000. Heuer im 15. Jahr bietet diese Veranstaltung, bei der kategorieabhängig über verschiedene Strecken von Sanremo am Meer bis in die tiefsten Westalpen auf möglichst vielen Schotterpisten gefahren wird, alles für eine würdige Geburtstagsfeier. Teilnahmeberechtigt sind straßenzugelassene Enduros mit mindestens 150 Kilogramm Gewicht, die Streckenlänge variiert von 430 Kilometern in der Discovery-Klasse bis hin zu 985 Kilometern in der Kategorie Extreme. Während die Erstgenannten



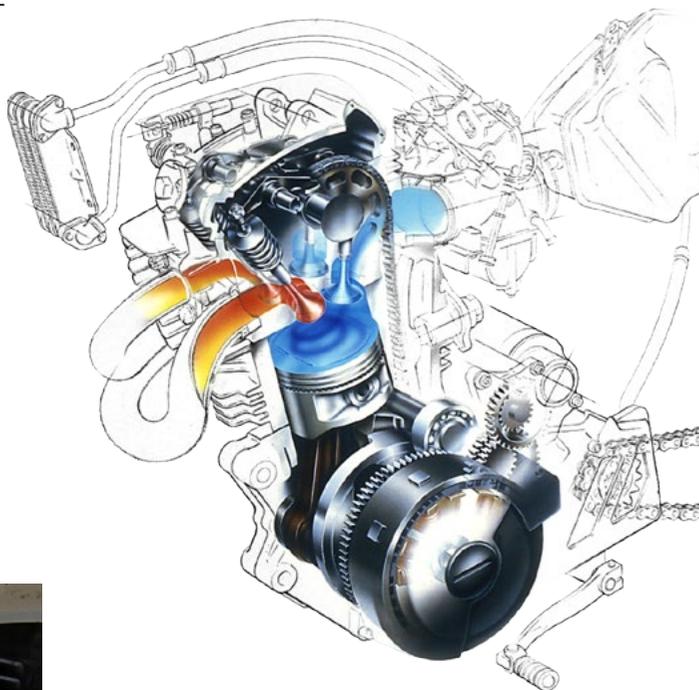
**Das Zubehörfederbein von TFX am Heck der XT arbeitet sehr zufriedenstellend**

## Im Detail: Yamaha XT 600 Z Ténéré, Typ 34L (1983–1985)

**Klassischer Look: Lackierung im früheren Yamaha-Racing-Design**



Fotos: Tyson Jopson, Yamaha



**Der Single ist an sich robust. Beim 1986er-Motor war aber unter anderem der Ölkühler vor dem Zylinder problematisch**

### Technik

Bei hoher Laufleistung konnte die grobe Verzahnung der Getriebeausgangswelle verschleifen, die das Ritzel trägt. Sie wurde später durch eine Feinverzahnung ersetzt. Hin und wieder hörte man von defekten Lichtmaschinen und Zündgebern. Eine weitere Schwachstelle war der fünfte Gang des Getriebes. Pitting machte sich durch „Singen“ beim Fahren bemerkbar. Die Getriebe für die 34L und 55W sind bei Yamaha nicht mehr zu bekommen. Das 1985 gebaute Zwischenmodell 55W unterscheidet sich nur in kleinen Details von der 34L. Bei einer Motorrevision sollte man die stärkere Ölpumpe der 1988er-Ténéré (Modell 3AJ) verbauen. Der XT-Motor verträgt problemlos höhere Drehzahlen, wenn er gut warm gefahren wird. Niedertouriges Fahren

Samstagmorgen um 9 Uhr auf die Reise geschickt werden, geht es für die Extremisten bereits Freitagabend um 23 Uhr los. Das offizielle Ende ist dann Sonntagabend in Sestriere, einem Skiort auf 2035 Meter Höhe. Uroma und ich sind in der Kategorie Classic mit 580 Kilometer Gesamtstrecke gemeldet, begleitet werden wir von You-

tuber Jens Kuck und dem Geschäftsführer von Yamaha Deutschland, Marcel Driessen, sowie Willi und Noah.

