



**K**TM LC4 und Yamaha TT 600: von jeher Synonyme stollenbereifter Sportlichkeit. Yamaha gebührt zudem der Verdienst, mit der XT 500 Endurofahren für jedermann salonfähig gemacht zu haben, während KTM seinen LC4-Hämmern ein unbeugsames Hardcore-Image schuf – diesseits und jenseits des Trassierbandes. Doch die Österreicher haben auch ein Herz für nicht ganz so harte Buben und Mädels und stellen den wettkampf-orientierten Sportmodellen mit der LC4-E 640 einen Allrounder zur Seite.

Yamaha leistet sich bei der TT 600 R einen kleinen Etikettenschwindel, die hochbeinige Sportlerin, vermeintlich japanischer Abstammung, wird beim italienischen Importeur Belgarda zusammengeschaubt. Feder Elemente von Paioli/Italien und Öhiins/Schweden sowie allerlei andere Anbauteile aus Europa weisen die TT endgültig als Exil-Japanerin aus. Lediglich der luftgekühlte XT/TT-Vierventiler, mittlerweile seit 17 Jahren im Geschäft, stammt aus Fernost.

KTM bietet konsequente Euro-Kost: Motor und Rahmen made in Austria, Feder Elemente von White Power aus Holland. Nur Vergaser und Zündung stammen aus dem Land der aufgehenden Sonne. Gelten die KTM-Modelle mit Dellorto-Schiebervergaser als kapriziöse, hyper-spontane Anreißer für harte Kerle, ist die Mikuni-versorgte LC4-E 640 zum wohlzogenen Begleiter domestiziert. Nix mehr mit Absterbe-Pfisch, ruppiger Gasannahme und so. Okay, eine gehörige Portion alpenländischer Wildheit ist gemeinsam mit dem Dellorto über den Jordan gegangen, wird allerdings im Reservat der Supercompetition-Modelle weitergepflegt.

Doch gemach, bei aller Alltagstauglichkeit begeistert der wassergekühlte 625-cm<sup>3</sup>-Vierventiler noch immer mit seinem herzhaft zupackenden Charakter, der trotz Ausgleichswelle von deutlich spürbaren Vibrationen untermauert wird. Bei konstant schneller Fahrt überschreiten diese, anders als bei der TT, die Grenze zur Nervigkeit. Lässig hingegen gerät die Startprozedur, vorbei ist's mit „Kick ten minutes“ – Knopfdruck genügt.

Mittlerweile gilt der E-Starter selbst bei KTM nicht mehr als Kainsmal, sondern als clevere Arbeitserleichterung – sogar Enduro-Weltmeister dürfen ihre Sportgeräte per Knopfdruck anlassen. Nicht nur im Gelände bisweilen gut für die entscheidenden Sekunden, denn wer einmal an der Ampel keck vorgefahren ist, um dann hektisch per Kickstarter den halbwarm abgestorbenen Single zu reanimieren, weiß die Elektrifizierung ebenfalls zu schätzen.

Aber was KTM-Star Mario Rinaldi recht ist, darf TT-Fahrern auf dem morgendlichen Weg zur Arbeit noch lange nicht billig sein. Halb so schlimm, Choke am Vergaser ziehen, zwei-, dreimal kicken, schon bollert es satt aus dem Aluminium-Schalldämpfer. Auf der Waage ist die TT im Vorteil: 155 Kilogramm Yamaha stehen 160 Kilogramm KTM gegenüber. Letztere kann sich allerdings mit dem etwas größeren Tank, E-Starter samt Batterie und einem unregelmäßigen Katalysator rechtfertigen.

Und mit spürbarer Mehrleistung. Während der TT-Motor so lustlos zur Sache geht wie ein Sumo-Ringer zu einer Fastenkur, reißt der Alpen-Express an wie Arnie nach einer Überdosis Red-Bull.

Schöner Schein: Das elegante LC4-Outfit täuscht über die Nehmerqualitäten hinweg, während die TT 600 R aggressiver wirkt, als sie ist

Zwei **ENDUROS** für alle Fälle:  
Yamaha TT 600 R und KTM LC4-E 640.

Von Jörn Thomas; Fotos: Rocky





## Yamaha

### TT 600 R

**Motor:** Luftgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, eine obenliegende Nockenwelle, vier Ventile, Registervergaser, Hubraum 595 cm<sup>3</sup>, Nennleistung 31,5 kW (43 PS) bei 6500/min, max. Drehmoment 50 Nm (5,1 kpm) bei 5000/min, Fünfganggetriebe.

