



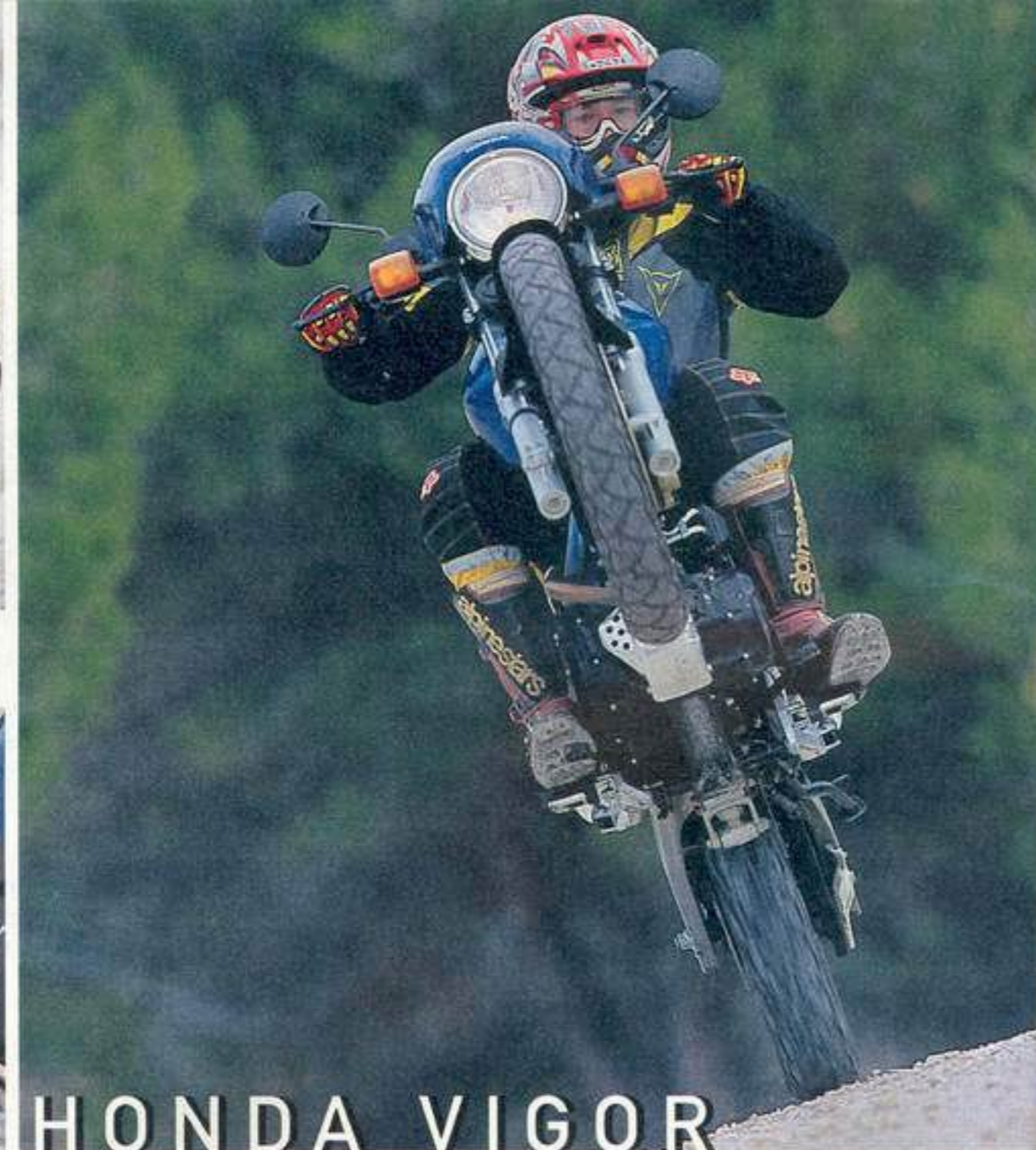
HERZBLATT

Wie ist das wohl, wenn vier Zweirad-Singles um die Gunst eines neuen Partners buhlen? Honda Vigor, KTM 640 LC4 E, Suzuki DR 650 SE und Yamaha TT 600 R offenbaren vor einem Millionenpublikum ihre Stärken und Schwächen.

