

RÜCKSPIEGEL

VOR 20 JAHREN



16/2005

JAHREN

Sportler gegen Naked Bike Street Fighter

MOTORRAD vergleicht die neue KTM 950 Supermoto mit etablierten Sportlern und Naked Bikes.

Exakt 28,6 zu 26,4 km/h. Wer la von konzeptioneller Überlegenheit redet, ehnt sich weit aus dem Fenster. 2,2 km/h Differenz.

Gemessen am Scheitelpunkt der ganz engen Rechts. Ein Wimpernschlag, herausgefahren von der neuen KTM 950 Supermoto auf die Yamaha YZF-R1. Das wird die bärenstarke Yamaha in dem folgenden schnellen Rechtsbogen vor der Kehre ganz locker wieder gutmachen. Tut sie auch. Genau 4,2 km/h schneller beamt sich die Sportlerin durch den Knick. Allerdings nur, um zwei Messpunkte später an einer fiesen, sich zuziehenden Rechts satte 9 km/h zu verlieren. Aber jetzt mal langsam. Enge Rechts, langer Rechtsbogen, Hundekurve – worum geht es hier eigentlich? Grob gesagt um das alte Stammtischthema: „Wer fährt wem mit welchem Gerät eine Kante ins Blech?“ Das wieder brandaktuell ist, seit KTM mit der großen Supermoto ein Konzept zum Kurvenrübern feilbietet, das es vorher nicht gab. Und um die Frage, wo die Stärken und wo die Schwächen der unterschiedlichen Maschinen auf der Landstraße liegen.



Wer macht das Rennen? Brutal starker Supersportler oder superhandliche Supermoto?

Foto: Rossen Gargalov

Fahrbericht Kawasaki ER-6n Von Grund auf

Ralf Schneider testet die neu konstruierte Mittelklasse-Maschine. Dank extrem kompakter Bauweise – der Neue ist trotz größeren Hubraums und Ausgleichswelle kleiner als der ER-5-Motor – trägt er ein gut Teil zum leichten Handling der ER-6 bei. Sie wedelt locker, folgt exakt der vom Fahrer anvisierten



Foto: fact

Linie und beginnt trotz komfortabler Abstimmung der Federelemente erst dann leicht mit der Hinterhand zu pumpen, wenn sie einer richtig herzwiebelt.

Dauertest KTM 950 Adventure

Es klappert die Mühle ...

KTM's Zweizylinder-Enduro durchläuft den MOTORRAD-Dauertest.

Die Testmaschine klopft und poltert beängstigend. Sollte sich da Unheil zusammenbrauen? Modifikationen im Rahmen der Inspektion bringen nur kurz Besserung. Wie knapp der Exitus bevorstand, kommt erst nach Zerlegen des Motors zum Vorschein. Dramatische Risse in den beiden Auslassventilen zeugen von Überhitzung im Bereich des hinteren Zylinders. Wenige Kilometer

Vollgas, und der Zweizylinder wäre einem um die Ohren geflogen. Was ist schiefgegangen? Denkbar, dass der Mechaniker bei der letzten Inspektion ein falsches Ventilspiel eingestellt hat.

Permanente Klappergeräuschen zum Trotz hat die KTM 950 Adventure 50 000 Kilometer überstanden

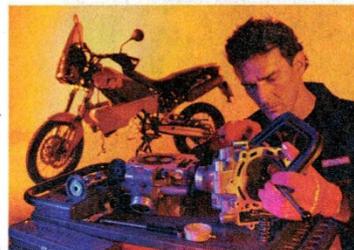


Foto: Jacek Bilski