

km
50 000
49 000
48 000
47 000
46 000
45 000
44 000
43 000
42 000
41 000
40 458
40 145
39 000
38 000
37 000
36 000
35 000
34 000
33 000
32 500
31 000
30 000
29 000
28 297
27 000
25 897
25 000
24 000
23 000
22 388
21 635
20 543
19 976
18 000
17 000
16 170
15 000
14 000
13 000
12 000
11 172
10 000
9 000
8 000
7 000
6 000
5 000
4 000
3 000
1848
1 000

TEST IZDRŽLJIVOSTI

Yamaha Tenere 700

SVE JE KAKO TREBA BITI

Modularna gradnja - još 2019. Yamaha je napravila odličnu priču oko famoznog twina obujma 700 ccm, kad je svjetlo dana ugledao Tenere. Je li među entuzijastima općeprihvaćeni enduro posve neproblematičan? Test izdržljivosti daje sve odgovore

Tekst Thomas Schmieder i Ante Radić **Foto** Biebricher, Bildl, Corraera, fact, Gramm, Steiner, Möller-Töllner; Vermessung/Beratung: Spindler, Steinmacher

U pravilu, glavni povod za test izdržljivosti od 50.000 km je dolazak novog motocikla na tržište. No pogonska jedinica Yamaha Tenere 700 već se dokazala više puta, počevši od nakada MT-07, a zatim i varijacija na temu XSR 700 i Tracer 700. Podsjetimo, rezultati našeg testa izdržljivosti već su pokazali da je twin obujma 690 ccm i s oklopnom radilice od 270 stupnjeva nakon 50.000 km u izvrsnom stanju. MT-07 čvrsto drži prvu poziciju u tablici poretka svih motocikala koji su uspješno završili ovaj zahtjevan maratonski test, ali ostaje otvoreno pitanje može li enduro izvedenica stajati uz bok nakadu po pitanju kvalitete, odnosno, može li ga nadmašiti? Ili da se drukčije izrazimo, je li dobro poznata Yamahina kvaliteta imalo kompromitirana u slučaju modela Tenere 700 koji se proizvo-

di u Francuskoj? Hm, pa motori koji se ugrađuju u Tenere dolaze već sklopljeni ravno iz Japana...

Ipak, ovdje je riječ o istinskom enduro motociklu s kotačima od 21 i 18 cola, koji je po mnogočemu puristički osmišljen, pa nema čak ni modove vožnje, što je offroad frakcija dočekala s velikim odobravanjem. Nakon što je MT-07 žestoko prodrmao tržište, T7 je sljedeći najprodavaniji model Yamaha u koji se ugrađuje motor CP2, a isti nalazimo i u modelima Tracer 700, XSR 700 i sportašu srednje kategorije R7. U međuvremenu su nam se javljali brojni čitatelji sa svojim uglavnom vrlo pozitivnim iskustvima, što je dodatna potvrda popularnosti navedenih modela među kojima je najviše vlasnika nakada. S druge strane, vlasnike T7 u pravilu oduševljava koncepcija 'manje je više' i malo tko se žali da mu nešto nedosta-

Nove gume Dunlop Trailmax Meridian

Zamjena sklopke spojke (garancija)

Nove gume Continental TKC 70 za balkansku turu

Novi set lanac/lančanic

Promjena stražnje gume: Bridgestone Battlax A41

Demontaža prednjih pločica, odmašćivanje diskova

Promjena na originalne stražnje kočne pločice

Zamjena reflektora (opoziv)

Stražnje kočne pločice pri kraju. Ugrađene nove EBC

Ugradnja guma Bridgestone Battlax A41

Zamjena zaštite podvozja (opoziv)

Pirelli Scorpion Rally STR uzrokuje drmanje upravljača. Ugrađen Dunlop Trailmax Meridian





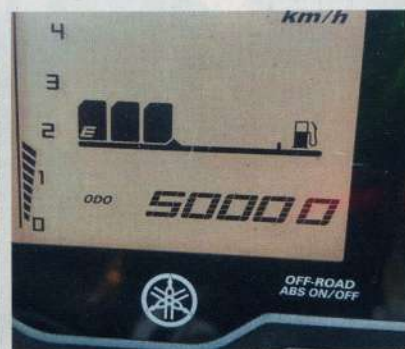
Svestrani enduro ugodno je iznenadio i sportske vozače