Von Rolf Henniges; Fotos: Frank Herzog



Vigortorianisch: Sattel 42 PS purzeln aus dem Vigor. Auch das Heck verzückt: verchromter Doppelauspuff und Gepäckträger



HONDA VIGOR

Enduro-Vergleichstest

Wie gut, dass es die Herzblatt-Show gibt. Jenen Fernseh-Dauerbrenner, in dem Singles um ihre Traumpartner buhlen. Traumpartner, wie Sie einer sein könnten. MOTORRAD schickt vier attraktive Singles von Honda, KTM, Suzuki und Yamaha auf die Bühne. Um zwei Fragen zu klären: Wie viel Enduro braucht der Mensch, und wie wirken sich 4500 Mark Preisunterschied aus? Vielleicht ist auch etwas für Sie dabei. Hier kommt Kandidat eins:

Honda Vigor. Mit Kai Pflaume-Bonus. Mal ehrlich: Welche Groß- oder Schwiegermutter ist schon böse, wenn man mit diesem niedlichen kleinen Vigor vorfährt? Für Geldbeutel-freundliche

8990 Mark und mit Abmessungen, die man eher an einem Stationär-Bike auf dem Kinder-Karussell vermutet als im Schaufenster des Honda-Händlers.

Kandidat Nummer zwei betört durch Diskretion. Suzukis DR 650 SE ist so unauffällig, dass sie schon wieder auffällt. Steht einfach da und wartet drauf, dass man sich ihr auflädt. Ein zweirädriger Golf ohne Extras mit dem verträumten Charme eines Meerschweinchens für 10 790 Mark.

Kandidat Nummer drei begrüßt einen für 10 495 Mark, ein Sonderangebot fürs 99er-Modell. Yamahas TT 600 R ist eine Kriegserklärung an alle Softies. Kickstarter, Rallye-Cross-Bereifung, Rudimentär-Elektrik, Traktor-Design. Mit dem Umfall-Bonus:

Egal wie sie fällt, es kann fast nichts kaputtgehen.

Kandidat Nummer vier kommt direkt aus dem Fitness-Studio. KTM's 640 LC4 E ist der charismatische Geheimagent. Groß, stark, schwarz, sportlich. So viel James Bond ist nicht billig. Für 13 670 Mark erhält man einen aparten Kraftprotz mit wunderbarer Aussicht. Denn die Sitzhöhe ist nichts für Kleinwüchsige. Okay. So viel dazu. Frage eins: Wie wirken sich die Preisunterschiede im Asphalt-Dschungel aus?

Sitzprobe: Während die japanischen Bikes allesamt die Fahrer integrieren, vermittelt die österreichische KTM das Gefühl, auf statt in ihr zu sitzen. Das ist besonders nervig während des Berufsverkehrs in der Stadt. Im Stop-and-go-Rhythmus mo-

gelt sich die KTM kapriziös wie auf Stelzen durch die Blechlawine. Ihre harte, schmale Sitzbank hinterlässt den Eindruck, auf einer überdimensionalen, geschälten Banane zu rutschen. Gottlob ist die Kupplung leicht dosierbar, denn niedrige Drehzahlen mag der Motor überhaupt nicht.

Hohe dafür umso mehr. Egal welche Situation, den Dreh am Gasgriff setzt die KTM in furchterregenden Vortrieb um. In den ersten beiden Gängen sind Wheelies ohne Kupplungs-Schnapper möglich, wenn nicht gar unvermeidlich. Zeigt das Vorderrad erst mal in Richtung siebter Stock, dann braucht es einfach nur noch millimeterweises Zucken der Gashand, um den Tanz auf dem Hinterrad ins Unendliche auszudeh-



Geglückte Himmelfahrt zum Sonnenuntergang



Gut gerüstet: 300-Millimeter-Bremsscheibe, Motor mit Elektro- und Kickstarter. Allerdings nur mit Hauptständer lieferbar



KTM 640 LC4 E





Ölkühler mit Sturzschutz, spartanische Anzeigen, alles gut zugänglich und das überzeugendste Alltags-Konzept



SUZUKI DR 650 SE



Ganz falsch: Erst über den Gipfeln ist Ruh'

Enduro-Vergleichstest

nen. Neben diesem Motor wirkt jeder der anderen Kandidaten wie Mr. Bean neben Arnold Schwarzenegger. Auch Dosierung und Wirkung der Scheibenbremsen lassen kaum Wünsche offen. Die Federung ist ebenfalls über alle Zweifel erhaben, spricht sensibel an, zwingt die Räder satt zu Boden, kompensiert jegliche Unebenheiten, ohne zu springen. Mit wenigen Handgriffen lassen sich sowohl Gabel als auch Federbein auf alle Eventualitäten einstellen. Kurven kratzen im wörtlichen Sinne entfällt, denn wenn dieses hochbeinige Ungetüm aufsetzen sollte, dann bedeutet das: Sturz. Die LC4 ist verliebt in weite Kurven und steht engen Kehren

eher widerspenstig gegenüber, verlangt, hineingedrückt zu werden. Und falls Vibrationen Impotenz fördern, sollten potenzielle Familienväter sie lieber meiden. Die Ausgleichswelle verliert den Kampf in jeder Runde.

