

Der Sommer ist vorbei – Die letzten Renntermine stehen an. Genau die richtige Zeit, sich Gedanken über die Gerätschaft für die nächste Saison zu machen. Was wird's werden – Eine KTM ?
Enduro-Austria hat sich vom Österreichischen Offroadbike - Hersteller 3 Stk. 2008er Modelle anliefern lassen um diese in Norditalien zu testen...

Eine für Alle ,Alle für einen. KTM's neue Waffen Jahrgang 2008

Herbrennen wer's verdient, smartes vorbeiziehn wem man vergibt.

Erstes Kennenlernen der Orangen Gewalt. Guter Jahrgang, Leichtgewicht 250 EXC-F Gipfelstürmer 450 EXC-R und 300er Steinschleuder EXC-E lassen einen die ersten grauen Nebelschwaden die der Spätsommer mit sich bringt schnell vergessen. Der Rennkalender liebt auch die Orangen, also verdammt, wo geht's zur nächsten Competition.

Nachdem wir die Präsentation der Neuen in Barcelona unfreiwillig gespritzt haben, war jetzt ein ausgiebiger Test angesagt. Damit noch ein bisschen Sommerfeeling aufkommt haben wir uns gen Süden verflüchtigt. Nicht allzu weit weg, aber doch dorthin wo man auch ohne Wanderschuhe einen guten Eindruck hinterlässt.

Lange Schotterpassagen unterschiedlicher Körnung, die trialartige gefühloptimierte Kraxlpartien genauso bereitstellen, wie irres Gasgriffgewürge im letzten der 5 bzw 6 Vortriebsförderer. Singletrials von zart bis hart. Gelegentlich sandig erdiger weicher Untergrund.

Optisch weiter gereift, qualitativ auch schon die letzten Jahre kein Lärcherl sind die Unterschiede der Testbikes abgesehen von der voluminösen Birne der 300er zunächst am Tatenblatt erkennbar.

Die 300 EXC-E geizt mit 5 Gängen einem Radstand von 1475 mm und bringt Trocken rund 105 kg auf die Waage. Das geringe Gewicht ist schon beim wegklappen des Seitenständers bemerkbar. 385mm Bodenfreiheit heben sie geringfügig über 450 EXC-R und 250 EXC-F(380mm).

Ein Unterfahrschutz sollte aber bei allen dreien ein Must have sein. Wir sind hier in der Ready to Race Liga unterwegs und nicht am Cafe Latte Trip. Bei größeren Nockerln wo eventuelles aufsitzen und drübersurfen wahrscheinlich ist, kommt die Lockerheit des Reiters mit einer herzeigbaren Rutschplatte deutlich besser rüber.



Gemeinsamkeiten:

Alle drei teilen sich perfekte Ergonomie und gutes rutschen am Sattel, allein für 180cm+ Fahrer kann Lenkererhöhung ein Thema sein.

Zum Betanken der Motorräder ist ein Sicherheitsknopf am Bajonettverschluss zu drücken. Die Plastics mit neuem Dekor können gefallen. Sie verfehlen aber ihre Schutzwirkung beim schlanken Tank speziell im Knieanschlussbereich. Positiv zu vermerken ist der jetzt serienmäßig integrierte seitliche Rahmenschutz. Eine Weiterentwicklung machte auch der Seitenständer mit. Direkt am Rahmen angelegt, und mit vergrößerter Aufstandsfläche garantiert er sicheren Stand bei Rauch- und Schnaupausen.

Bei der Gelegenheit werden auch die schwarzen Excel Felgen mit gedrehten polierten Naben positiv goutiert. Das schlank geschnittene Heck gibt ebenfalls optisch was her.

WP USD mit 48er Durchmesser und WP Monoshock Federbein halten ausreichend Einstellmöglichkeiten parat, die wohl von vielen dankbar angenommen werden dürften.

