

Einzylinder- Vergleichstest 2009

Husqvarna 610 SM, Yamaha
Ténéré 660, BMW XChallenge
und Suzuki DR 650 SE

Von Markus Golletz

Ich hatte das Vergnügen, dieses Jahr vier verschiedene Einzylinder zu fahren. Was liegt da näher, als ein Vergleich. Drei der Testkandidaten sind aktuell, das heißt, man kann sie noch neu im Laden kaufen. Als kleine Referenz – und irgendwie außer Konkurrenz – eine 13 Jahre alte Suzuki DR 650 SE, die schon 1996 im MEGAPHON-Test begeisterte. Machen wir es also kurz: Einzylinder fahren ist GEIL!

Überraschend eng liegen viele der aktuellen Einzylinder-Enduromodelle zusammen: Bei der Motorleistung, beim Verbrauch, aber auch bei der Verarbeitungsqualität. Übrigens sind alle Testbikes ‚Made in Europe‘, auch die Yamaha, die bei Monza bei Yamaha Motor Italia SPA gefertigt wird. Die Husqvarna kommt aus dem schönen Werk in Biandronno bei Varese und die BMW wurde auch 2008 noch in Deutschland gefertigt. BMW hat die Produktion aber teilweise nach China

verlagert. Nur die DR ist eine echte Old-school Japanerin. Augenfällig ist, dass die Fahrzeuggewichte extrem differieren: 211 kg bei der Yamaha, 159 kg die BMW XChallenge, 156 kg bei der Husqvarna, 165 kg die Suzuki. Nur die neue 690er KTM Enduro ist mit ihren 138,5 kg leichter. Im Vergleichsfeld also 66 kg Gewichts Differenz – das macht beim Fahren eine Menge aus.

Die Yamaha Ténéré

Mit der neuen Ténéré ist es etwas seltsam. Die Fans der Marke lieben sie, wie lange keine Ténéré mehr; manche Motorradgeschäfte haben aber das Problem, sie an den Mann und die Frau zu bringen. Dabei hat Yamaha sich zum 25-jährigen Geburtstag der Ténéré-Legende etwas richtig Gutes einfällen lassen: Die neue Ténéré (Geburt: 2008) sieht jung und ‚gierig‘ aus, ist auf dem Stand der Technik und bringt sogar etwas Rally-Spirit mit in den Verkaufsraum. Dass das alles nicht all zu teuer sein durfte, sieht man auch, denn Yamaha wollte nicht gegen die 9000 EUR Enduros von KTM antreten, dafür eher etwas Außergewöhnliches, aber bezahlbares ‚von der Stange‘ anbieten. Es entstand etwas, was es lange nicht mehr gegeben hatte: Eine reisefertige Einzylinder-En-

duro, die selbst Zweipersonenbetrieb zulässt. Ihr größtes Manko: Das Gewicht von 211 kg, ihr größtes Plus: das harmonische Fahrverhalten und der Motor, solange das Gelände nicht zu schwierig wird. Seltsam nur, das die Motorpresse ihr oft ‚Schwachbrüstigkeit‘ unterstellt, denn sind die 200 kg erst mal in Fahrt, fährt keine der anderen Test-Kandidaten derart kultiviert und sicher über die Piste. Schnell ist sie dabei auch, Zeiten in denen sich ein Einzylinder über 120

km/h quälte, sind endgültig vorbei. Gerade im Alltag ist sie den anderen Motoren überlegen. Sie rollt angenehm durch den Berufsverkehr, kennt kein Konstantfahrruckeln und sie lässt sich auch auf der Autobahn kultiviert bei 150 km/h bewegen. Das KTM 690 oder Husqvarna mehr Spitzenleistung haben, hängt auch mit der spitzeren Motorcharakteristik zusammen, die allerdings unten rum weniger Bums bietet. Böse Zungen behaupten, sie ist ein ‚look-alike-Motorrad‘, die Features sehen nur so aus ‚als ob‘ (... man mit ihr in die Wüste fahren könnte) und ein wenig ist es auch so, doch dafür geht der Preis in Ordnung.

Optisch ähnelt sie im Erscheinungsbild einer KTM 990 Adventure, hat aber 50 PS weniger und kostet auch mindestens 5000 Euro weniger – wenn das nicht ein Wort ist! Denn der Preis und die Motorleistung eines Motorrades stehen nicht im direkten Zusammenhang mit der Fahrfreude – und die kann man haben mit der neuen Ténéré.