Vibrationen sind der Yamaha TT 600 R zwar auch nicht ganz fremd, fallen jedoch dezenter aus und resultieren aus der verzweiften Kraftanstrengung des Motors, die angegebene Leistung zu mobilisieren. Agil wie eine Schildkröte dreht der betagte Vierventiler hoch, entwickelt jedoch im Drehzahlkeller Traktor- und Trial-Charakter. Das hat natürlich Vorteile. Egal ob Stau oder der relaxte Trip zum Badensee, Kandidat drei ist ein gutmütiger, verlässlicher Partner. Wenn er läuft. Doch das Ankick-Szenario ist unsppek-

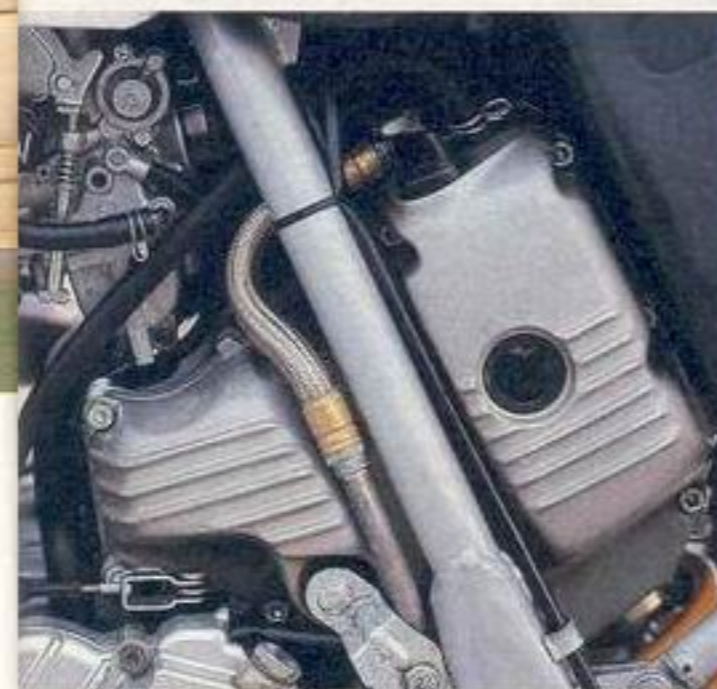
takulärer als befürchtet. Dreimal locker runtertreten, dann einmal kräftig mit Schwung – niemals dabei Gas geben –, schon blubbert es aus dem dicken Schalldämpfer.

Für Adrenalin-Zirkulation hingegen sorgen die serienmäßig montierten Pirelli Rallye-Cross. Hoppeln beim Ausrollen vor roten Ampeln und sind unfreiwillig ideale Driftkumpare auf feuchtem oder trockenem Asphalt. Dazu gesellt sich ein weiteres Manko. Nach dem Motto: „Wer bremst, verliert“, ist die TT immer der Gewinner. Die montierten Beläge scheinen eine Aversion gegen die Scheibe zu hegen. Vor allem hinten ist die Bremswirkung sehr bescheiden. Vorausschauendes Fahren ist angesagt. Bei Dunkelheit leider nur schwer möglich. Der kleine Scheinwerfer –

er sieht aus wie die plattgeschlagene Nase eines Boxers – leuchtet nur bei laufendem Motor und ist mehr glamourös als gleißend.

Das Fahrwerk hingegen besticht durch einen gesunden Mix aus Handlichkeit und Geradeauslauf. Trotz der Rubbelreifen lässt sich die TT zielgenau und präzise durch Kurven zirkeln, die Sitzposition saugt den Fahrer an, er wird Teil der Maschine. Bodenwellen, Holperstrecke – das Öhlins-Federbein ist über alle Angriffe von unten erhaben. Die 46er-Paioli-Gabel leider nicht. Unsensibel halten beide Fäuste das Rad auf dem Boden, daran ändert auch die leicht erreichbare Dämpfungseinstellung an der Gabelbrücke nichts.