Lässiges Knopferldrücken hier und jetzt. KTM 300 EXC-E

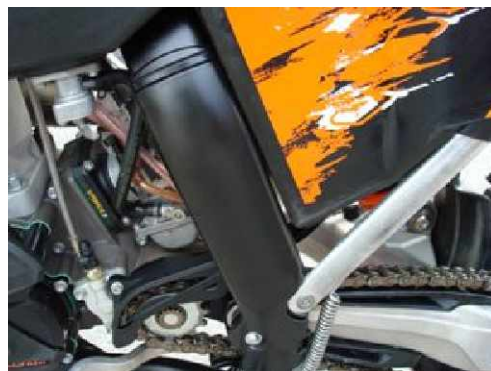
War ja schon ein bisserl ungerecht die letzten Jahre. Als 2-Takt Pilot im Fahrerlager und bei der Startaufstellung noch zum kicken verdammt kommt die größte aus der EXC-E Baureihe erstmals mit E-Starter.

Kein Herumgehupfe nach der Brez'n am gatschverschmierten Hebel, kein unnötiger Zeitverlust wenn sie Dir in der Hitze des Gefechts mal ausgehen sollte.. Reagiert auf Knopfdruck als ob es immer schon so gewesen wäre.

Unter einer Plastikabdeckung seitlich am Motor versteckt, kann man sich jetzt den Kick beim Gummibandmäßigen Durchzug aus niedrigsten Drehzahlen holen. Jedes Mal eine Freude wie sich die 300er auch in den oberen Gängen herumnudeln lässt. Zwingt Dich nicht gleich zum runterschalten um ein Hindernis zu nehmen. Ein kurzer Zupfer und Du bist drüber. Faulenzen auf hohem Niveau.

Sie gibt Dir aber die Kraft und noch mehr wenn Du's brauchst. Das Vorderrad lässt sich dann kaum am Boden halten, entsprechende Kampfhaltung hält Dich auf Kurs und am Bock. Bleibt aber berechenbar und ehrlich. Das geringe Gewicht bringt auch bei steilen Abfahrten Pluspunkte und Vertrauen.

Umgekehrt, wenn im Hang der Stillstand kommt, und man erneut sein Glück versucht, klebt das Vorderrad nicht so am Boden wie es die beiden 4-takter vorzeigen. Diese ziehen auch im Matsch wie Traktoren ihre Spur. Ansonsten geben Spielerisches Handling und sauber ansprechender Motor Souveränität. Die Gänge lassen sich einwandfrei sortieren, und bringen immer guten Anschluss. Aber ein 6. Gang wäre ein Zuckerl (man will oft noch einen nachlegen).



6 Gang Menü. KTM 250 EXC-F

Die kleine Viertaktklasse hat sich schon einen guten Ruf erarbeitet. Geringes Gewicht, erstklassiges Handling, leistungswillig ohne zu überfordern. Gibt Einsteigern die Chance am Bock zu bleiben, und Könnern schnelle Rundenzeiten. Macht einfach allen Spaß. Vorzeitige Ermüdung und lange Ärmel holt man sich vielleicht bei den anderen.

Beim Wechsel auf die 250er fällt im Pulk auf: Der kleine Vierventiler hält das Tempo mit, bringt dem Reiter trotzdem Erholung. Reißt nicht so brachial an, überrumpelt Dich nicht. Bedenkenloses Angasen bringt Vortrieb ohne großen Traktionsverlust.

Allerdings, vorrausschauendes Fahren wird gefordert. Herumnudeln wird bestraft. Sei Herr der Gänge, dann ist alles möglich. Passt der eingelegte Gang gerade nicht für's folgende, macht es Moaaaaah!!!! Hindernisse die ein leichtes Vorderrad erfordern, ein Steilhang aber kaum Anlauf vorhanden, oder schlammiger tiefer Boden—auweh. Erinnert dann irgendwie an die alten Postlermopeten die sich vollgepackt mit Rechnungen, Weihnachtsgrüßen und anderen verzichtbaren, über den nächsten Hügel quälen.

Hat man das kapiert, geht die Sonne auf. Eigentlich braucht man nicht mehr zum Leben. Es muss nicht immer das stärkere Gerät Erfüllung bringen.