Tenere ne skriva svoju offroad genetiku, već je gura u prvi plan



Što su ceste užje i podloga lošija, Yamaha sve više blista



Udaljenost od 50.000 km prevaljena je relativno brzo





Bezopasne kontaktne točke i uobičajena mala udubljenja mogu se vidjeti na glavčini i košari spojke. Također, nema oštećenja ili promjene boje



Mjenjač pokazuje male znakove istrošenosti na nekoliko mjesta, ali bez rupica ili drugih oštećenja na površini. Rubovi kandi i njihova hvatišta uglavnom izgledaju kao novi

je, a najmanje snage. I to puno govori o profilima vlasnika, koji Tenere 700 koriste vrlo često, rade iznadprosječnu godišnju kilometražu i nerijetko se voze do udaljenijih destinacija. Pritom se rado udaljavaju od asfaltiranih podloga, što je i sasvim očekivano. I ne govorimo ovdje o ekstremnoj uporabi, već umjerenom offroadu, pretežno makadamu, pa su padovi uglavnom rijetka pojava. Svejedno, valja dobro pripaziti jer stražnji dio okvira je zavaren.

U svakom slučaju, brojne kolege iz moto-svijeta zvučali su entuzijastično nakon što su odradili kraću terensku vožnju, pa smo u našoj međubilanci, izvještaju nakon prvog poluvremena (Motorevija 145, kolovoz 2021.) posebnu pažnju posvetili savje-

tima vezanim uz odabir guma, kao i brojnih elemenata dodatne opreme te ispušnih topova. Između ostalog, pojedine kritike vozača odnosile su se na originalno sjedalo kojem nedostaje udobnosti, pa smo isprobali rally i komforno sjedalo kako bismo uvidjeli stvarne razlike. U smislu ergonomije, isprobali smo i distancere za upravljač (+20 mm) koji rezultiraju uspravnijim i opuštenijim položajem sjedenja za više vozače, što je posebno korisno na terenu kada vozite u stojećem položaju.

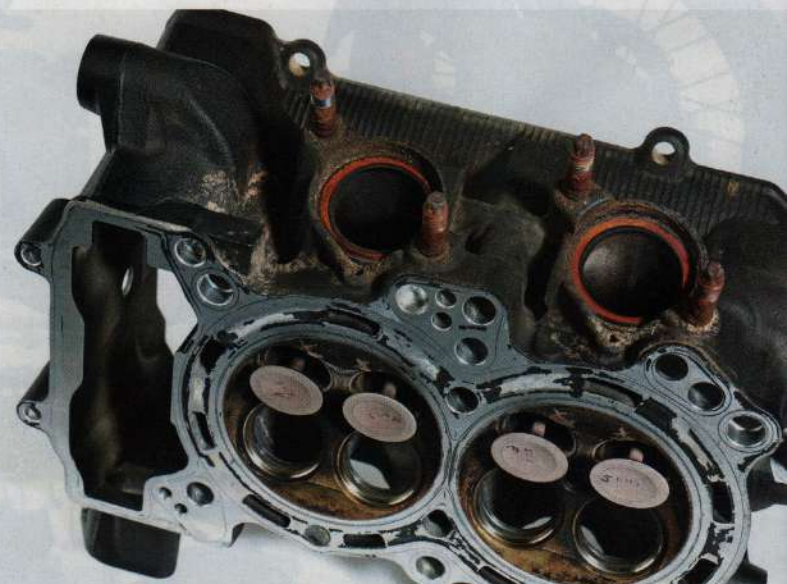
Zahvaljujući dugačkom hodu prednje vilice i stražnjeg amortizera (210/200 mm), T7 nudi velike rezerve ovjesa u terenskoj vožnji, pa sve neravnine upija s lakoćom. A to itekako godi na duljim putovanjima, kao i nosivost od 187 kg što je izvrstan re-

zultat za motocikl mase 207 kg. Ipak, naš je testni primjerak opremljen crash-barom, centralnim osloncem, zaštitom donjeg dijela motora i nosačima za prtljagu, pa se kazaljka vage pomaknula na 224 kg. Sukladno tome, korisna nosivost je minimalno smanjena te iznosi respektabilnih 170 kg, u što nisu ubrojani aluminijski koferi. Kad su montirani, nosivost se spušta na 160 kg što postaje problematično ako se namjeravate voziti sa suputnikom i mnogo prtljage. I da, originalno sjedalo nije suviše gostoljubivo za suputnika, što valja imati na umu i kod kraćih izleta.