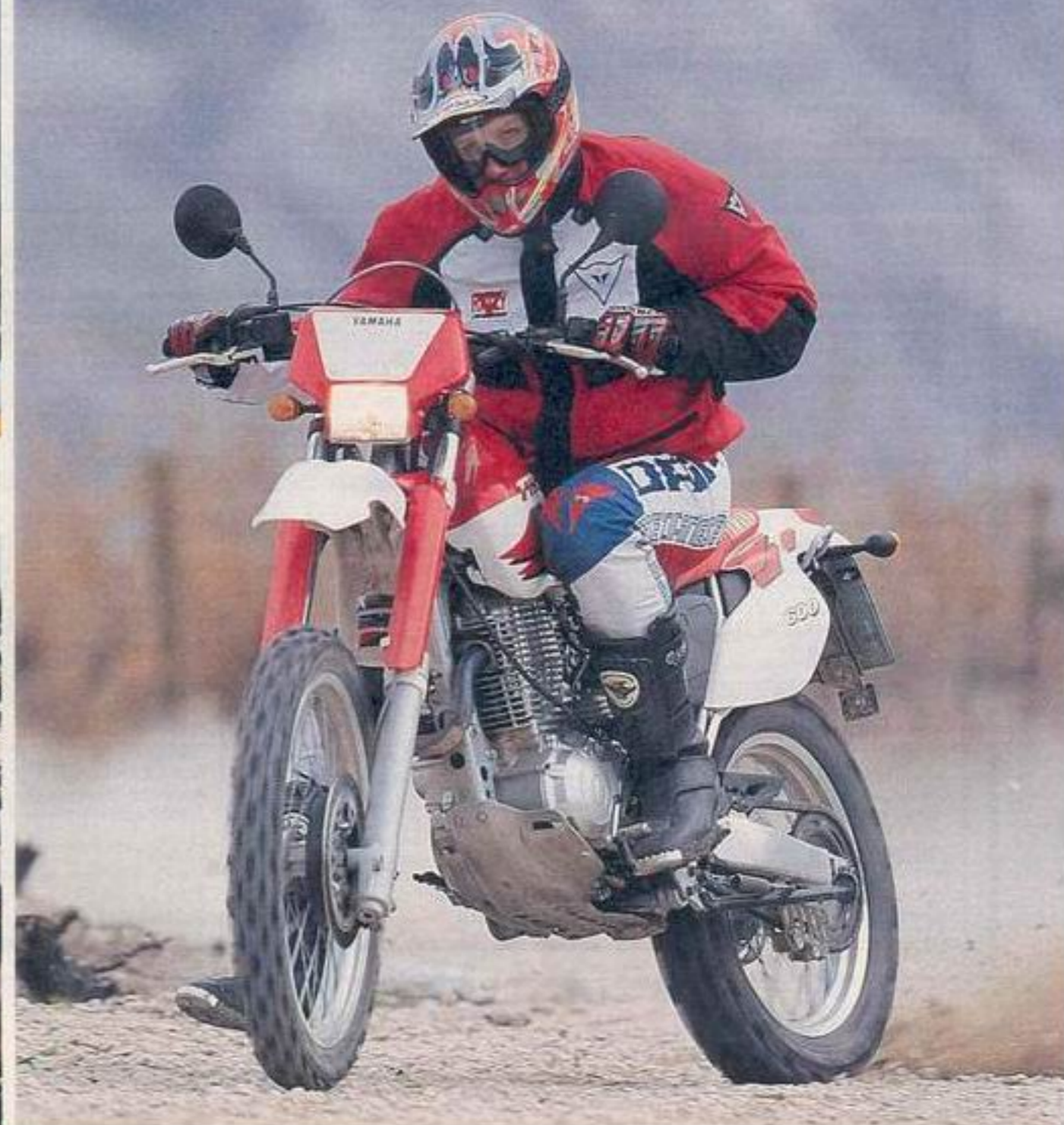
Und Kandidat Nummer zwei? Suzukis Mannen haben



Mitgedacht: Ölkontrolle durch ein Schauglas, Luftfilterdeckel mit Schnellverschlüssen, Öhlins-Federbein



