

12/03

Deutschland € 3,50 ISSN 0948-2881 E 8324 Österreich € 4,00 Schweiz sfr 6,90
Großbritannien € 5,40 Italien € 4,75 Luxemburg € 4,15 Slowenien SIT 1050 Spanien € 4,75



ENDURO

POSTER

KTM 625 SXC Yamaha TT600RE

Wer hat das bessere Allround-Konzept?

**Rallye of
Egypt**

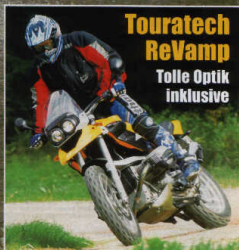
Zweizylinder
gewinnt

Allround-Kleidung

Neues für Tour und jeden Tag

Husqvarna TE 250/450

Härtetest: 24 Stunden nonstop



**Touratech
ReVamp**

Tolle Optik
inklusive

Für alle Fälle gerüstet?
Zwei sportliche Allrounder
mit ganz verschiedenen
Eigenschaften:
KTM 625 SXC
gegen Yamaha
TT600RE.



Straßenformation mit
nicht nur reifenbedingten
Vorteilen für die Yamaha

Sportliche

Noch vor wenigen Jahren wären beide Kandidaten fast als Vollblutportierler durchgegangen. Doch die Zeiten ändern sich und aus den Sportenduros von einst sind heute leichte Allround-Enduros mit sportlichen Ambitionen geworden, vielleicht sogar mit dezentem Touren-Touch. Yamahas

TT-Modelle waren schon lange, bevor es die LC4 gab, echte Geländemotorräder. Die abgespeckte XT galt jahrelang neben der Honda XR als das Offroadbike schlechthin, heute würde man sagen: die Hardenduro der achtziger Jahre. Anfang der neunziger wurde das Stahlross vom italienischen Im-

porteur Belgarda gründlich renoviert. Ein neues Fahrwerk mit Öhlins-Federbein, neuen Plastikteilen und ein Kunststofftank gaben der TT 600 S ein neues Gesicht. Wenig später, 1994, kam dann die TT 600 E mit gekürzten Federwegen, Elektrostarter und Stahlblechtank auf den Markt.

KTM 625 SXC / Yamaha TT600RE



**KTM 625 SXC: Power –
begehrter, aber
nicht für jeden leicht
beherrschbar**



**Yamaha: Nicht das
sicherste Gefühl auf
losem Untergrund**

Note

Dank ihrem frischen Aussehen und der robusten bewährten Technik konnte sich die Yamaha auch bei Offroadfreaks mit Tourenambitionen etablieren und erfreut sich bis heute großer Beliebtheit. 1998 war die letzte große Modelländerung mit leicht veränderter Rahmengeometrie, verkürzten Feder-

wegen und einer Gewichtsreduzierung.

Ab 2004 geht man bei Yamaha nun ganz neue Wege. Die XT600 wird von der neuen XT660R abgelöst, somit bleibt für die Fans der altbewährten Technik nur noch die TT600.

Mit der Yamaha TT600RE will man alle Käuferseichten unter

einen Hut bringen. Das R steht für die bisher sportlichste Variante, das E für die gemäßigte Elektrostart-Version.

Das Ergebnis: Der kräftige luftgekühlte R-Motor mit den großen Vergasern, der leichten Kurbelwelle und dem schmalen Motorgehäuse, gepaart mit gegenüber der LC4 recht kur-



KTM: Am liebsten mit Tempo durchs Gelände – logisch bei der Herkunft

zen Federwegen, ist mit **87 Zentimetern Sitzhöhe** ein Zugeständnis an die kleineren Fahrerinnen und Fahrer.

Die Bedienung ist japanisch klassisch und gibt keine Rätsel auf. Nur TT-Neulinge suchen eine Weile, bis sie das Zünd- und Lenkschloss rechts am Lenkkopf entdecken. Bewährt Cockpit, einfache Bedienelemente ohne Lichtschalter, ein Alu-Lenker mit Mittelstrebe. Für den harten Einsatz gibt es serienmäßig einen großen Leichtmetall-Motorschutz.