Unsere Party startete nicht erst, als wir mit Sack, Pack, der 34L umzingelt von 529 weiteren Teilnehmern am Startbogen standen. Bereits auf der Anreise, es galt 330 Kilome-

## Daten Typ 34L

### Motor

Luftgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, eine obenliegende Nockenwelle, vier Ventile, Bohrung 95 mm, Hub 84 mm, 595 cm<sup>3</sup>, 32 kW (44 PS) bei 6500/min, 49 Nm bei 5500/min, Keihin-Registervergaser, Kickstarter

### Kraftübertragung

Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Fünfganggetriebe, Kettenantrieb

### Fahrwerk

Einrohrrahmen aus Stahl, luftunterstützte Telegabel vorn, Ø 41 mm, Federweg 255 mm, Zentralfederbein hinten mit Monocross-Umlenkensystem, Federweg 235 mm, Scheibenbremse vorn, Ø 270 mm, Trommelbremse hinten, Ø 150 mm, Schlauchreifen 3.00-21/ 4.00-18

### Maße und Gewichte

Sitzhöhe 890 mm, Gewicht vollgetankt 171 kg

### Höchstgeschwindigkeit

147 km/h

belastet Getriebe, Kupplung und Kurbelwellenlagerung unnötig. Massive Motorschäden gab es beim Modell 1VJ wegen der eingeschränkten Zufuhr der Kühlluft.

### Gebrauchtcheck

Der 600er-Single ist bei guter Pflege für hohe Kilometerleistungen gut. Für die erste Serie gab es eine Einmann- und eine Zweimannsitzbank. Die kurze Version ist mittlerweile rar. Auspuff und Krümmer rosten schnell. Deshalb sind viele Maschinen mit Nachrüstauspuffanlagen ausgestattet.

### Markt

Gut erhaltene Exemplare der ersten Ténéré mit geringer Laufleistung sind mittlerweile selten und teuer geworden. Die Spanne bei den Angeboten reicht von etwa 4000 Euro bis zum Doppelten dieses Betrags. Das Modell 1VJ ist günstiger zu

bekommen. Hier werden Preise zwischen 3000 und 4600 Euro aufgerufen.

### Spezialisten

Motoritz, Moritz Kullmann, Pohlheim, Telefon 06 41/494 1903, [www.motoritz.de](http://www.motoritz.de)

Kedo GmbH, Hamburg, Telefon 040/40 17 02 00, [www.kedo.de](http://www.kedo.de)

Jens Ofer, Büren, Telefon 01 51/17 20 99 23, [www.nichtnrx.de](http://www.nichtnrx.de)

### Klubs und Foren

[www.tenere.de](http://www.tenere.de)  
Forum des Ténéré-Clubs Rhein-Neckar

[www.rallye-tenere.net](http://www.rallye-tenere.net)  
Ingo Löcherts informative Seite rund um die Paris-Dakar-Maschinen

[www.XT600.de](http://www.XT600.de)  
Forum, Infos, XT-Stammbaum

ter vom am Ziel geparkten Transporter per Schnellstraße nach Sanremo zu bewältigen, durchlebten wir aufregende Momente. Die XT wollte nur widerwillig ihre volle Leistung bereitstellen, patschte und klatschte im Schiebetrieb und forderte Zuwendung ein. Die Ursachenforschung am Vorstart ergab nicht viel, lediglich ein nicht komplett geschlossener



## 120 JAHRE MOTORRAD

LESEN      FÜHLEN  
LERNEN    ERLEBEN  
TESTEN    GESCHICHTE  
FAHREN    SCHREIBEN



MODEKA  
SETZT  
TRADITION  
MIT  
INNOVATION  
FORT



**MODEKA**  
WE RIDE

Choke wurde diagnostiziert und behoben. Was allerdings am unwilligen Hochdrehen des Einzylinders nichts änderte. Doch von derlei Kleinigkeiten – wer braucht bei 32 nominellen Kilowatt schon die volle Leistung – ließen wir uns nicht abschrecken.