Tijekom dvije i pol godine testa izdržljivosti nismo imali nikakve incidentne situacije, uglavnom je bila riječ o sitnicama. Stra-

Ležajevi bregastog vratila i brjegovi vizualno pokazuju blage tragove bez pittinga. Nema promjene boje ni udubljenja

Iako vodicica razvodnog lanca pokazuje znakove istrošenosti, nema većeg habanja



Sva četiri ispušna ventila malo propuštaju, ali su širine sjedišta svih ventila ispravne. Ispušni kanali imaju uobičajene depozite izgaranja



Vizualni pregled klipova i cilindara otkriva samo male znakove istrošenosti, nema vidljivih utora. Sloj na stijenka cilindara još uvijek pokazuje tragove tvorničkog brušenja



Postoje samo manje naslage na krunama klipova. Zapravo, to nisu ostaci ulja, već depoziti izgaranja benzina



Oko klipa i bolna pokazuju uobičajene tragove rada. Bolna lako ulazi u pripadajući ležaj

žnje kočne pločice bile su pri kraju potrošenosti, pa je T7 dobio zamjenske iz EBC-a koje se nisu pokazale dobrima, stoga smo se vratili na Yamahine originalne. Reflektori i zaštita donjeg dijela motora zamijenjeni su opozivnom akcijom, a nakon 40.000 km isto je učinjeno i s prekidačem na poluzi spojke. Usput rečeno, neposredno nakon pritiska elektropokretača, poseban centrifugalni mehanizam osigurava da ispušna bregasta sasvim malo otvori ispušne ventile kako bi pokretanje motora bilo jednostavnije. Riječ je o automatskoj dekompresiji i svi koji se sjećaju Yamaha XT, kao i modela SR 500, točno znaju o kojem je principu riječ. U svakom slučaju, CP2 je uvijek startao bez problema i tako je bilo tijekom svih 50.000 km. Unatoč relativno

kratkim servisnim intervalima od 10.000 km, kontrola ventila na rasporedu je tek nakon 40.000 km, a zanimljiv je detalj da nikad nismo trebali doliti ni kap motornog ulja. Stoga pojam 'potrošnja ulja' u ovom slučaju možemo izbaciti iz vokabulara. A što je s potrošnjom goriva? Kraljica pustinje u prosjeku se zadovoljava sa 4,66 l/100 km, što se podudara s potrošnjom na autcesti pri brzini od 140 km/h. Iskustva naših čitatelja to i potvrđuju, a vozači nježniji s gasom mogu spustiti potrošnju tik ispod 4 litre. Uspoređujemo li naše podatke, ispada kako je Tenere 700 rastrošniji od nekada MT-07 (4,3 l/100 km) za jednu limenku coca-cole. Ništa dramatično, jer ovdje treba uzeti u obzir visoku prednju siluetu koja stvara veći otpor zraka, ali s obzirom

Troškovi i održavanje

Troškovi

Operativni troškovi na 50.000 km

11,5 litara ulja po 15,74 eura	181,01 eura
3 filtra ulja po 14,92 eura	44,76 eura
2 filtra zraka po 26,78 eura	53,56 eura
4 svjećice po 14,03 eura	56,12 eura
Dijagnostika	30,24 eura
1 set stražnjih kočnih pločica	60,00 eura
1 set prednjih kočnih pločica	100,54 eura
Kočna tekućina	8,28 eura
Sitni dijelovi, maziva	81,62 eura
Brtve	59,74 eura
Set lanac/lančani	341,97 eura
Pregledi i popravci (radni sati)	1579,45 eura
Gume (uklj. montažu, balansiranje i zbrinjavanje)	1571,00 eura
Gorivo	3576,22 eura
Ukupni troškovi	7744,51 eura
Trošak nabave	11 654,00 eura

Amortizacija	4842,51 eura
Procijenjena vrijednost (kod trgovca)	6811,49 eura
Troškovi po kilometru (bez gubitka vrijednosti)	15,5 centi
Troškovi po kilometru (s gubitkom vrijednosti)	25,2 centi

Održavanje i popravci

Nove gume Dunlop Trailmax Meridian	stanje km 1848
Zaštita podvozja promijenjena (opoziv)	11 172
Nove gume Bridgestone A41	16 170
Nove stražnje kočne pločice (EBC FA213HH)	19 976
Zamjena reflektora (opoziv)	20 543
Nove prednje kočne pločice (original)	21 635
Nove gume Bridgestone A41	25 897
Novi set lanac/lančani	28 297
Nove gume Continental TKC 70 za balkansku rutu	32 500
Sklopka spojke zamjena (garancija)	40 145
Nove gume Dunlop Trailmax Meridian	40 458

