

Da geht was: KTM Adventure R in nahezu fertig entwickelter Version. Im Herbst wird sie auf den großen Messen vorgestellt, ab März 2013 kommt sie in den Handel

Von Michael Pfeiffer; Fotos: KTM/Buenos Dias

KTM ist nicht gerade dafür bekannt, halbe Sachen zu machen. Wenn die Österreicher ein Projekt anpacken, dann geht in der Regel die Post ab. Konzeptmäßig, designmäßig oder einfach leistungsmäßig. Man baut inzwischen den stärksten Einzylinder (KTM 690 Duke), den schrillsten Supersportler (RC8 R), die meistverkaufte 125er (125 Duke) und das leichteste Motorrad (Freeride 350) der Welt. So wundert es nicht, dass die neue Adventure 1190 die stärkste Reiseenduro aller Zeiten und gleichzeitig auch eine der leichtesten sein wird. Unglaubliche 150 PS wird der 75-Grad-V2 aus den Zylindern pressen, nur 230 Kilogramm – und das mit vollem 24-Liter-Tank und ABS-Bremse – soll die Adventure wiegen. Spucke weg? Spucke ganz weg.

Die Papierwerte sind das eine, aber wie fährt sich das Mattighofener Kraftpaket?

Nicht ohne Respekt darf zuerst die durchaus hoch gelegene Sitzbank der sehr schlank wirkenden Adventure R erklommen werden. R bedeutet: Hier handelt es sich um die offroadtauglichere Version mit 21-Zoll-Vorderrad. „Wir wollen im Gelände Nummer eins unter den Zweizylindern sein“, so Philipp Habsburg, Chefentwickler von KTM und der Begleiter auf der exklusiven Testfahrt. Hoch genug ist sie jedenfalls dazu, und Federweg gibt es ebenfalls genug. Ob sie eine BMW schlagen kann? Lenker, Sitzbank, Fußrasten, alles passt. Die Cockpitverkleidung fällt nicht üppig aus, dafür freut man sich über richtige Instrumente. Dominant im Zentrum des Geschehens: der Drehzahlmesser. Reichlich mickrig dagegen die digitalen Zahlen des Tachos. Warum das umgekehrt besser wäre, erklärt sich schon nach den ersten Kilometern: Der bärige V2 schiebt die Adventure dermaßen nach vorne, dass schnell mal die erlaubten 90 km/h auf Österreichs Landstraßen überschritten sind. Und dabei muss noch nicht einmal das Vorderrad auf dem Boden geblieben sein.

In Sachen Motor haben die KTM-Entwickler richtig gezaubert. Der alte, nervöse 990er-V2 macht keinen Stich gegen das neue, von der RC8 R abgeleitete Triebwerk. Doppelzündung, viel Schwungmasse, neue Zylinderköpfe und Nockenwellen und natürlich noch die Kraft aus 200 cm³ mehr Hubraum machen die bisherige, keineswegs müde Adventure zur Statistin. Weicher Druck aus dem Drehzahlkeller, traumhafter Punch in der Mitte und obenheraus die klasse Leistung sowie Drehfreude ohne Ende lassen keine Wünsche offen. Der Ofen aus Mattighofen geht wie der Teufel. Nur die famose Ducati Multistrada kann da mithalten. Oben, vielleicht. Vibrationen entwickelt der V2 auch. Oberhalb

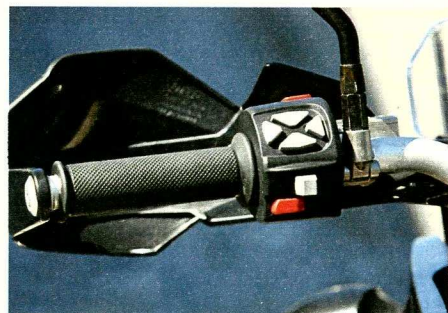
Schon seit einiger Zeit wissen MOTORRAD-Leser, dass KTM mit der 1190 R eine neue große Adventure bringen wird. Nun erfahren sie noch mehr. Nämlich exklusiv und zu allererst, wie sich die neue starke Zweizylinder-Enduro fährt. So viel vorneweg: absolut hammermäßig!