**Fahrwerk:** Stahl-Einschleifenrahmen, Reifen 90/90 x 21; 130/80 x 18, Radstand 1485 mm, Federweg v/h 280/280 mm.

**Maße und Gewichte:** Sitzhöhe\* 940 mm, Gewicht vollgetankt\* 155 kg, Zuladung\* 179 kg, Tankinhalt/Reserve 10/2,1 Liter.

**Preis** inkl. MwSt. und Nebenkosten 11395 Mark

■ easy Handling, sanfte Kraftentfaltung, günstiger Preis

■ schlapper Motor, unsensible Gabel, keine Abgasreinigung

Vergleichstest in MOTORRAD 1/2000

\*MOTORRAD-Messungen

**Sportlich: TT-Vierventiler mit Kickstarter und Ohlins-Federbein**

## TT 600 R gegen LC4-E 640

Fahrwerksseitig stehen sich die beiden Enduros dagegen deutlich näher. Egal, ob Landstraße oder City-Ring, sie flitzen hyperagil über den Asphalt. Enduro-untypisch lang übersetzt, gerät selbst die Schnellstraße nicht zum Waterloo, allerdings kündigt deutliches Pendeln jenseits der 120er-Marke davon, dass die beiden lieber langsamer auf kurvigen Strecken herumtollen. Sowohl LC4 als auch TT lassen sich mit voll einstellbaren Federelementen so weit auf straff trimmen, dass selbst bei flotter Fahrt und forschem Griff zum Bremshebel keine Seekrankheit zu befürchten ist. Lediglich die grobstolligen Pirelli-Pneus der Yamaha wirken auf Asphalt als Dynamikbremse, die KTM lässt sich mit ihren serienmäßigen Metzeler Enduro 3 deutlich zackiger und schräger abwinkeln.

Besser profilieren kann sich die TT dafür in trialartigen Geländepassagen. Sanfte, leicht beherrschbare Kraftentfaltung, schlanker Körperbau sowie die trak-



## Japan gegen Europa

tionsfördernde Serienbereifung machen die Yamaha zum Klettermaxe. Dank ausreichender Schwungmasse kraxelt die TT 600 R gern auch im Schritt-Tempo durchs Unterholz.

Der KTM kann es gar nicht schnell genug gehen – sie will ihre überlegene Motorleistung und das stabile Fahrwerk ausspielen. Je härter es auf der Piste zugeht, umso stärker kann sich die LC4 absetzen. Ihr fast unerschütterlicher Geradeauslauf im Gelände und die noch feiner ansprechenden Federelemente helfen, der nervöseren TT das Designer-Rücklicht zu zeigen.

Und so liegt die KTM letztlich dank ihres moderneren, ständig weiterentwickelten Konzepts vorn. Vor allem der agile Motor macht Spaß, aber auch in puncto Fahrwerk und Verarbeitung ist sie erste Wahl. Yamahas TT hätte einen standesgemäßen Antrieb verdient, der XT-Single macht nur Dienst nach Vorschrift. TT-Outfit und die gepflegten Umgangsformen begeistern, stärkstes Argument ist jedoch der Preisvorteil von über 2000 Mark. ■

## KTM

### LC4-E 640

**Motor:** Wassergekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, eine obenliegende Nockenwelle, vier Ventile, Gleichdruckvergaser, Hubraum 625 cm<sup>3</sup>, Nennleistung 36 kW (49 PS) bei 7500/min, max. Drehmoment 52 Nm (5,3 kpm) bei 5500/min, Fünfganggetriebe.

**Fahrwerk:** Stahl-Einschleifenrahmen, Reifen 90/90 x 21; 130/80 x 18, Radstand 1510 mm, Federweg v/h 270/300 mm.

**Maße und Gewichte:** Sitzhöhe\* 950 mm, Gewicht vollgetankt\* 160 kg, Zuladung\* 190 kg, Tankinhalt/Reserve 12/2,5 Liter.

**Preis** inkl. MwSt. und Nebenkosten 13670 Mark

■ stabiles Fahrwerk, agiler Motor, Katalysator

■ bissige Leistungsentfaltung, deutliche Vibrationen, hoher Preis

Vergleichstest in MOTORRAD 1/2000

\*MOTORRAD-Messungen

**Gereift: KTM-Single mit Ausgleichswelle, Mikuni-Vergaser und Kat**