Schneegestöber?
Eine DR geht immer!



Links: Novemver im Piemont: Auf Skiern ist man schneller.
Oben: Abgefahren: Flußdurchquerung im ‚sommerlichen‘
Friaul mit der Touratech-XChallenge...

- Sitzbankkühle
- Hohes Gewicht
- Schlappes nicht einstellbares Federbein.
- + Kultivierter Motor
- + Gute Bremsen
- + Gute Preisleistung
- + Reisetauglich ab Werk

Die XChallenge BMW

Auf den ersten Metern mit der von Touratech umgebauten und serienmäßig luftgefederten XChallenge wird man das Gefühl nicht los, das irgendetwas nicht stimmt. Etwas schwerfällig wirkt sie, wenn man noch nie ein so hohes, luftgefedertes Enduro-Motor-

rad gefahren ist. Der große Zusatztank (der Originaltank ist unter der Sitzbank) bringt den Schwerpunkt etwas nach oben und erhöht die Reichweite auf über 600 km. Am Rotaxmotor hat sich der Verbrauch angenehm verbessert. Man kann auch unter 4 Litern unterwegs sein – das ist der Bestwert im Testsample!

Die Hinterradfederung ist ungewöhnlich, ein im Durchmesser sehr breit bauendes ContiTech-Luftfederbein ist direkt abgelenkt, hat keine Feder und lässt sich nur mittels einer mitgelieferten Präzisionsluftpumpe mit Manometer auf knapp

über 11 bar aufblasen. Damit wird auch die Höhe des Hecks der Beladung angepasst. An der Tankstelle hat man hingegen schlechte Karten, weil die dort üblichen Kompressoren so viel Druck nicht aufbringen. Die Dämpfung hat lediglich den Kippschalter hard & soft aufzuweisen und wirkt sich auf Zug- und Druckstufe gleichzeitig aus. Komisch nur, dass das nach den ersten Kilometern auszureichen scheint. In jedem Fall ist die X nur solo fahrbar, mehr Gewicht würde das Federbein nicht verkraften.

Der besondere Komfort liegt daran, dass das Hinterrad an der Fahrbahn zu kleben scheint, komme, was da wolle! Nur eben richtig hart einstellen (für die Cross-Piste) funktioniert nicht. Im Zusammenspiel mit der langhubigen Gabel (und dem vollen Acerbis-Tank) kommen dann gewöhnungsbedürftige Lastwechselreaktionen zustande. Ideal ist die Abstimmung für alte Militärstraßen und Endurowandern. Auf der Crosspiste ist die Abstimmung sicherlich zu weich. Die XChallenge ist beinahe ein Anachronismus, eine Allroundenduro, wie sie in den 80ern und 90ern gebaut wurde. Sie kann vieles, aber ist auf nichts absolut spezialisiert. Ein mutiges Konzept, das anscheinend noch nicht vom Markt angenommen wird. BMW hat die Produktion für 2009 ausgesetzt, es wurden nur Rest-

bestände abverkauft. Parallel läuft vermutlich die Produktionsverlagerung nach Loncin (China), wo die ‚Bayrischen Motorenwerke‘ schon andere Motorräder und Komponenten herstellen lassen.

- Seitenständer findet wegen der stark schwankenden Heckhöhe kaum Halt
- Sitzhöhe ist etwas für Leute über 180
- Spartanisches Cockpit/Dashboard ohne Drehzahlmesser, keine Lenkerbedienung.
- Testmotorrad ging im kalten Zustand öfter aus (keine Einstellmöglichkeit)
- Schlechtes Licht
- Bremsen könnten besseren Druckpunkt vertragen (trotz Stahlflex)
- Billiges Zündschloss
- + Verbrauch
- + Konzeption als Allroundenduro
- + Gute Geländeeigenschaften im gemäßigten Gelände
- + Schöner, stabiler Rahmen

Keine ist Kurvengieriger, keine macht mehr Spaß!
Die SM-Husky – nur solo!



Die Husqvarna

Ob die Husqvarna das normale Motor-Mapping drauf hatte, sei erst einmal dahingestellt. Jedenfalls machte sie ein Mordslärm und war bis zu 170 Sachen schnell. Das bei dem alten Motor am Kipphebel immer etwas Öl austrat, ist ein Schönheitsfehler, der zu Verzeihen ist. Vom Spritverbrauch nicht ganz auf dem niedrigen

Niveau der Konkurrenten, ist die Husky aber eine Supermoto, die richtig Spaß macht. Dass gleiche Motorrad bekommt man mit einem anderen Rädersatz auch als Enduro (TE 610). Die Husky bremsst gut, beschleunigt gut und hat kaum Lastwechsel – trotz der langen Federwege. Die Reistauglichkeit ist naturgemäß stark eingeschränkt, dass Reisen ist aber, mit etwas Bastellei, durchaus möglich.