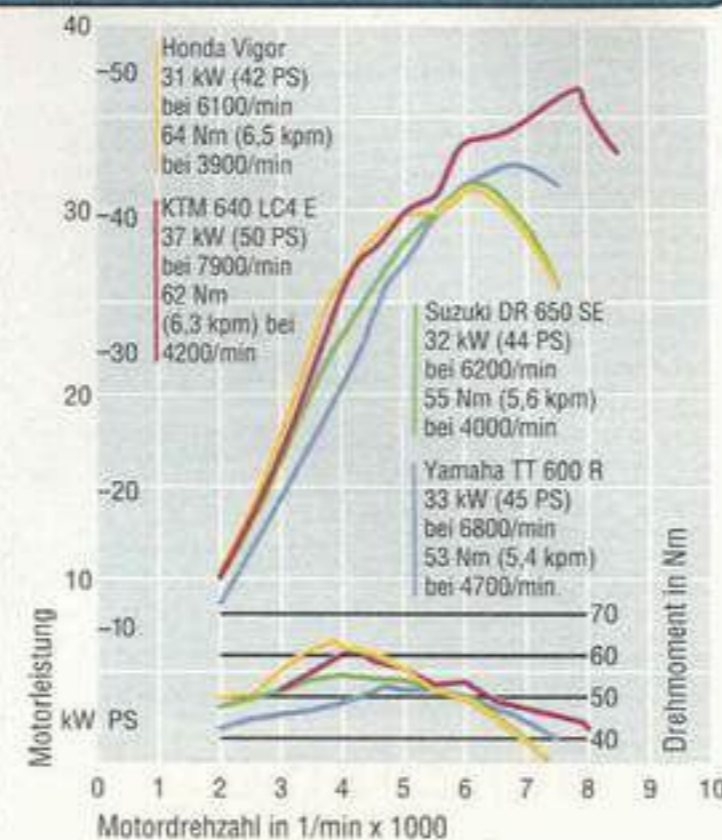
YAMAHA TT 600 R



MESSWERTE

	Honda Vigor	KTM 640 LC4 E	Suzuki DR 650 SE	Yamaha TT 600 R
Höchstgeschwindigkeit				
Solo (mit Sozius)	km/h 161 (151)	165 (153)	156 (146)	158 (145)
Beschleunigung Solo (mit Sozius)				
0-100 km/h	sek 5,4 (6,9)	4,7 (6,0)	5,7 (7,1)	5,5 (7,2)
0-120 km/h	sek 8,4 (11,0)	7,0 (9,1)	8,6 (11,1)	8,3 (11,6)
0-140 km/h	sek 12,9 (18,7)	10,7 (14,8)	14,2 (20,4)	14,0 (27,4)
Durchzug Solo (mit Sozius)				
60-100 km/h	sek 5,1 (7,3)	4,4 (6,4)	6,0 (8,7)	5,7 (8,8)
100-120 km/h	sek 2,7 (4,4)	2,6 (4,0)	3,9 (6,1)	3,5 (5,7)
120-140 km/h	sek 3,6 (7,4)	3,6 (6,7)	5,4 (10,8)	4,5 (10,3)
Tachometerabweichung				
Anzeige bei effektiv 50/100V _{max}	km/h 51/103/170	50/100/165	52/103/160	52/103/162
Kraftstoffverbrauch				
Kraftstoffart	Normal	Super	Normal	Normal
bei 130 km/h	Liter/100 km 6,2	5,3	5,6	6,6
Landstraße	Liter/100 km 4,7	4,6	4,7	5,1
Theoretische Reichweite				
Landstraße	km 277	261	278	196

Messbedingungen: Temperatur 4 Grad, leicht windig; Messort: Jagsttal; Leistung an der Kupplung. Messung auf dem Bosch-Rollenprüfstand FLA 203. DIN-Messung, maximal mögliche Abweichungen ± 5 Prozent.