So rollten wir samstags um 10 Uhr durch den Startbogen und verließen das wuselige Sanremo in Richtung Nordwes-

ten. Obwohl die Teilnehmer mit zeitlichen Abständen auf die Reise geschickt werden, liefen wir zügig auf vorausfahrende Gruppierung auf. Nun zeigte sich der freundliche Charakter der gesamten Veranstaltung ein weiteres Mal. Wären wir in einem Rennen, würde jeder Überholvorgang einen Akt der Aggression darstellen. Da wir aber auf einer Reise sind, hat man

weder den Druck noch die Not, schnellstmöglich zu passieren. Man wartet auf eine passende Gelegenheit, fährt zügig vorbei und grüßt. Dabei fällt ein ums andere Mal auf, dass viele Mitstreiter auf zu großen und zu schweren Motorrädern unterwegs sind. Man sieht ihnen den Stress und die Anspannung förmlich an, wenn sie ihre Mehrzylinder, oftmals bepackt bis zur Dachreling und mit Sturzbügel zum faradayschen Käfig gepimpt, schweißgetränkt durch Spurrillen bugsieren.

## Die Dynastie der Einzylinder-Ténérés

Grundstein der Legendenbildung ist das 1983 präsentierte **Urmodell XT 600 Z** mit der Bezeichnung **34L**. Große Reichweite gepaart mit einem geländetauglichen Fahrwerk bei ausreichender Moto-

### 1983–1985



risierung – diese Enduro ließ die Herzen der Fernreisenden höherschlagen und trieb den Privatfahrern bei der Paris–Dakar und anderen Wüstenrallyes Glückstränen in die Augen. Der Aufwand beim Umbau hielt sich in Grenzen, und es war möglich, mit fast serienmäßigen 34L-Maschinen das Ziel zu erreichen. Das 1985 eingeschobene Modell 55W hatte leichte Änderungen an Bremse, Tank, Schwinge, Sitzbank und Federelementen bekommen. In Deutschland wurden 2062 Maschinen von den Modellen 34L und 55W verkauft.

### 1986–1987



Mit der **1VJ** wollte Yamaha Gutes noch verbessern und erreichte das genaue Gegenteil. Aufgrund von Überhitzungsproblemen starben die Motoren reihenweise und ruinierten das Image des unzerstörbaren Fernreiseschiffs. Der neue, optisch größere Tank fasste leider nur noch 23 Liter.

### 1988–1990



Mit der **3AJ** sollte alles besser werden. Und schwerer: Das luftgekühlte Einzylinder-Bike mit dem Doppelscheinwerfer wog vollgetankt 187 Kilo. Und war – auch wenn eingefleischte Fans es ungern hören – die technisch souveränste luftgekühlte Ténéré. Ihr einziges Problem: Fernreise-Freaks fühlten sich eher zur Honda Africa Twin hingezogen.

### 1991–1998



Die **XTZ 660**, das erste wassergekühlte Ténéré-Modell, kokettierte mit Fünfventil-Technik und war mehr auf Straßenbetrieb ausgelegt: Kürzere Federwege und 195 Kilo Gewicht bedeuteten wenig Spaß offroad. Ab 1994 verpassten ihr die Techniker eine größere Verkleidung samt Doppelscheinwerfer, was den bescheidenen Verkaufserfolg jedoch nicht verbesserte und das Gewicht um zwei Kilo erhöhte.

### 2008–2016



Zwischen 2008 und 2016 versuchte Yamaha mit der **XT 660 Z** wieder an das Erfolgsrezept der 34L anzuknüpfen: Robuste Technik, große Reichweite, lange Federwege – damals wie heute gelten diese Tugenden als die Grundlage eines jeden Abenteuerbikes. Doch die Zeit der einzylindrigen Weltreise-Enduros schien zu Ende, der Verkaufserfolg war nur mäßig.