Wenn man durch eine Straßenschlucht fährt und am Gas reißt, hat man das Gefühl hinter einem stürzen die Häuser zusammen. Wie Husqvarna es im aktuellen Modelljahr ‚hinbekommt‘, so einen Auspuff zu homologieren, bleibt absolut rätselhaft – Italien eben.

Auf dem Weg zu den italienischen Motorradwerken konnte die kleine schlanke Husky einige ihrer Vorteile ausspielen. Voraussetzung war, dass mein Begleiter (mit einer 1100 Ducati Hypermotard!) etwas mehr vom reichlichen Camping-Gepäck transportieren musste. Dafür hatte er dann auf engen Bergstraßen bisweilen Probleme, hinter der wendigen und agilen SM 610 hinterher zukommen. Man kann einfach mit der SM die entscheidenden Meter später vor der Kurve in die Eisen gehen, um dann wieder ab dem Scheitelpunkt kraftvoll herauszubeschleunigen.

- Zündschlossprobleme (Zadi, Italien)
- Schlechtes Licht
- Laute (Knall-)Tüte
- + Quirliger Motor, der einfach Spaß macht
- + Top-Fahrwerk, Geradeauslauf, Bremsen und polarisierende Optik (wer's mag)

**Die DR 650 SE:
13 Jahre alt und immer noch ein cooles Allround-Enduro**

Entweder ist das Motorrad ‚old-school‘ oder der Fahrer ist es. So entstehen Vorlieben. Sicherlich bin ich bei der DR vorbelastet, sonst hätte ich sie mir nicht gekauft. Sie ist irgendwie

die bessere XT 600, kam zum Zuge, als Yamaha's XT 600 von der geländegängigen Enduro zum billigen Streetbike mit Stahlfelgen, kurzen Federwegen und seltsamen Rahmen mutierte. Hard-Enduros waren noch nicht in aller Munde, als Suzuki mit viel Modellpflege die leichte DR 600 mit dem Kürzel ‚SE‘ vorstellte. Mit E-Starter (das war nicht selbstverständlich), guten Bremsen und einem kraftvollen Motor, der es auch obenrum ganz gut drauf hatte. Und das alles zu einem fairen Preis. Yamaha produzierte längst bei Belgarda (Monza) seine TT 600 ‚Hardenduros‘ für Hobbyfahrer, doch die ganz normale Allround-Enduro DR 650 SE konnte mit ihren 165 kg der TT das Wasser reichen. Mehr noch, sie wurde ein beliebtes Fernreisebike, für dass es zum Teil heute noch Fernreise-Equipment gibt.

Ist man mit ihr unterwegs, vermisst man kaum etwas, was die anderen haben. Sie fährt einfach gut, ist aus hochwertigen Komponenten zusammengesteckt und enthält noch Komponenten, die bei anderen längt aufpreispflichtiges Zubehör sind. (Fortsetzung folgt)

Making Off

Interessanterweise hatten gleich zwei der Motorräder ‚Made in Europe‘ Probleme mit den billigen Zadi Zündschlüssern. Die Zündung ging nicht an oder nur nach herum ruckeln am Zündschlüssel oder die Zündung ging bei laufenden Motor wegen Vibrationen einfach wieder aus. Das ist sehr ärgerlich, (und gefährlich!) wenn man 8-9000 Euro für ein neues Motorrad hingebblättert hat. Doch anscheinend machen die Sparfüchse bei den Einkäufern der Motorradwerke auch vor Billigware an sonst als hochwertig eingestuften Motorrädern nicht Halt. Wegen der Zündschlüssel gab es offen liegende Nerven, einen Umfaller und leichte Panik-Attacken beim Überholen auf der Autobahn. Bravo Zadi!



XChallenge:
mit dem Tank das Langstreckenbiker mit satten Federwegen



Die Ténéré:
Bequemes Reisen auch zu Zweit



Ténéré:
Schlanke Lampenmaske mit Bi-Scheinwerfer und gutem Wetterschutz



XChallenge:
Wenn es durch Dick und Dünn gehen soll...