	Honda	KTM	Suzuki	Yamaha
Vigor 650	640 LC4 E	DR 650 SE	TT 600 R	
Motor	Luftgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, eine Ausgleichswelle, eine obenliegende, kettengetriebene Nockenwelle, vier Ventile, radial angeordnet, Kipp- und Schleppehebel, Trockensumpfschmierung, Keihin-Gleichdruckvergaser, Ø 40 mm, E-Starter.	Wassergekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, eine Ausgleichswelle, eine obenliegende, kettengetriebene Nockenwelle, vier Ventile, Kipphebel, Nasssumpf-Schmierung, Mikuni-Gleichdruckvergaser, Ø 40 mm, E- und Kickstarter.	Luft-/ölkühlter Einzylinder-Viertaktmotor, eine Ausgleichswelle, eine obenliegende, kettengetriebene Nockenwelle, vier Ventile, Kipphebel, Nasssumpf-Schmierung, Mikuni-Gleichdruckvergaser, Ø 40 mm, E-Starter.	Luftgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, eine Ausgleichswelle, eine obenliegende, kettengetriebene Nockenwelle, vier Ventile, Kipphebel, Trockensumpfschmierung, ein Teikei-Registervergaser, Ø 30 mm, Kickstarter.
Bohrung x Hub	100 x 82 mm	101 x 78 mm	100 x 82 mm	95 x 84 mm
Hubraum	644 cm ³	625 cm ³	644 cm ³	595 cm ³
Nennleistung	29 kW (39 PS) bei 5800/min	36 kW (49 PS) bei 7500/min	32 kW (44 PS) bei 6400/min	31,5 kW (43 PS) bei 6500/min
Max. Drehmoment	54 Nm (5,5 kpm) bei 4500/min	52 Nm (5,3 kpm) bei 5500/min	54 Nm (5,5 kpm) bei 4600/min	50 Nm (5,1 kpm) bei 5000/min
Fahrwerk	Einschleifenrahmen aus Vierkant-Stahlprofilen, Telegabel, Standrohrdurchmesser 41 mm, Scheibenbremse vorn, Doppelkolbensattel, Ø 276 mm, Scheibenbremse hinten, Einkolbensattel, Ø 220 mm.	Einschleifenrahmen aus Stahlrohr, geteilte Unterzüge, geschraubtes Rahmenheck, Upside-down-Gabel, Gleitrohrdurchmesser 43 mm, verstellbare Zug- und Druckstufendämpfung, Scheibenbremse vorn, Doppelkolbensattel, Ø 300 mm, Scheibenbremse hinten, Einkolbensattel, Ø 220 mm.	Einschleifenrahmen aus Stahlrohr, geteilte Unterzüge, Telegabel, Standrohrdurchmesser 43 mm, Scheibenbremse vorn, Doppelkolbensattel, Ø 290 mm, Scheibenbremse hinten, Einkolbensattel, Ø 240 mm.	Einschleifenrahmen aus Stahlrohr, unten offen, geschraubtes Rahmenheck, Telegabel, Standrohrdurchmesser 46 mm, verstellbare Zug- und Druckstufendämpfung, Scheibenbremse vorn, Doppelkolbensattel, Ø 267 mm, Scheibenbremse hinten, Einkolbensattel, Ø 220 mm.
Fahrwerksdaten	Radstand 1430 mm Federweg v/h 190/170 mm	Radstand 1510 mm Federweg v/h 270/300 mm	Radstand 1490 mm Federweg v/h 260/260 mm	Radstand 1485 mm Federweg v/h 280/280 mm
Maße und Gewichte	Sitzhöhe* 845 mm Gewicht vollgetankt* 181 kg Radlastverteilung v/h* 46/54 % Tankinhalt/Reserve 13/3 Liter	Sitzhöhe* 950 mm Gewicht vollgetankt* 160 kg Radlastverteilung v/h* 46/54 % Tankinhalt/Reserve 12/2,5 Liter	Sitzhöhe* 880 mm Gewicht vollgetankt* 165 kg Radlastverteilung v/h* 47/53 % Tankinhalt/Reserve 13/3 Liter	Sitzhöhe* 940 mm Gewicht vollgetankt* 155 kg Radlastverteilung v/h* 47/53 % Tankinhalt/Reserve 10/2,1 Liter
Garantie	zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung	ein Jahr ohne Kilometerbegrenzung	zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung	zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung
Preis inkl. MwSt.	8715 Mark	13280 Mark	10540 Mark	10230 Mark
Nebenkosten	275 Mark	390 Mark	250 Mark	265 Mark

*MOTORRAD-Messungen



PUNKTEWERTUNG ENDUROS

	Maximale Punktzahl	Honda Vigor	KTM LC4 E	Suzuki DR 650	Yamaha TT 600
Antrieb					
Höchstgeschwindigkeit	10	8	9	7	7
Fahrleistungen					
Beschleunigung	15	13	14	12	12
Durchzug	15	13	14	10	11
Leistungsentfaltung	20	16	17	14	10
Motor					
Startverhalten	10	8	9	8	6
Abgasreinigung	10	3	5	0	0
Lastwechselverhalten	15	12	12	11	12
Kraftübertragung					
Schaltbarkeit	20	14	17	17	15
Getriebeabstufung	10	7	9	8	8
Summe	125	94	106	87	81
Fahrwerk					
Geradauslaufstabilität	15	13	14	11	12
Stabilität in Kurven	15	11	12	9	10
Fahrverhalten/ Straße					
Lenkpräzision	15	12	13	14	12
Handlichkeit	20	16	12	18	15
Fahrwerksabstimmung Solo	15	12	13	10	11
Fahrwerksabstimmung Sozius	10	3	8	5	7
Bremsen					
Bremswirkung	20	16	16	15	11
Bremsdosierung	20	15	16	15	14
Summe	130	98	104	97	92
Geländewertung					
Federung/Dämpfung	20	7	19	13	16
Sitzposition/Ergonomie	15	7	10	12	13
Fahrstabilität auf Bodenwellen	20	8	19	12	16
Handlichkeit	15	8	10	15	14
Bodenfreiheit	15	5	15	12	15
Summe	85	35	73	64	74
Alltagstauglichkeit					
Sitzkomfort Fahrer	20	16	10	14	14
Sitzkomfort Sozius	15	12	10	8	10
Licht	20	16	17	13	12
Wartungsfreundlichkeit	15	10	11	11	12
Theoretische Reichweite	15	13	12	13	10
Zuladung	20	10	12	13	11
Ausstattung	10	6	9	6	7
Summe	115	83	81	78	76
Wirtschaftlichkeit					
Anschaffungspreis	15	15	8	13	11
Garantie	15	10	5	10	10
Verbrauch	20	17	19	18	15
Inspektionskosten	15	12	9	14	12
Summe	65	54	41	55	48
Gesamtsumme	520	364	405	381	372

Enduro-Vergleichstest

sich bei der DR auf den enduralen Grundgedanken besonnen: nicht wenig gut, sondern alles können. Schon bei der Sitzprobe gibt sich die 650er keine Blöße. Alles passt, ist an der richtigen Stelle. Zumindest für Fahrer zwischen 160 und 180 Zentimetern. E-Starter, Drehzahlmesser, Edelstahl-auspuff, Scheibenbremse vorn und hinten. Ihre Ausgleichswelle sorgt für seidenweichen Motorlauf, je 260 Millimeter Federweg sollen alles ausbügeln. Das Ganze unspektakulär verpackt als eine Rigipsplatte.