Nicht anders die KTM 625 SXC, auch dieses Bike ist von der Herkunft wohl bekannt und die Abstammung ist vom Allerfeinsten. Die LC4-Modelle legten einst den Grundstein für die heutigen Erfolge und dank stetiger Weiterentwicklung gelten sie heutzutage als weitgehend alltags- und tourenfähig. Die SXC, die sportlichste Art, eine LC4 zu fahren, war bisher die einzige, die noch den kleinen Ölkreislauf aus der Ära hatte, als sie noch Supercompetiton



Yamaha TT600RE: Kurven-Handling – Fahrvergnügen in Reinkultur

hieß. Diese Zeit ist jetzt aber vorbei.

Zum neuen Modelljahr bekam auch die SXC die 2,1 Liter Öl ins kühlende Rahmenrohr verfrachtet und schon verdoppelte sich das Ölwechselintervall auf tourenfreundliche 5000 Kilometer. Von einer 640er unterscheidet sie sich jetzt nur noch durch den kleineren Tank, den größeren Vergaser, mehr Federweg an der Gabel und – die Drosselung. Ja, gedrosselt – wohl noch ein Überbleibsel aus der Ära als Sportenduro. Gerade 24 kW, also knapp 33 PS, darf die KTM legal auf die Straße drücken. Bei voller Leistung kann die SXC nicht mit den geltenden Lärm- und Emissions-Bestimmungen mithalten.

Trotzdem fahren wir die illegale offene Version und auch die Übersetzung ist von homologierte 40/16 auf fahrbare 45/16 geändert. Das macht zwar richtig Laune, zumal sich der LC4-Sound gar nicht zu laut anhört. Die Frage ist nur, ob man so richtig entspannt auf Tour gehen kann. Wir haben angeblich kein Gewissen, aber in manchen Ländern ein wachsames Auge des Gesetzes. Und bei einem Unfall hat wohl selten der Motorradfahrer Schuld, aber der Versicherungsschutz ist im Zweifel dahin.

Wenn beide Kandidaten nebeneinander stehen, trifft ein

Bild genau zu: Die Yamaha in beinahe bledem Blau kann kein Wässerchen trüben, während die aggressiv gestylte KTM fast schon eine Kampfansage für jeden bayrischen Verkehrspolizisten sein könnte.

Gestartet werden beide Maschinen natürlich per E-Start, wobei nur die KTM den Kickstarter für besondere Notfälle hat. Den kann sie aber auch gebrauchen, denn gleich unser erster Gasltester hat es geschafft, die Batterie ans Limit zu bringen. Damit der Start bei kühlen Temperaturen optimal verläuft, ist es ratsam, ein, zwei Mal Benzin mit der Beschleunigerpumpe einzuspritzen. Dann läuft der Einzylinder auf den ersten Knopfdruck. Anders die Yamaha: Choke ziehen, Knopf drücken, läuft.

Während der TT-Fahrer ohne merkwürdige Warmlaufphase von dannen zieht, muss unser KTM-Neuling noch ein paar Mal den E-Start bedienen, bis der Motor warm ist und er den Choke hindrücken kann. Auf kaltem, nassem Asphalt beginnt unsere Tour. Ein Morgen, der nicht gerade zum Motorradfahren einlädt. Durch die Sportklamotten pfeift der Wind und jede Bewegung auf dem Fahrzeug lässt ein Stück der wärmenden Luftpolster entweichen.

Der erste kurvige Anstieg auf die Schwäbische Alb liegt hinter uns, als die KTM plötzlich im Rückspiegel fehlt. Kaum ist der Motor der Yamaha abgestellt, höre ich schon das Ballern des LC4-Motors. Fast aufrecht kommen Mensch und Maschine um die Kurve geschlichen, ein kurzer Fluch über die unbefriedigende Haftfähigkeit der Reifen auf der Nässe und es kann weitergehen.