Postoje neki tragovi istrošenosti na oku klipnjače. Granica trošenja radijalnog zazora ležaja klipnjače je mala



Površine pumpe za ulje pokazuju uobičajene nepravilnosti za ovu kilometražu, ali bez pukotina ili drugih oštećenja



Čvrsto izrađen i svjež kao prvog dana: nema znakova istrošenosti na bubnju mjenjača. Oštećenja? Nikakva, može nastaviti dalje

na visoke cijene goriva ovi se podaci itekako uzimaju u obzir.

Ne želimo zaboraviti istaknuti još jednu stvar. Čitatelj nam se javio s komentarom da svoj Tenere 700 može upaliti i bez da ključ u bravici okrene do kraja na položaj 'On'. Pritom sve radi normalno, osim pokazivača smjera. I to je točno, istu situaciju primijetili smo na našem testnom motociklu. On-board elektronika se 'budi' već kada ključ u bravici okrenete za nekoliko milimetara udesno, nakon čega se može pokrenuti motor i ostale funkcije iako ključ nije u krajnjem položaju 'On'. Stoga je najbolje uvjeriti se da je ključ u bravici zakrenut do krajnje pozicije prije startanja motora, no barem 'kill-switch' radi kako treba.

Kako i glavna fotografija ilustrira, naš maratonac je rastavljen i motor se ne može pokrenuti sve dok se ne izvrši analiza potrošenosti. Šef redakcijske garaže Gerry Wagner rastavio je twin do posljednjeg vijka, a pritom je uživao jer je cjelokupna

Bilanca nakon 50.000 km

Kompresija



Bez brige, kartica s ispisom kompresije ne pokazuje pravo stanje u cilindrima. Riječ je o centrifugalno reguliranom, automatskom podizaču koji na Yamahinom twinu blago otvara po jedan ispušni ventil za lakše pokretanje motora. Gubitak kompresije nakon prevaljenih 50.000 km iznosi četiri posto

Opće stanje: Sve komponente i lakirane površine na motociklu su vrlo uredne. Nema tragova korozije, kao ni istrošenosti uslijed intenzivnog korištenja. Kočni diskovi su u perfektnom stanju i daleko od granice istrošenosti (4,5 mm). Kotači, prednja i stražnja vilica, kao i ležajevi u glavi okvira ne pokazuju znakove oštećenja.

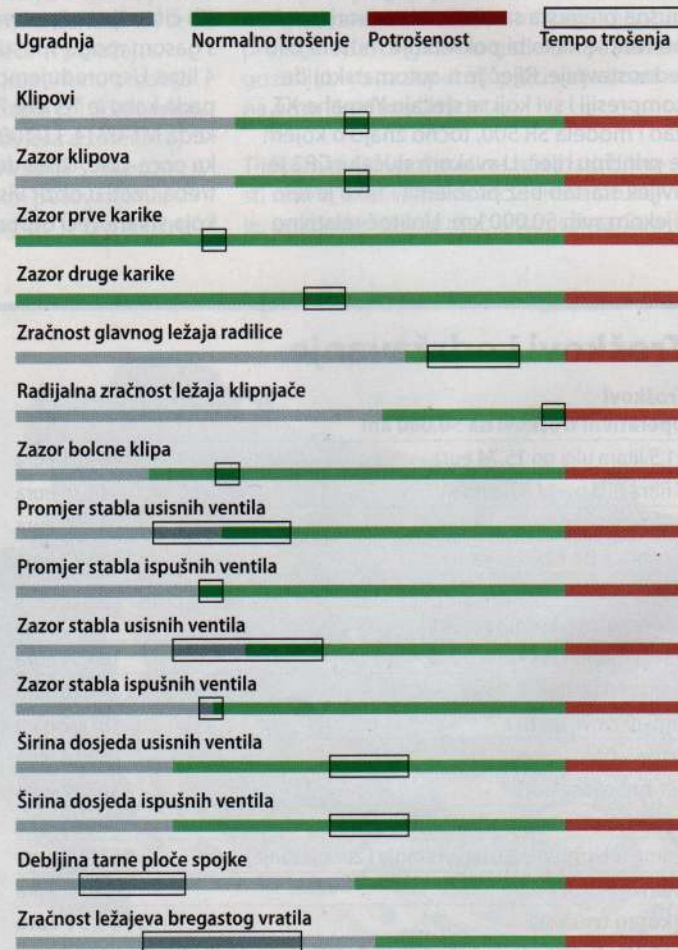
Cilindri/klipovi: Optički pregled termo-grupe ukazuje na normalne znakove rada, nema ničega što ukazuje na anomalije. Još uvijek su vidljivi tragovi tvorničkog honanja na cilindrima, što znači da su površine u odličnom stanju, kao tijekom prve ugradnje.