Genauso unspektakulär fährt sich die DR auch. Der Motor schnurrt wie eine Nähmaschine, ist sanft, drehfreudig und durchaus Wheeliefreundlich. Mit harmonischer Leistungscharakteristik und einem fünften Gang als Overdrive. Die Suzuki nimmt sämtlichen Stress vom Fahrer, wirkt fast in jeder Situation beruhigend wie eine liebevolle Großmutter. Auch Kurvensurfen wird zum Kinderspiel. Exakt folgt die DR der gedachten Linie, lässt sich spielerisch durch die Kurve zirkeln und bremst vorzüglich. Als Fluchtfahrzeug aus dem Alltag ideal, als Fluchtfahrzeug nach einem Bankraub jedoch denkbar ungeeignet. Bei extremen Tempi stößt die lasche Federung der DR an ihre Grenzen. Vor allem im Zwei-Personen-Betrieb – der Beifahrer sitzt in Kauerhaltung – ist das Fahrwerk schwammig, beim Bremsen taucht die Fuhre ein wie in Treibsand.

Ein Terrain, das Hondas Vigor überhaupt nicht mag. Kandidat eins ist ein Stadtkind. Und dennoch ein Schrecken der Landstraße. 42 gemessene PS und ein Drehmoment, das zum Teer Umpflügen geeignet scheint. Ist der Dumping-Kandidat gedopt? Schacht auf, und der Motor katapultiert den Kleinen vehement in Richtung Horizont und nimmt es – werden die Kurven enger, der Belag schlechter – gern auch mit PS-Protzern aus der Straßenfraktion auf. Die Sitzposition ist für einen eingeleichteten Enduristen gewöhnungsbedürftig: schmaler Lenker, puffy Sitzhöhe. Dazu ein geländeunfreundliches 19-Zoll-Vorderrad. Und eine Lampenmaske wie ein Eierbecher. Doch standfeste Bremsen und ein handliches Fahrwerk entschädigen für den optischen Skandal. Der Vigor ist zielgenau, das Einlenkverhalten in Kurven ein wenig kippelig, die Federung straff und weit vom Schwebzustand der Gegenkandidaten entfernt. Das Federbein langt im Sozius-Betrieb rasch an der Belastungsgrenze an. Übrigens: Keine Sitzbank unserer Kandidaten eignet sich langfristig für Beifahrer, für weltreisende Ritte ist ein Kisschen durchaus empfehlenswert. So viel zum Einsatz auf der Straße.

Frage zwei: Ihr Opa ist ein Einsiedler. Der Weg zu ihm ist verdammt schlecht. Grasbewachsener Feldweg, dann Schotter, zum Schluss große Felsen. Wie schlagen sich die Kandidaten in diesem Terrain? Hochgewachsenes Gras ist der Alptraum der Zweiradfraktion. Kaschiert einfach alles. Dicke Steine, tiefe Rillen, Pfützen. Hier prescht die Yamaha vor. Die Pirellis vorbeiben sich in den Untergrund, die langen Federwege lächeln über so manches Loch im Boden. Auch die integrative Sitzposition vermittelt trotz gleicher Höhe mehr Sicherheit als die KTM.

Sicherheit ist das Stichwort der DR. Niedrig, ungemeinwendig und handlich, nimmt sie die Angst vor dem grünen Ungewissen. Jeder Anfänger fühlt sich auf Anhieb auf der DR-Sitzbank zu Hause, hat das Gefühl, morgen auch am Ortsschild von Kapstadt stehen zu können. Der Motor ist nicht zu giftig, der Schwerpunkt angenehm niedrig, das Heck bricht nicht ungewollt aus.

Ganz im Gegensatz zur KTM. Der aggressive Motor verleitet zu Fahrfehlern, schnell schießt man über das Ziel hinaus. Beginnt die österreichische Kampfmaschine

Enduro-Vergleichstest

erst mal zu straucheln, wünscht man sich die Beine einer Diva oder eines Basketball-Stars.