Yamaha: Talent auf der Straße

Mit der TT ist es eine gemütliche Tour. Relativ bequeme Sitzbank, keine nennenswerten Vibrationen, auf der Straße akzeptable Federung und ausgezeichnete Bremsen. Spielerisch lässt sie sich in jede Art von Kurve dirigieren, die Pirelli MT 70 halten zuverlässiger als auf den ersten Blick vermutet. Und der Geradeauslauf ist stabil. Nur das Getriebe hakt beim Schalten etwas – wie von der XT gewohnt.



**KTM: Beherrscht jede
Disziplin off road**



**Yamaha: Flott
um die Ecken,
so lange der
Boden nicht
zu locker ist**



Fahrleistungen...

...werden in jedem ENDURO-Test gemessen – mit Ausnahme von Sportenduros. Verzichtet haben wir in diesem Vergleich darauf, weil realistischere Werte mit der KTM 625 SXC nicht erzielt werden konnten: Jeder Beschleunigungsversuch mit voller Leistung aus dem Stand führt zu einem ungewollten Wheely.

KTM fahren dürfen – für unseren LC4-Neuling ist das Begeisterung pur: Gewaltig Power im Motor, der unglaublich spontan am Gas hängt, überlange Federwege, die alles ausbügeln, verstellbare Dämpfung und das super schaltbare Getriebe – das ist eine andere Welt als auf der Yamaha, an deren Dämpferelementen nichts zu variieren ist. Einen kleinen Dämpfer erhält die Sympathie, als es die SXC auf den Mittelständer zu wuchten gilt. Ohne hilfreichen Ausleger, einfach frei hochheben. Und die schmale, wenn auch für Sportenduro-Verhältnisse relativ weiche Sitzbank und die kräftigen Vibrationen drücken mittlerweile aufs Gemüt.

Beschleunigungsprobe:
Chancenlos die schwächere Yamaha, denke ich. Nicht ganz jedoch und nicht immer. Denn die Pirelli-Pneus des Typs MT 21 Rallycross sind offensichtlich mit der gebotenen KTM-Leistung überfordert. Gas geben in Schräglage ist nur begrenzt möglich. Bei Tempo 140 können KTM und Yamaha durchaus mal noch gleichauf sein. Gewinn bringend auf den Boden gebracht, fährt die LC4 mit gut zehn PS Leistungsüberschuss und rund 20 Kilo Gewichtsvorteil der Japanerin natürlich auf und davon. Ansonsten ist bei beiden so um die 150 ohnehin Schluss.

Mit Einzylinder-Reisegeschwindigkeit – auch auf der Autobahn nie schneller als 120 oder höchstens 130 – bummeln wir den Bergen entgegen. Trotz des größeren Tanks meldet sich