Glave cilindara: Stapke ventila ne pokazuju znakove deformiranosti ili oštećenja. Sve kontaktne površine ventila su jednolike i ne pokazuju znakove potrošenosti. Detaljnom inspekcijom utvrđeno je da četiri ispušna ventila ne brtve idealno. Dosjedi ventila su uredni, ispušni kanali imaju uobičajene tragove izgaranja.

Radilica: Glavni ležajevi radilice pokazuju blagu istrošenost površinskog zaštitnog sloja (0,01 do 0,02 mm). Ležajevi klipnjače također pokazuju uobičajene tragove rada. Detaljnim mjerenjem utvrđeno je da su sve komponente unutar ugradbenih tolerancija.

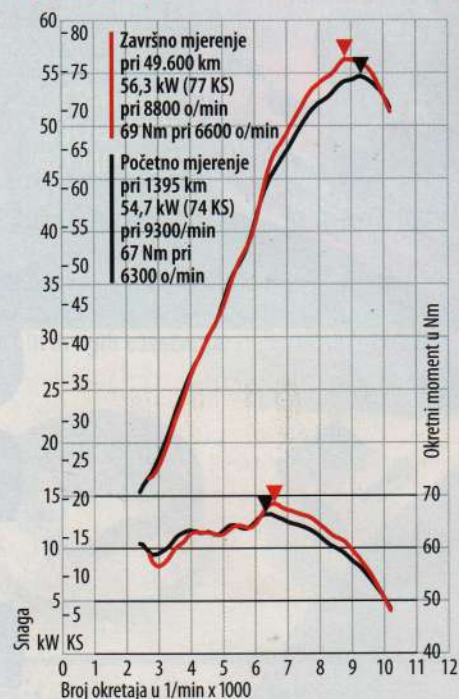
Spojka i mjenjač: Na košari spojke i nabi vidljive su kontaktne točke, kao i sitna udubljenja, ali to ne utječe na ispravnost u radu. Mjenjački sklop je u izvrsnom stanju, a na vilicama su vidljivi zanemarivi tragovi trošenja.

Potrošenost



Mjerenje snage

Dijagram snage*



Snažniji! Ili nije? U gornjem dijelu skale okretajmjerja Yamahin twin i nakon 50.000 km postiže vršne performanse. Također, primjetan je nešto niži maksimalni broj okretaja, no riječ je o odstupanju koje se može pripisati toleranciji prilikom mjerenja (+/- 5 posto). U svakom slučaju, motor započinje s konkretnim nastupom na 3500 do 4000 okretaja i najviše od sebe daje oko 6000 okretaja. Po pitanju elastičnosti nije čarobnjak, ali uz pravovremeni rad s mjenjačem sve sjeda na svoje mjesto. U kategoriji ubrzanja i međubrzanja vidljivi su tek minimalni zaostaci, u intervalu od 60 do 100 km/h izmjerili smo dvije desetinke lošiji rezultat (vidi tablicu niže). I ta razlika može se pripisati vanjskim faktorima kao što je temperatura zraka, zaštitna oprema vozača, drukčije gume itd. Prosječna potrošnja goriva od 4,7 l/100 km je sasvim prihvatljiva. Tipično za Yamahu – motor ne troši ni kap ulja.