Welch Spielzeug ist dagegen eine 34L, die trotz ihres 34 Liter fassenden Tanks fahradgleich zu bewegen ist. Natürlich ist die Ergonomie auf die ersten Meter etwas ungewöhnlich, da sehr flach. Aber hat man sich binnen weniger Kilometer daran gewöhnt, freut man sich permanent einen Wolf. Mühelos lässt sich die Uroma dirigieren, folgt willig der anvisierten Linie und überzeugt dabei sowohl stehend, noch mehr aber sitzend, mit langstreckentauglichem Komfort. Natürlich passt die angebotene Übersetzung des Fünfganggetriebes nicht zu jeder Fahrsituation perfekt, doch dann muss eben die Geschwindigkeit angepasst werden. Denn die Kerngröße für souveränen Vortrieb auf der 34L ist der Einzylinder. Wird er im Drehzahlfenster zwischen 3000 und 4500 Umdrehungen gehalten, kann sogar der vermaledete Vergaser die Fuhrer nicht aufhalten. Fast vibrationsfrei, einigermaßen kräftig und gut dosierbar schiebt das Aggregat an und hält Mann und Maus auf Fahrt. Mit jedem Meter auf der XT versteht man mehr, warum die Ténéré damals ein großer Wurf war.

Viel zu schnell ist der erste Versorgungspunkt in Pigna erreicht. Wir sind überrascht von der Festa, die hier unter Gewölben abgehalten wird. Gefühlt das ganze Dorf, zumindest alle reiferen Damen



Die HAT-Aufkleber passen farblich zur Ténéré – wenn das kein Zeichen ist



GEPÄCK



BEKLEIDUNG



PROTEKTION



FAHRWERK



# MADE FOR ADVENTURE.



## DIE MARKE FÜR DEIN ABENTEUER.



**Nick Sanders**  
Globetrotter,  
sieben Weltumrundungen

*„Ich habe in meinem Touratech compañero Anzug geschlafen, von ihm gegessen und liebe ihn wie meine Frau.“*

📷 @nicksandersofficial @touratech

Du genießt Deine Reise und Produkte von Touratech schützen Dich, Dein Motorrad und Deine Ausrüstung. Profitiere von mehr als 30 Jahren Entwicklung und Fertigung im Schwarzwald. Über eine Million Motorradkoffer „Made in Germany“ sprechen für sich. Seit Jahrzehnten auf den härtesten Pisten dieser Erde bewährt. Darauf kannst Du Dich verlassen. Erfahrung zählt.

*Alles für Dich und Deine Maschine!*

**WWW.TOURATECH.DE** ↙

40 Jahre trennen diese **Ténérés** –  
auf der HAT sind sie dennoch vereint



Die Hard Alpi Tour ist nicht nur ein Trip, sondern ein Gefühl, eine Community. Das Video zur Veranstaltung ist ab dem 3.10.2023 gegen 16 Uhr auf dem YouTube-Kanal von MOTORRAD abrufbar



**Einzig der Staub des Voranfahrenden trübt die tollen Aussichten auf der Tour ein wenig**

über 60, sind zusammengelassen und bieten selbst gemachtes Gebäck, Nudelsalat, Getränke an. Als Gegenleistung wird dafür eine vom Veranstalter ausgegebene Verpflegungsmarke fällig. Die Band dagegen spielt umsonst und verleiht dem Ganzen eine ganz besondere Atmosphäre. Der ganze Aufwand nur für uns für ein kleines Frühstück? Stopp, schnell ist vergessen, dass exakt dieser Verpflegungspunkt ja bereits den Extreme-Fahrern zur Verfügung stand. Trotz der anderen Streckenführung müssten diese bereits vor drei bis vier Stunden hier gewesen sein.