Wachablöse. Es lebe die neue Mitte. KTM 450 EXC-R

Das starke Dreiergespann 400, 450 und 525 EXC hat ausgedient. Ab Jahrgang 2008 ist die Überlegung ob es auch die 400er sein darf hinfällig. Das Bessere ist des Guten Feind. Leistungs freaks und unerschrockene werden in die oberste Schublade greifen, auch wenn's kaum einer ernsthaft „derreitet“. Heißt jetzt 530 und gibt Dir die Dröhnung. Bisher schon sehr beliebt, weil gut fahrbar und kräftig zugleich: 450 EXC-R.

Was die letzten Jahre geschätzt wurde, hat man bewahrt und mit Bedacht auf ein höheres Level gebracht. Der Motor, eine Neuentwicklung namens XC4 hat Saft und Kraft in allen Lebenslagen. Das er dabei lauf ruhiger geworden ist nehmen wir ebenfalls zur Kenntnis. Wartungsfreundlicher Ventilzugang (Einlassventile aus Titan) durch schräg angesetzten Zylinderkopfdeckel, und zwei Ölkreisläufe für Getriebe/Kupplung und Kurbeltrieb zeigen dass die Techniker ihre Hausaufgaben gemacht haben.

Geht von unten raus schon sauber, legt aber ab der Mitte noch deutlich kräftiger zu als bisher. Subjektiv stärkerer Auftritt als die 2 Takt Granate. Hält guten Bodenkontakt mit dem Vorderrad, bringt hinten Traktion. Kann aber auch endlos Wheelen wenn erwünscht.



PS:

Abseits der Schotterpisten, im hügeligen Terrain, verdeutlichen sich die unterschiedlichen Charakteristika. Waldböden, Wiesen gespickt mit kleinen Hinkelsteinen und herannahender Wolkenbruch. Ach ja, Nebel zieht auch noch auf. Jetzt fängt der Spaß erst richtig an. Fahrten schräg zum Hang, immer wieder rausragende Felsbrocken. Fährtsuchen führt oft in Sackstrassen - bitte wenden also.

Der Regen wird zunehmend stärker und wir schwächer. Dann kommt ein Steilhang, und wir wollen rauf. Geil wo ist das Publikum.

Anfangs noch griffig wird die Sache durch immer stärker werdenden Regen nahezu aussichtslos. Im trockenen sicher machbar, kommen uns erste Zweifel. Es gibt zwei Spuren hinauf, durchwachsen mit Steinbrocken. Das Scheitern kommt stets an der gleichen Stelle. Aufgeben gibt es nicht. Jetzt Wolkenbruch, angelaufene Brillen, das Wasser prasselt auf den Helm und sammelt sich in den Stiefeln der Rest schießt den Weg hinunter. Die Sicht nach oben wird uns durch den Nebel genommen.

Mittlerweile wechseln wir nur mehr die Motorräder um deren Stärken und unsere Schwächen herauszufiltern.

Michi macht Pause, die Pizza von gestern.....Anweisungen welcher Gang und welche Linie kotzt er trotzdem noch heraus. Tom, eigentlich ein passionierter Crosser und 2 Taktfahrer meckert in den Helm hinein das der 300er im 2ten und 3ten die Luft ausgeht. Eigentlich unglaublich. Denn eigentlich sitzt er auf der kleinen Viertakter, (siehe 6 Gang Menü).

Im Hang zeigt sich: die zwei Viertakter fahren leichter an, halten guten Bodenkontakt. Die große Viertakter geht dabei aber nicht so leichtfüßig übers Gestein wie ihre kleine Schwester bzw. die 300er.

Kommt der Stillstand macht sich bei der 450 obwohl 113,9kg leicht jedes Gramm bemerkbar.

Die anderen beiden schupft man doch noch leichter den Berg hinauf. Mit vereinten Kräften bringen wir die orangen schließlich auf das Plateau. Dort angekommen ist die Sicht gleich null. Weiterfahren somit kein Thema, leider.

Dass wir wiederkommen ist Ehrensache, und bei der Abfahrt lassen wir es noch mal richtig krachen.....

Martin G. für Enduro-Austria

Fotos: Enduro-Austria

Links: www.enduro-austria.at

Die komplette Produktpalette des Herstellers mit hochauflösenden Fotos auf www.ktm.at