Vozne karakteristike

Mjereno na	1848 km	50.000 km
Ubrzanja		
0–100 km/h	4,3	4,5
0–140 km/h	s 8,1	8,3
Međubrzanja		
60–100 km/h	s 4,7	4,9
100–140 km/h	s 5,8	5,8
Prosječna potrošnja na 50.000 km		
Gorivo	l/100 km	4,7
Ulje	l/1000 km	–

*Snaga na radilici; Mjereno na uređaju Dynojet-250, korigirano prema 95/1/EG, najveće moguće odstupanje ± 5 %



Zabava u blatu! Sam po sebi, kraj asfalta označava i početak zabave. Brojni vlasnici Ténéréa nalaze legalne načine za podizanje raspoloženja i nove užitke u vožnji

konstrukcija motora vrlo smisleno posložena. Sve je logično i lako dostupno, nema nikakvih zavrzlama, kao ni potrebe za specijalnim alatima. I kad je sve bilo posloženo kao na pladnju, naši tehničari prionuli su detaljnim mjerenjima i dokumentiranju. Rezultate potrošenosti pronaći ćete u posebnoj izdvojenom okviru, no da skratimo – sve komponente su u zelenom području, što znači da se motor može sastaviti i nastaviti voziti bez ikakvih problema.

I ta 3D-slagalica je sasvim jednostavna,



Glavni ležajevi radilice pokazuju blagu abraziju zaštitnog sloja (0,01 mm do 0,02 mm debljine) na nekoliko mjesta. Ova abrazija odgovara normalnim znakovima korištenja

treba posložiti sve iznutrice i sklopiti dvije polutke blokova. Ok, potrebno je očistiti ventile i staviti nove brtve. I to je to. Dva Yamahina pripravnika u mehaničkom odjelu učinila su opisano i Tenere može nastaviti voziti. Twin je dobio još jedan blagoslov, a u našoj tablici poretka smjestio se vrlo visoko, odmah uz bok donora motora, modela MT-07. Da, Tenere 700 je bolji i od Harleyja i od Honde, iako Yamaha ima izuzetno niske tvorničke tolerancije. Jednostavno, sve su napravili – vrlo dobro. ■

Yamaha odgovara...

...o koroziji na koju su se žalili pojedini čitatelji, a pojavila se na žbicama kotača (na našem maratoncu to nije bio slučaj):

Zapravo, žbice na kotačima u slučaju prvih serija motocikala bile su djelomično podložne koroziji. Jasno, ovdje ne možemo isključiti negativan utjecaj soli, kao ni agresivnih sredstava za čišćenje. Naša je preporuka da se takva sredstva koriste brzo i efikasno, uz temeljito ispiranje čistom vodom. Budući da je riječ o osnovanoj kritici, Yamaha je pokazala dobru volju te će zamijeniti korodirane žbice.

...o mogućnosti koju opisuju neki korisnici, da pri padu na desni bok motocikla dolazi do oštećenja ispušnog topa, koji je utisnut prema unutra:

U najgorem slučaju, nosač se može pomaknuti i svinuti ispušni top. No, to u većini slučajeva nema ozbiljnijih posljedica. Kod težih padova na desni bok i većih deformacija, ispušna cijev naslonit će se na stražnju vilicu. Nisu nam poznati neki drugi, ozbiljniji slučajevi.

...o većem odstupanju putomjera i brzinomjera (neki čitatelji spominju razlike i do 10 posto):

Riječ je o zoni zakonski dopuštene tolerancije koja iznosi sedam posto. Podsjećamo, na vašem top-testu objavljenom 2019. objavili ste podatak o odstupanju od šest posto pri brzini od 100 km/h.

...o sva četiri ispušna ventila koji ne brtve: Ne vidimo problem u tome. Štoviše, mjerenja nakon 50.000 km pokazuju da motor ima bolje performanse nego na početku testa izdržljivosti. U ovakvom stanju može se slobodno nastaviti voziti. No, budući da je motor ionako rastavljen, naša je preporuka da se ventili izbruse.

...o standardnom sjedalu koje nije dovoljno komforno, posebno na duljim vožnjama: Ovaj motocikl je osmišljen kako bi pružio pravi kompromis između terenskih sposobnosti i nastupa na cesti. U ponudi originalne opreme nalazi se povišeno rally sjedalo za visoke vozače, kao i kit za snižavanje pozicije sjedala, za vozače nižeg stasa.