Zurück auf der Strecke, zurück auf der Ténéré. Erst geht es weiter in Richtung Nordosten, bevor der GPS-Track wieder gen Nordwesten in den Parco naturale regionale delle Alpi Liguri schwenkt. Es folgen zahlreiche Schotterkilometer entlang

der italienisch-französischen Grenze, wo zahlreiche steinerne Zeitzeugen an die blutige Vergangenheit der Region erinnern. Seit damals unverändert wird man gefühlt hinter jeder zweiten Kurve von einem traumhaften Panorama überwältigt.

Nach 154 Kilometern erreichen wir Garesio, spendieren der 34L einen vollen Tank, gönnen uns Espresso und einen Snack. Von hier aus geht es in Richtung Prato Nevoso weiter, einem Skort, dessen breite Pisten heute nicht von Skihelden, sondern von Enduristen bevölkert werden. Da sich hier am Wochenende Wanderer und Mountainbiker ebenfalls sehr wohlfühlen, wurden die HAT-ler auf Rücksichtnahme und verantwortungsvolle Fahrweise eingeschworen. Um dies ins Gedächtnis zu rufen, signalisiert das GPS ein temporäres Speed-

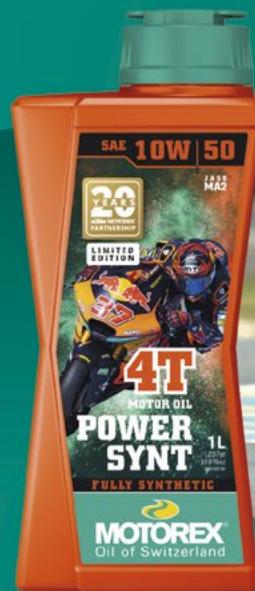
# RACE PROVEN

MOTO LINE

120 Jahre Zeitschrift MOTORRAD!  
Das lief ja wie geschmiert...  
Herzlichen Glückwunsch aus der Schweiz!



[motorex.com/moto](http://motorex.com/moto)



**MOTOREX**  
Oil of Switzerland



Pedro Acosta © Red Bull KTM | JO Motorsport/Photo: Rob Grtay



**Oben:** Der Track auf dem Navi zeigt den Weg.  
**Unten:** Team „Yamaha“ nach der Zieldurchfahrt. Jens, Rob, Marcel, Willi und Noah (v.l.) sind glücklich und für die HAT 2024 bereit

## Hard Alpi Tour

**C**orrado Capra und Nicola Poggio, die beiden Vorsitzenden des italienischen Motorradklubs „Over2000“ ([www.over2000riders.com](http://www.over2000riders.com)), organisierten

2009 die erste Hard Alpi Tour von Ormea nach Sauze d'Oulx

bei Sestriere nah der italienisch-französischen Grenze in den Westalpen.

Damals waren zwölf Teilnehmer unterwegs. Heuer,

zum 15. Jubiläum der HAT, ist das Starterfeld auf 530 Fahrer angeschwollen. Dieses stetige Wachstum wird zu einem großen Teil von Wiederholungstätern getragen – wie zum Beispiel Werner Gebhardt, der 2023 seine zehnte Teilnahme bestritt. Zum anderen aber fußt er in dem einzigartigen Spirit der Veranstaltung, dem einfachen Reglement und dem überschaubaren Schwierigkeitsgrad der Strecken. Die fahrerische Beanspruchung der HAT kommt nicht über die Fahrwege selbst, sondern über die selbst gewählte Distanz.

Seit 2016 startet die HAT in Sanremo und endet in Sestriere. Gefahren werden darf mit zugelassenen (Groß-)Enduros ab 150 Kilogramm, weswegen in der Startzone neben aufgemotzten Schrankwänden à la BMW GS auch zierliche CRF 250 Rallies oder Ducati Scrambler stehen.

**Termine:** jährlich am ersten Septemberwochenende

**Kategorien:**

**Discovery:** 430 Kilometer, davon 40 Prozent Piste; Start Samstagmorgen

**Classic:** 580 Kilometer, davon 60 Prozent Piste; Start Samstagmittag

**Extreme:** 780 Kilometer, davon 70 Prozent Piste; Start Freitagnacht 23 Uhr

**Extreme1000:** 985 Kilometer, davon 80 Prozent Piste; Start Freitagnacht 23 Uhr



limit von 15 km/h. Wie das kontrolliert werden soll, entzieht sich unserer Kenntnis, wir halten uns dennoch preußisch daran.