Technische Daten

	KTM 625 SXC	Yamaha TT600RE
Motor Baureihe	Flüssigkeitsgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor mit einz. oben liegenden Nockenwelle; vier Ventile, Elektro- und Kickstarter, Auslasswelle	Luftgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor mit einz. oben liegenden Nockenwelle; vier Ventile, Elektrostarter
Bühnung/Hub Hubraum Nennleistung	101mm/78mm 625cm ³ 24kW (32,6PS) bei 6000/min, offen 39,5kW (53,7PS) bei 6620/min*	95mm/84mm 595cm ³ 31kW (42,2PS) bei 6500/min.
Maximales Drehmoment Kolbengeschwindigkeit bei Nenn Drehzahl Vergaser	45Nm bei 3500/min, offen 61,9Nm bei 5660/min*	48Nm bei 5000/min
	17,2m/s (offen) Kethin FCR Flachschiebervergaser, Ø41mm	18,2m/s 2 Teitel-Vergaser, davon ein Schieber Ø30mm, 1 Gleichdruck Ø30mm
Elektrik Zündung Lichtmaschine Batterie	CDI Wechselstromgenerator 12V/200W 12V/8Ah	CDI Drehstromgenerator 12V/180W 12V/8Ah
Kraftübertragung Primärtrieb Kupplung	Gerade verzahnte Räder 2,55 Mehrscheibenkupplung im Ölbad	Gerade verzahnte Räder 2,09 Mehrscheibenkupplung im Ölbad
Getriebe	Fünfgang Stufung: 2,5; 1,6; 1,17; 0,95; 0,82	Fünfgang Stufung: 2,58; 1,59; 1,2; 0,96; 0,79
Sekundärtrieb	Offen laufende X-Ring-Kette 2.81 (Z45/16)	Offen laufende O-Ring-Kette 3.13 (Z47/15)
Fahwerk Rahmen	Geschlossener Stahlrahmen mit doppeltem Unterzug und angeschraubtem Heck	Unten offener Stahlrahmen, angeschraubtes Heck
Radaufhängung vorn	White-Power-Upside-down-Gabel, Tauchrohr-Ø 43 mm, Dämpferdruck- und Zugstufe mehrfach verstellbar	Pirelli-Gabel, Standrohr-Ø 46mm
Radaufhängung hinten	Leichtmetall-Schwinge mit Pro-Lever- System und White-Power-Federbein, Dämpferdruck- und Zugstufe mehrfach verstellbar	Leichtmetall-Schwinge mit Hebelumlenkung und Öhins-Federbein
Federweg vorn/hinten Radstand Nachlaufwinkel Nachlauf Räder	295mm/320mm 1510mm 62,5 Grad 124mm Drahtspeichenräder mit Leichtmetallfelgen	230mm/230mm 1480mm 63 Grad 117mm Drahtspeichenräder mit Leichtmetallfelgen
Bremsen vorn/hinten	Doppelkolben-/Einkolben-Scheibenbremse	Doppelkolben-/Einkolben-Scheibenbremse
Reifen vorn/hinten	90/90-21 / 140/80-18	90/90-21 / 130/80-18
Füllmengen Motor	2,1l	3,3l
Gabel (pro. Holm) Kraftstofftank	840cm ³ 9l, davon 2,5l Reserve	Nicht angegeben 10l, davon 2,1l Reserve
Gewicht Fahrfertig aufgetankt** Zulässiges Gesamtgewicht Zuladung	145kg 350kg 205kg	166kg 334kg 168kg
Importeur	KTM Sportmotorcycles, 92269 Ursensollen	Yamaha Motor Deutschland, 41460 Neuss
Preis	7760 Euro plus Nebenkosten	5855 Euro plus Nebenkosten

*Werkstattdaten, **gewogen



Modernes Sportcockpit mit Zündschloss und großem Digitaltacho, Lenkschloss separat seitlich



Analog-Tacho, altmodisch, aber gut ablesbar



Ein Schieber- (vorn) und ein Gleichdruckvergaser (dahinter)



Hammer-Power im Motor, Charakter und Charakteristik wie ein Sportgerät



Luftgekühlter Vierventiler, elastisch und kultiviert



Angeschraubtes Rahmenheck aus Rechteck-Stahlrohr



Angeschraubtes Rahmenheck aus rundem Stahlrohr; größer, wirksamer Schalldämpfer



Tadellose Bremsen, wenn auch bei Nässe quiteisend, sensible Upside-down-Gabel



Sehr gute Bremsen auch bei Nässe, spürbar temperaturabhängig arbeitende konventionelle Gabel

Wo ist der Kraftstoffhahn? Nach innen gedreht montiert, sehr schlecht zugänglich (unten)



Zündschloss hinterm Lenkkopf, Lenkschloss separat (unten)



zuerst die Yamaha zum Tankstellenbesuch an. Vier Liter Reserve müssen noch drin gewesen sein, als wir voll tankten.

Tempo 100 ist auf die Dauer schnell genug mit der KTM. Denn lockeres Dahingleiten will nicht so ganz perfekt gelingen: Geht man leicht vom Gas, hat man sofort die volle Motorbremswirkung. Da kommt das echte Sportgerät mit seiner geringen Schwungmasse durch. Die Yamaha könnte dagegen stundenlang mit wenig Gas und Tempo 120 gen Süden rollen, wie es zuvor wohl schon tausende XTs getan haben.

