



## Leicht aufrecht

MIT 7,34 KILO ist das KTM das mit Abstand leichteste über den Fachhandel vertriebene Rad im Testfeld. Und genau dieses markentypisch geringe Gewicht ist es, was KTM zu einem begehrten Hersteller macht. Der markante, schlanke und leichte Rahmen des Revelator mit PressFit-Innenlager und integrierter Zugführung ist in unterschiedlichen Aufbauten verfügbar; beim Elite stimmt das Gesamtpaket mit Ultegra-Komponenten und DT-Swiss-Radsatz. Letzterer wiegt nur knapp über 1.500 Gramm und ist mit dem interessanten Zahnscheibenfreilauf der Schweizer ausgestattet, bei dem die Kraftübertragung nicht nur von zwei oder drei Sperrklinken, sondern großflächig von einer Stirnverzahnung geleistet wird. Im Preis von 2.499 Euro ist sogar ein edles Dura-Ace-Schaltwerk inbegriffen, während etwa am Zahnkranz nicht gespart wird – auch der liegt auf Ultegra-Niveau.

Die Österreicher positionieren ihre Kundschaft eher aufrecht auf dem Rad; zum 175er-Steuerrohr des 57er-Testmodells kommt ein 561 Millimeter messendes Oberrohr. Wer den Lenker lieber etwas weiter oben hat, kann sich darüber freuen,

den Vorbau nicht „unterspacern“ zu müssen. Mit eher kurzem Radstand ist das KTM dabei vergleichsweise wendig, was durch den sehr steifen Rahmen noch unterstrichen wird.

Was die Funktion angeht, ist das Revelator Elite in dieser Preisklasse kaum zu toppen, nur die Farbgebung mit den auffälligen Akzenten in Orange muss man mögen. Immerhin gibt es das etwas günstigere Revelator 5000 in dezentem Schwarz-Weiß, das sich technisch nur wenig unterscheidet – doch nicht jeder möchte ein Rennrad mit 32er-Ritzel hinten, das ein Ultegra-Schaltwerk mit langem Käfig nötig macht.

▲ Das steife, leichte KTM erlaubt blitzartige Beschleunigung.

1 Bei KTM reichen die zweieinhalbtausend Euro sogar für ein DA-Schaltwerk.

2 Praktisch: Schaltzugversteller vorne am Lenker.

3 Die Schaltzüge verschwinden weit vorne im kantigen, glattflächigen Rahmen.