In der Dämmerung erreichen wir Boves, wo auf dem Marktplatz ein großes Bierzelt für das Abendessen aufgebaut ist und die Teilnehmer gefeiert werden wie Paris-Dakar-Helden. Während in Deutschland nun Schlangestehen am Grill angesagt wäre, wird hier das Mahl inklusive Getränken an den Tisch gebracht! Bravo!

Gestärkt von Pasta, Salami und Co. starten wir in die Dunkelheit. Unser Ziel: ein circa 80 Kilometer entferntes Gasthaus, in dem wir uns vier Stunden Schlaf gönnen werden. Wegen des funzeligen Scheinwerfers, der zudem noch zu tief eingestellt ist, erhöht sich der Reiz des Nachtfahrens. Wer noch nie im Dunkeln auf Pisten unterwegs war, dem sei dies dringend angeraten.

Dieses Fahrerlebnis kommt der Meditation recht nah – voll fokussiert auf den Lichtkegel ohne Ablenkung aus dem peripheren Sichtfeld gleitet man seinem Ziel entgegen. Die XT 600 Ténéré erweist sich auch hierbei als verlässlicher und angenehmer Partner. Frei von Tücken wie zu hohem Gewicht oder traktionsüberschreitender

Beschleunigung bollert man mit ihr mit gestähltem Selbstbewusstsein durch die Nacht dem wartenden Bett entgegen.

Um dem Reiz der Dunkelheit nicht ganz zu entgehen, starten wir die Motoren um 5 Uhr morgens erneut. Die Horrorvorstellung einer startunwilligen Uroma verfällt nach dem sechsten Kick zu Staub, welchen wir trotz der hohen Luftfeuchtigkeit der Nacht bald wieder aufwirbeln. Wie am Vortag genieße ich jeden Meter auf der XT und sinniere vor mich hin. Was wäre, wenn Yamaha die Ur-Ténéré als Blaupause nehmen würde, um ein umgängliches Fernreise-Bike zu bauen, das fahrwerksseitig und motorisch einer Honda CRF 300 Rally überlegen wäre? Für 80 Prozent der HAT-Teilnehmer wäre es das perfekte Bike... Für mich auch, wenn da nicht diese 34L wäre, in die ich mich bis über beide Ohren verschossen habe.

Und so bleibt, von Bike und Veranstaltung euphorisiert, nach der Zieleinfahrt nur eines: die Hoffnung, 2024 mit der Uroma die Extrem-Klasse zu fahren. ■



Autor: Robert Glück  
[rob@motorradonline.de](mailto:rob@motorradonline.de)

Fotos: Massimo di Trapani, Robert Glück (2), Tobias Beyl (1)

# Die Beste der Besten



## „Unglaublich, wie intuitiv sich die Suzuki fahren lässt“\*

Die V-Strom 800DE hat die Testfahrer von MOTORRAD überzeugt und den Gesamtsieg beim Alpen-Masters 2023 eingefahren. Die Konkurrenz war groß. Mit den Testsiegern der Vorrunde ging es in die Alpen, um die Bikes in der Finalrunde auf alles zu prüfen, was dem Biker wichtig ist. Am Ende überzeugte die Tester, „dass die 800er der Formel 80 PS, 800 Kubik und 180 kg für ein perfekt ausbalanciertes Landstraßenmotorrad sehr, sehr nahekommt.“\*

**Wir freuen uns über diese Auszeichnung und laden Dich zu einer Probefahrt bei Deinem Suzuki Motorrad Partner ein.**

\*MOTORRAD 17/2023

**V-STROM 800 DE**



[motorrad.suzuki.de](https://motorrad.suzuki.de)