Wir bleiben auf idyllischen Landstraßen. Bei Sonnenschein und angenehmer Temperatur steigt auch die Stimmung, langsam wendet sich das Blatt zu Gunsten der KTM. Wenn es nicht nur darum geht, von A nach B zu kommen, wird aus dem rutschenden Hinterreifen plötzlich ein sagenhafter Asphalt drift und die zu kurze Übersetzung ist genial für Wheelies mit Durchschalten bis in die oberen Gänge. Der Yamaha-Pilot kann bei derartigen Aktionen nur zuschauen. Zwar hebt die TT bei gutem Zureden und Kupplungseinsatz schon auch mal das Vorderrad, doch so richtig reißt das nicht.

Zurück in heimischer Gegend, jetzt ab ins Gelände – das, was die Kandidaten laut Aussage ihrer Hersteller können sollen. Die KTM hat ihre Offroad-Eigenschaften schon hunderte Mal unter Beweis gestellt. Sie hatte ihre große Prüfung auf der Straße, auf die sie jetzt mit ihrem vergrößerten Öl-



KTM: Das Fahrwerk im Gelände und dazu Leistung en masse – Top-Werte ohne Klassenkonkurrenz

KTM 625 SXc



- Starker Motor mit besonders spontaner Reaktion
- Ausgezeichnete Getriebschaltung
- Sporterprobtes robustes Fahrwerk mit langen Federwegen
- Hervorragende Fahreigenschaften bei rasantem Geländetempo



- Motorvibrationen
- Kraftstoffhahn schlecht bedienbar
- Bereifung nicht optimal
- Kraftintensiver Mittelständer
- Große Sitzhöhe
- Motorleistung für weniger Versierte nicht einfach kontrollierbar

kreislauf wohl immer mehr drängt. Die Yamaha indessen konnte auf Asphalt bisher überzeugen, jetzt muss sie zeigen, was hinter den Slogans aus dem Prospekt steckt: „Mit einem rennsportlerprobten Fahrwerk“ und „Ob im Gelände oder in der City – die TT600RE liefert immer und überall Fahrspaß pur“, steht da zu lesen.

Die ersten Wellen und leichten Sprünge bügelt die TT prob-

lemlos weg. Der Boden der Teststrecke ist an den meisten Stellen knüppelhart und ausgefahren. Kurven und Kehren umrundet die Japanerin wie von selbst. Klar, sie ist härter. Zumal sich auch die Zugdämpfung am Hinterrad recht straff anfühlt. Nur wenn man ein schnelleres Tempo einlegen will, sind der vergleichsweise zähe Motor und die straßenmäßig lange Übersetzung zu spüren. Nach



Gemütlich endurowandern, mit der Yamaha ein feines Vergnügen

Yamaha TT600RE



- Tadelloses Straßenverhalten, tolles Kurven-Handling
- Gutmütiger Motor, weicher Leistungseinsatz, vibrationsarm
- Angenehme Sitzhöhe



- Auf losem Boden eingeschränkte Fahrstabilität
- Für Offroad relativ kurze Federwege, hinten etwas hart

ein paar Minuten auf der Piste verliert die Yam fast ihren Scheinwerfer, ein Gummi der Halterung hat sich ausgehängt, das schon auf normalen Straßen nervig hüpfende Teil fällt im Gelände fast ab.

Trotz der kurzen Federwege schlägt sich die TT bei Sprüngen ganz wacker. Entweder besitzt sie Anschläge aus Gummi oder die Federn sind derart progressiv, dass das Fahrwerk

nicht durchschlägt. Das erwartete „Klack“ ist jedenfalls nicht zu hören.

Doch das entspannte Fahren hat rasch ein Ende, wenn der Boden lose wird. Bedenkliche Unruhe kommt ins Fahrwerk, an flotte Drifts ist kaum zu denken. Das Vorderrad schiebt vehement nach außen, so dass es wirklich schwer wird, schnell um die Kurven zu kommen. Ganz anders als mit dem letzten Modell der TT600R.