Und der Vigor? Grande catastrophe. Na klar, es geht. Geht aber auch mit einer Yamaha Fazer oder Suzuki GSX-R. Das mickrige 19-Zoll-Rad kugelt in jedes Loch, die Reifen greifen nicht, der Lenker verlangt höheren Krafteinsatz. Vigor benimmt sich im Gelände wie ein Anfänger. Zumindest im direkten Vergleich mit den anderen Enduros.

Die Schotterstrecke ist erreicht. Klare Sicht und schwungvolle Kurven. Vorweg: Schotterkönig wäre eigentlich

die KTM. Leider nur theoretisch. Denn die Yamaha spielt ihren Reifentrumpf aus und ist wieder vorn, lässt sich absolut zielgenau bewegen. Die 50 brutalen PS der KTM wirken als Schotterschleuder, die Metzeler-Sahara-Reifen setzen die geballte Kraft nicht in genügend Vortrieb um. Das KTM-Heck tänzelt wie ein Fisch im Wasser, hinterlässt eine Schneise der Verwüstung. Da nützt auch das ultrastabile Fahrwerk plus super Geradeauslauf nicht viel. Wieder gut dabei: die DR. Homogene Kraftentfaltung ermöglicht gezielte Drifts, jeder kommt mit der Maschine wunderbar zurecht. Und Vigor? Pendelt wie eine Hollywood-Schaukel, das

Rad folgt dem Ruf der Löcher und Bodenwellen. Endlich die Felsen. Und für Vigor Endstation. Trialunwillig – schmaler Lenker, mickerige Bodenfreiheit, 19er-Rad, wie gehabt.

Der KTM-Trialer erreicht sein Ziel mit blauen Flecken. Nein, Langsamkeit ist nicht die Tugend der LC4. Der Motor stirbt oft schlagartig ab, die Fuhre schlägt auf die Felsen. Auch die TT hat Probleme. Schwergängige Kupplung, hohe Sitzposition, ungeeignete Reifen fürs Felsklettern. Unser Opa sieht als erstes die Suzuki, den enduralen Alleskönner. Und wen sehen Sie als Ihren Traumpartner? Susi fasst das Ganze für uns noch mal zusammen.

Vigor, den idealen Lebensgefährten für Kleinwüchsige, Sparer und Puristen mit Hang zum Superbike-Schreck, oder die TT mit dem Mythos der Unzerstörbarkeit, den prädestinierten Lebensabschnittsgefährten aller Globetrotter, Bauern oder Holzfäller? Oder vielleicht den unscheinbaren, verlässlichen Alleskönner DR, ohne die branchenübliche Idealmaße, aber mit Golf-Bonus? Oder doch die KTM, die elegante Rüttelplatte im Schwertfisch-Design, die an Ampeln und Eisdielen gleichermaßen flaniert wie auf Schotterpisten? Aber so ist das mit Entscheidungen: Das Auge isst mit. Verlieben müssen Sie sich schon selbst. □

Honda	KTM	Suzuki	Yamaha
Vigor	640 LC4 E	DR 650 SE	TT 600 R
4. Platz Vigor kommt aus dem Spanischen und bedeutet so viel wie Kraft, Ausdauer, Souveränität. Die hat der Kleine in der Tat. Kann sie aber leider nur im Straßenbetrieb umsetzen. Im Preis-/Leistungsverhältnis ist die Honda ein wunderbares Angebot für Stadtfritzer und Landstraßenräuber. Gäbe es keine Geländewertung, wäre sie die Überraschung dieses Vergleichstests.	1. Platz Sie kann ihre Herkunft nicht verleugnen. Die KTM ist fit for fun. Der bärenstarke Motor giert nach Beschleunigungsorgien, das spurstabile Fahrwerk ist auf Topspeed ausgelegt. Doch Vibrationen und der extrem bis-sige Motor vermiesen manchmal die Lust auf pures Wandern oder Dahingleiten. Die LC4 E ist aggressiv und überträgt dies auch auf den Fahrer.	2. Platz Na also. Die legendäre XT 500 hat einen Nachfolger gefunden. Die Suzuki kann nichts besser als unscheinbar sein, aber auch nichts wirklich richtig schlecht. Kombiniert man diese Eigenschaft mit dem Preis, ist die DR der heimliche Testsieger. Vor allem, weil wirklich jeder sich sofort auf diesem Packesel wohl fühlt. Vom Profi bis zum Anfänger.	3. Platz Junger Körper, altes Herz. Das kann auf Dauer nicht gut gehen. Der betagte Viertakter ist zwar schon 17 Jahre erprobt, aber leider zu träge. Dazu kommen Bremsen, die weit unter dem Standard der Konkurrenz liegen. Dass die Yamaha-Köche einige gute Zutaten zusammenrührten, reicht nicht zu einem rundherum schmackhaften Eintopf.