DIE NEUE REFERENZ

Blick **NEUHEITEN** in die Zukunft



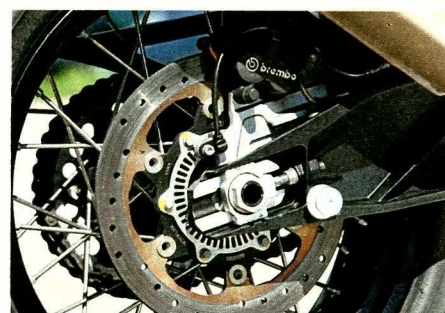
KTM 1190 Adventure R



Mit den vier Knöpfen drückt man sich durch die diversen Fahrprogramme



Das neue Cockpit informiert mit analogem Drehzahlmesser und zwei Displays



Große Hinterradbremse, Raddrehzahlgeber, hübsche Kettenspanner



Neues Gesicht: Doppelscheinwerfer mit Tagfahrlicht in LED-Technik, schlanke Blinker



Wirkungsvolle Doppelscheibe vorn, viel Federweg an der Gabel



V2-Kraftpaket, sauber verarbeiteter Stahlrohrrahmen, Öltank mit Schauglas

Eine geballte Ladung modernster Elektronik hält offroad die satten 150 PS und das gewaltige Drehmoment des 1200ers im Zaum. Je nach Einstellung der Traktionskontrolle sind mehr oder minder stattliche Driftwinkel möglich. Mann muss nur dran glauben ...



DATEN

75-Grad-Zweizylinder-V-Motor, 1195 cm³, 110 kW (150 PS) bei 10 000/min, Stahlrohrrahmen, Upside-down-Gabel, Doppelscheibenbremse vorn, Scheibenbremse hinten, Ø 300/265 mm, Integral-ABS, Traktionskontrolle, Tagfahrlicht, Sitzhöhe 840 mm, Gewicht vollgetankt ca. 230 kg, Tankinhalt 24 Liter

„UNSER ZIEL IST: WIR BAUEN DIE BESTE ENDURO“

7500/min läuft das Triebwerk rauer. Aber in diesen Drehzahlregionen hält man sich nur kurz auf. Im sechsten Gang stehen dann schon 180 km/h in dünnen Lettern auf dem Display, genug um seinen Führerschein bei einer lokalen Landeshauptmannschaft zum Dauerparker werden zu lassen.

Damit der traumhafte Motor nicht zum Albtraum für den Fahrer wird, setzt KTM massiv auf Elektronik. Drive-by-Wire ist dabei ein Schlüsselwort. Die Gasgriffbewegungen werden an einen Rechner geschickt, der erst mal die blindwütigsten Dreher beschäftigt und die Drosselklappen sinnvoll öffnet. Vorteil: Verschlucken, Ruckeln oder ungewollte Wheelies werden weggeregelt. Angenehmer Nebeneffekt: Abgas- und Geräuschgesetze lassen sich leichter erfüllen. Außerdem können verschiedene Leistungsvarianten abgerufen

werden. Die KTM besitzt zwei mit jeweils zwei wählbaren Charakteristiken. 100 PS für Offroad und Regen, vollen Druck für Straße und Sport. Zweites System: Traktionskontrolle. Diese verhindert zuverlässig, dass das Hinterrad beim Gasgeben zu sehr ausbricht oder durchdreht. Und das mit einem bisher unbekannt weichen Eingreifen. Drittes System: Integral-ABS. Die neueste Generation von Bosch überzeugt schon auf der Straße, setzt aber mit einer speziellen Offroad-Funktion (mehr Schlupf am Vorderrad, Hinterradbremse ohne ABS) Maßstäbe. Genauso wie das Fahrwerk. Durch das große 21-Zoll-Vorderrad fährt sich die KTM auf der Straße mit höchster Präzision. Kurven durchschneidet sie messerscharf, enge Kehren gehen wie von selbst. Einziger Nachteil: Bei höheren Geschwindigkeiten fehlt es etwas an Handling, die hohen Kreiselkräfte des großen Vorderrads versteifen die Lenkung spürbar.

Dennoch wird die KTM auf den Landstraßen dieser Erde kaum Gegner fürchten müssen. Dazu ist das Gesamtpaket aus Drehmomentmotor und Fahrwerk einfach zu stark. Trotz ihrer langen Federwege taucht die KTM beim Bremsen mit der Front nicht zu stark ein. Vielleicht auch deswegen, weil die Integralbremse hinten immer mitbremsen und so für eine bessere Fahrstabilität sorgt. Und natürlich auch, weil das Gewicht kaum höher ausfällt als beispielsweise das einer Suzuki V-Strom 650. „Ich glaube, ihr werdet auch auf der Straße Nummer eins unter den Zweizylindern sein“, so des Autors erster Kommentar nach einigen Testkilometern. „Unser Ziel ist ganz klar: Da wollen wir die beste Enduro bauen!“, entgegnet Habsburg.

Und dafür entwickelt KTM nicht nur die Adventure R vollends fertig, sondern auch eine deutlich reisetauglichere Version, genannt 1190 Adventure. Diese wird dann auch genau auf die kommende neue BMW R 1250 GS mit Wasserkühlung passen. Kein Zweifel, ein neuer GS-Rivale ist geboren. ■

www.motorradonline.de/ktm