Šef testa Andi Bildl (lijevo) i MOTOR-RAD-tehničar Achim Steinmacher (desno) ugodili su Yamahinu delegaciju: Marvin Eckert (drugi slijeva) i Jörg Hoppmann pregledavaju stanje dijelova motora

Tablica bodovanje

Najviši broj bodova	Troškovi po km ¹ u centima		Bodovi		Potrošnja ² u litrama/100 km		Bodovi		Gubitak vrijednosti u postocima ³		Bodovi		Posjeti servisu /kvartalu ⁴		Bodovi		Bodovi potrošenost /stanje ⁵		UKUPNI BODOVI		Objavljeno u Motoreviji broj ⁶ *	
	25		5		10		30		30		100		30		30		100					
1 Yamaha MT-07 ABS	6,6	22	4,4	5	44	6	1/0	29	25	87	02/17											
2 Yamaha Ténéré 700	8,3	19	4,7	5	41,6	7	2/0	28	27	86	154/23											
3 Harley-Davidson Heritage Cl. 114	7,9	20	5,6	3	35	9	1/0	29	24	85	142/20											
Harley-Davidson XL 1200 CA	5,7	24	4,9	5	37,2	8	4/0	26	22	85	128/18											
Honda NC 700 S	6,5	22	4,0	5	49	4	2/0	28	26	85	07/14											
6 BMW R 1200 R	7,8	20	5,6	3	42,2	6	0/0	30	25	84	01/16											
Honda CBR 600 F	8,3	19	5,8	3	44,9	6	0/0	30	26	84	07/13											
8 Harley-Davidson Road King	7,0	21	6,5	1	25	10	3/0	27	24	83	-											
Aprilia Shiver 900	6,4	23	5,2	4	41,1	7	4/0	26	23	83	-											
Suzuki V-Strom 1000 ABS	7,0	21	6,4	2	45,5	5	2/0	28	27	83	03/16											
Yamaha XJ6 Diversion	7,6	20	5,4	4	41	7	3/0	27	25	83	11/10											
12 Honda CRF 1000 Africa Twin	8,6	18	5,5	3	37,1	8	5/0	25	27	81	129/18											
Triumph Tiger 800 XC	6,6	22	5,8	3	39	7	4/0	26	23	81	-											
14 Yamaha MT-09 ABS	8,3	19	5,0	4	46,4	5	4/0	26	26	80	04/16											
KTM 790 Duke	8,4	18	4,8	5	40,4	7	4/0	26	24	80	-											
16 Honda Crosstourer	7,7	20	6,8	1	39,1	7	3/0	27	24	79	08/13											
BMW G 310 R	6,7	22	4,1	5	43,6	6	4/1	21	25	79	-											
18 Suzuki GSX-S 1000 F	9,1	17	5,4	4	45,3	5	3/0	27	25	78	07/17											
19 Suzuki Gladius	10,0	15	5,0	4	43	6	1/0	29	23	77	03/11											
Honda CBF 1000	7,5	20	6,4	2	43	6	1/1	24	25	77	11/07											
Yamaha XT 1200 Z Super Ténéré	7,9	20	6,3	2	42	6	4/0	26	23	77	03/12											
22 Suzuki Bandit 1250 S	10,6	14	6,0	2	46	5	2/0	28	27	76	02/09											
Triumph Sprint ST	9,5	16	6,5	1	45	5	4/0	26	26	74	03/07											
Kawasaki ER-6f	8,2	19	5,0	4	46	5	5/0	25	21	74	05/08											
25 BMW K 1200 S	9,5	16	6,6	1	44	6	5/0	25	25	73	02/07											
Ducati Multistrada 950	10,2	15	6,1	2	33,3	9	3/1	22	25	73	133/19											
27 Yamaha YZF-R1 (Model 2007)	10,6	14	6,8	1	44	6	1/0	29	22	72	12/08											
28 Triumph Trophy SE	6,5	22	6,1	2	48,8	4	5/1	20	23	71	-											
29 KTM 1290 Super Duke R	9,4	17	6,5	1	43,4	6	5/1	20	26	70	06/17											
Ducati Multistrada 1200 S	11,8	12	7,4	0	41,9	7	5/0	25	26	70	01/13											
Indian Chief Vintage	12,6	10	6,4	2	40,7	7	4/0	26	25	70	-											
KTM 1190 Adventure	7,0	21	6,3	2	43,9	6	10/1	15	26	70	03/15											
Royal Enfield Interceptor 650	11,7	12	4,2	5	41,9	7	5/1	20	26	70	152/22											
34 Suzuki GSX-R 1000	11,4	13	5,9	3	47	5	5/0	25	23	69	12/07											
Triumph Thruxton R	6,8	22	4,9	5	38	8	7/2	13	21 ⁶	69	-											
36 Honda CBR 1000 RR Fireblade	12,3	11	5,7	3	44,4	6	4/1	21	27	68	18/19											
BMW F 800 S	8,7	18	4,8	5	42	6	4/1	21	18	68	01/08											
38 Yamaha XT 660 X	10,5	14	4,8	5	53	3	3/0	27	18	67	06/06											
39 BMW R 1200 GS (vođeno hlađenje)	6,5	22	5,7	3	42	6	5/1	20	15 ⁶	66	06/14											
Honda Fireblade	12,9	10	6,1	2	45	5	3/0	27	22	66	-											
Victory Hammer S	10,2	15	6,1	2	48,5	4	3/1	22	23	66	-											
Kawasaki ZX-10R	12,3	11	6,3	2	55	2	1/1	24	27	66	08/06											
43 Triumph Daytona 675	11,1	13	5,7	3	42	6	8/1	17	26	65	09/09											
BMW S 1000 RR	11,4	13	6,4	2	41	7	7/0	23	20 ⁶	65	spec/12											
Kawasaki ZZR 1400	13,1	9	6,9	1	44	6	4/1	21	28	65	03/08											
46 BMW R 1200 GS (zračno hlađenje)	6,1	23	6,0	2	50	4	6/2	14	21	64	07/05											
47 Triumph Thunderbird	9,6	16	6,2	2	42	7	8/1	17	21 ⁶	63	-											
48 MV Agusta Turismo Veloce	10,9	14	6,1	2	46,6	5	10/0	20	21	62	130/18											
100.000 km (izvan konkurencije):																						
BMW R 1250 GS	8,6	18	5,5	3	39,7	7	4/1	21	25	74	153/22											