KTM: Spitze off road

Für die KTM sind derartige Aufgaben die kleinste Übung. Mit einem Fahrwerk, das selbst mit den **145 Kilogramm** Startgewicht kein Problem hat, und den bekannt guten Fahreigenschaften meistert sie jede Passage. Nur das höhere Gewicht unterscheidet sie hier von den heutigen reintrassigen Sportmodellen. Gewicht? Immerhin drückt die **Yamaha mit 166 Kilogramm** auf die Waage.

Anders sieht es wieder aus, wenn beide Maschinen auf Entdeckungstour in schwerem Gelände unterwegs sind. Schön langsam kann auch die Yamaha gut mithalten und die niedrige **Sitzhöhe** von nur **87 Zentimetern** gegenüber den **95** bei der KTM und der vermeintlich lahme Motor geben hierbei eine Portion Sicherheit. Die TT verzehrt jeden Fehler am Gasgriff, während die KTM bei unbedachtem Dreh sofort senkrecht in der Luft steht. Dafür setzt die geringe Bodenfreiheit der Yamaha an Kuppen, Auf- oder Abfahrten schnell Grenzen, was am Ende eines steilen Hangs ganz schön unangenehm sein kann.

Während des gemischten Testbetriebs war jedenfalls zu beobachten, dass am Ende jeden Tages eigentlich alle mit der Yamaha fahren wollten. Warum? Schöner, gemütlicher, ohne Stress, dazu sicher auf der Straße mit tollem Kurven-Händling – das waren die häufigsten Antworten. Und die KTM? Hammer-Motor, brutale Leistung, geht gewaltig ab – so die meistgehörten Aussagen. Und wieso nicht damit nach Hause fahren? Zu nervös, zu aggressiv, man muss ständig aufpassen. Versuch mal, ohne Wheely an der Ampel loszufahren, Vibrationen und schmale Sitzbank gab's als Argumente.

Als wir auf der Heimfahrt in die Nacht geraten, machen beide eine schwache Figur. Zwar leuchten die kleinen Rechteck-Scheinwerfer die Fahrbahn einigermaßen aus, doch die Helligkeit ist nicht berauschend. Bei der Yamaha wackelt das Licht so aufgeregt auf und ab, dass man fast schwindlig wird. Bei der KTM leuchtet die Zündungskontrollleuchte so grell, das sie die Augen blendet. Mängel, die normalerweise nur bei reinen Sportenduros zu verzeihen sind.

Plötzlich stehe ich da mit meinem Vergleich. Die Yamaha ist so soft geworden, dass sie alle harten Männer eingelullt hat. Die hochgradig sportlichen Attribute der KTM erscheinen in Schwächen gewandelt.

Beim Thema sportliche Allround-Enduro liegen unsere Kandidaten faktisch weit auseinander. Die TT600RE hat leider nicht mehr viel mit der R vergangenener Tage zu tun: Schluss mit den tollen Driteigenschaften und dem sicheren Fahrverhalten auf jedem Gelände, mit gestutzten Federwegen ist die TT eher eine Nachfolgerin für die

www.bvz.de

bvz @ bvz . de

Tel.0 45 28 - 91 50 15

Bert von Zitzewitz



KTM 2004!