Tablica s ocjenama daje pregled motocikala na testu izdržljivosti proteklih godina. Može se osvojiti najviše 100 bodova, podijeljenih u pet kategorija. Cijena po kilometru uključuje troškove pregleda, rezervnih i potrošnih dijelova, guma i kompleta lanaca. Potrošnja goriva je prosječna za svih 50.000 testnih kilometara. Amortizacija se temelji na procjeni DAT-a. Odnos prema katalogskoj cijeni ocjenjuje se na početku testa. Izvanredni posjeti radionici dovode do oduzimanja jednog boda. Zbog strožeg ponderiranja prosječne potrošnje goriva od sada

se s ovom ocjenom ponešto mijenja ukupni poredak. Ali tendencija je jasna: Ténéré 700 mora stati iza Yamahinog brata MT-07 s identičnim motorom. T7 ima manju amortizaciju, a duži završni prijenos na MT-07 je ekonomičniji po pitanju potrošnje goriva i motocikl je jeftiniji za održavanje. Oba su posebno izdržljiva. Izravna usporedba BMW-a R 1250 GS nije dana nakon njegovog testa izdržljivosti od 100.000 kilometara: gubitak vrijednosti je veći (duže razdoblje), a dvostruka kilometraža povećava trošenje i mogućnost oštećenja.

¹Bez gubitka vrijednosti i troškova benzina; ²Prosječna potrošnja tijekom 50.000 km; ³prema DAT-procjeni; ⁴neplanski posjet servisu; ⁵ocjene: funkcionalnost, potrošenost, zamjena dijelova; ⁶negativni bodovi zbog kvara na motoru



Yamaha MT-07 ABS



Yamaha Ténéré 700



Harley-Davidson
Heritage Classic 114



Harley-Davidson
XL 1200 CA



Honda NC 700 S



BMW R 1200 R



Honda CBR 600 F



Harley-Davidson
Road King



Aprilia Shiver 900



Suzuki V-Strom 1000



Yamaha XJ6 Diversion



Honda CRF 1000 L
Africa Twin



Triumph Tiger 800 XC



Yamaha MT-09 ABS



KTM 790 Duke



Honda Crosstourer



BMW G 310 R



Suzuki GSX-S 1000 F



Suzuki Gladius



Honda CBF 1000



Yamaha XT 1200 Z
Super Ténéré



Suzuki Bandit 1250 S



Triumph Sprint ST



Kawasaki ER-6f



BMW K 1200 S



Ducati
Multistrada 950



Yamaha YZF-R1 (2007)



Triumph Trophy SE



KTM
1290 Super Duke R



Ducati
Multistrada 1200 S



Indian Chief Vintage



KTM 1190 Adventure



Royal Enfield
Interceptor 650



Suzuki GSX-R 1000



Triumph Thruxton R



Honda CBR 1000 RR
Fireblade



BMW F 800 S



Yamaha XT 660 X



BMW R 1200 GS LC



Honda Fireblade



Victory Hammer S



BMW R 1250 GS
100 000 km