Modell	Listenpreis	Anzahlung	Zielrate	Restrate
50 Mini Adventure	1.549,-	0,-	981,-	29,-
50 SX Junior LC	2.209,-	0,-	1.200,-	49,-
50 SX Senior LC	2.309,-	0,-	1.329,-	49,-
55 SX	3.409,-	0,-	2.037,-	69,-
85 SX	4.489,-	0,-	2.727,-	89,-
125 SX	6.169,-	790,-	2.975,-	119,-
200 SX	6.429,-	790,-	3.255,-	119,-
250 SX	6.889,-	1.200,-	3.308,-	119,-
450 SX	7.589,-	1.290,-	3.900,-	119,-
525 SX	7.649,-	1.290,-	3.900,-	119,-
125 EXC	6.309,-	790,-	3.126,-	119,-
200 EXC	6.689,-	790,-	3.535,-	119,-
250 EXC	6.819,-	790,-	3.675,-	119,-
300 EXC	7.069,-	790,-	3.944,-	119,-
250 EXC RACING	7.809,-	990,-	4.526,-	119,-
400 EXC RACING	8.089,-	990,-	4.527,-	119,-
450 EXC RACING	8.189,-	990,-	4.935,-	119,-
525 EXC RACING	8.309,-	990,-	5.064,-	119,-
525 MXC RACING	8.689,-	1.370,-	5.064,-	119,-
625 SXC	7.859,-	790,-	4.903,-	119,-
640 Enduro orange	7.749,-	790,-	4.677,-	119,-
640 Adventure	8.759,-	790,-	5.794,-	119,-
660 SMC orange	8.349,-	790,-	5.353,-	119,-
640 SM orange	8.289,-	790,-	5.258,-	119,-
640 SM schwarz	8.519,-	790,-	5.506,-	119,-
640 SM PIRELLI	8.299,-	790,-	5.289,-	119,-
640 DUKE	8.779,-	790,-	5.786,-	119,-
950 Adventure	12.489,-	3.490,-	6.900,-	124,-

Alle Preise in Euro incl. MwSt. Versand innerhalb BRD 160,- Euro.



Bert von Zitzewitz e.Km.
23758 Kamsdorf/Schönwald a.B.
Tel.0 45 28-91 500 Fax - 91 50 29

Exklusive Zielanwerbung in Zusammenarbeit mit der DZV, Euro, Concar

2,9 %
effektive Zins
23 Monatsraten
und eine Zielrate

inklusive Restschuldversicherung

Am Ende gibt es die Möglichkeit die Zielrate zu bezahlen oder weiter zu finanzieren oder nach Abschluss für die Zielrate in Zahlung zu gehen

Bei der hier angebotenen Zielanwerbung handelt es sich um ein Angebot der Finanzierung. Es sind andere Annahmen möglich. Bitte fragen Sie uns.

Barzahlungsbeträge auf Anfrage!

Das Angebot gilt solange der Vorrat reicht. Intern und Preisänderungen vorbehalten

XT 600, die einstige Sportlichkeit ist eingeschränkt.

Die KTM bleibt im Charakter von dem größeren Ölkreislauf und dem Sekundärluftsystem unbeeindruckt und funktioniert wie eh und je. Doch wo sich das meiste auf der Straße oder nur in langsamer Gangart im Gelände abspielt, hat die einstige Sportenduro nur begrenzte Chancen.

Die Yamaha ist die Neue und legt die Gewichtung vor. Anders als erwartet stellte sich die RE als wahres Straßentalent heraus – und bei einem so gesetzten Schwerpunkt kann die offroad-talentierte KTM nur begrenzt mitziehen. Nicht ganz unschuldig dabei sind die nicht so tollen MT 21 und die Geschichte mit der gedrosselten und doch offenen Leistung und der Übersetzung.

Da spielen aber auch die fummeligen Schalter

für Blinker und Licht eine Rolle, die bei ständigem Gebrauch ein Ärgernis darstellen und unmissverständlich signalisieren, dass sie an einer Sportenduro als notwendiges Übel betrachtet werden. Oder die im Vergleich kraftaufwendige Kupplung. Und der unvergleichlich unpraktisch nach innen gedreht montierte Benzinhahn: Auch mit genügend Übung kommt es immer wieder vor, dass man zum Umschalten auf Reserve anhalten muss, weil man einfach nicht drankommt.

Beim Vergleich sportlicher Allrounder mit Alltagsstauglichkeit geht der erste Preis deshalb an die im Kaufpreis bescheidene und im Charakter zu rückhaltendere Yamaha – wer mehr Wert auf Sportlichkeit legt, dem sei die KTM empfohlen.

Andreas Gildenfuß/R.G.