

Der **NEUHEITEN** Paparazzo



Schwingen aus Alu-Guss mit offenem Profil baute KTM bislang nur in die 690er-Modelle ein. In verstärkter Form kommen sie jetzt auch in der Adventure zum Einsatz



Adventure-Reisen

**+++ drei neue KTM auf Testfahrt +++ zwei Versionen der Adventure, eine Super Duke +++
Motorgehäuse deutet auf 1195er oder noch größeren Motor +++ Adventure-Verkleidung
schmäler und weniger flächig +++ Super Duke mit Einarmschwinge +++**

Von Ralf Schneider; Fotos: bmh-images

Als die KTM 950 Adventure im Frühjahr 2003 in den Handel kam, lag noch Wüstensand von der Dakar-Rallye in den Winkeln des kompakten V2-Motors – symbolisch ausgedrückt. Das erste Zweizylinder-Motorrad des österreichischen Herstellers entpuppte sich als verkappter Production-Racer für Wüstenrallyes in der Epoche, in

der Zweizylinder noch erlaubt waren. Vor allem die S-Version mit je 260 Millimeter Federweg vorn und hinten. Für viele normal groß gewachsene und normal fahrende Menschen stand sie furchteinflößend hoch über den Rädern.

Schon kurz darauf begann die Adventure einen Anpassungsprozess an die Lebenswirklichkeit eines größeren Kunden-

kreises; die Federwege wurden kürzer, das Motorrad wurde niedriger, zumindest die Normalversion. 2006 gab's mehr Hubraum – 990 statt 950 cm³ –, 2008 schließlich ABS.

Neu gestylt, mit einer optisch leichteren, weniger flächigen Verkleidung und einem größeren Motor auf Basis des 1195ers tut sie jetzt den nächsten Schritt auf dem Weg zur echten Reiseenduro. Die Standardver-



Die Form der ersten Adventure von 2003 (links oben) war überwiegend von den technischen Gegebenheiten eines Rallyemotorrads bestimmt. Daran hat sich bis zur heutigen R-Variante (links unten) wenig geändert. Beim neuen Modell ist die Seitenansicht stärker strukturiert, so wirkt sie optisch leichter. Allenthalben wenden sich die Konstrukteure von der Unterseat-Anordnung der Schalldämpfer ab, KTM macht da bei der Adventure und der Super Duke keine Ausnahme

sion verzichtet sogar auf das radikal geländegängige 21-Zoll-Vorderrad, zugunsten des klassenüblichen 19-Zoll-Rades, das für Straßenfahrten besser geeignet ist und für das es die größere Auswahl an Reifen gibt. Doch KTM wäre nicht KTM und in jedem Segment „ready to race“, wenn parallel nicht auch eine geländegängigere Variante der neuen Adventure entwickelt würde.

Die Tester führen dem MOTORRAD-Paparazzo auch diese Maschine vors lange Teleobjektiv, und zwar gleich zwei Exemplare mit geringen Unterschieden. Die Maschine mit den orangenen Handprotektoren trägt ein komplettes Rahmenheck statt Messelektronik sowie einen zusätzlichen Motorschutz. Als profilierte Off-Roader erkennbar sind die beiden am

größeren Vorderrad, und freundlicherweise verwendete die Prototypenwerkstatt auch gleich orange lackierte Rahmen, wie sie seit einigen Jahren die R-Modelle eines jeden Typs kenntlich machen. Obgleich bei allen Adventure-Erklärungen die Auspuffanlage mit ihrem großen Endschalldämpfer im Finish noch ziemlich grob wirkt, scheint ihre Form bereits end-

Der **NEUHEITEN** Paparazzo



Freie Sicht auf die Radnabe, zumindest von der rechten Seite, bietet die neue Einarmschwinge. Das Federbein ist weiterhin direkt angelenkt



gültig festgelegt zu sein. Das Foto aus leicht erhöhter Perspektive gibt einen Eindruck davon, wie schmal und damit schräglagenfreundlich der Schalldämpfer gestaltet ist.

Natürlich kann niemand anhand der Fotos genau bestimmen, wie viel Hubraum ein Motor hat. Fest steht jedoch, dass die Triebwerke aller hier gezeigten Prototypen auf dem Motor des Straßensportlers 1190 RC8 R basieren. Zu erkennen ist dies am integrierten Ölreservoir links vorn am Gehäuse. Im Unterschied dazu besitzen die 990er einen separaten Vorratsbehälter der Trockensumpfschmierung.

Egal welche Hubraum- und Leistungsvariante KTM auch wählen wird, mit dem RC8 R-Motor steht jedenfalls eine ausgefeilte Grundkonstruktion zur Verfügung. In jüngster Zeit hat der 75-Grad-V2 durch mehr Schwungmasse, Verbesserungen der Brennraumform und vor allem durch die

Doppelzündung enorme Fortschritte in Sachen Drehmoment, Laufkultur und Benzinverbrauch gemacht. Theoretisch wären damit sogar bis zu 175 PS möglich, das wäre aber selbst für den dritten Erbkönig im Bunde, die neue 1190 Super Duke der absolute Overkill. 120 bis 150 PS mit einem, dem jeweiligen Modell angepasstem Drehmomentverlauf werden locker reichen. Schwierigkeiten mit der Zuverlässigkeit des für viel höhere Leistungen ausgelegten Motors sind ebenfalls nicht zu erwarten.

Wie bei den beiden Adventure-Modellen scheint die Form des Super-Duke-Auspuffs dem Serienstand schon recht nahe zu sein. Die bisherigen Doppelschalldämpfer unter der Sitzbank werden ersetzt durch einen Vorschalldämpfer und einen kurzen Endtopf an der rechten Seite. Er ist sehr eng am Hinterrad geführt. Dieser Umstand lenkt den Blick in den Bereich, wo eigentlich der

rechte Schwingenarm verlaufen sollte. Aber wo ist er? Der Blick auf ein größeres aufgezogenes zweites Foto von hinten oben bestätigt die Vermutung: Die neue Super Duke, nennen wir sie mangels genauerer Informationen 1190, wird die erste KTM mit Einarmschwinge. Sie ermöglicht mehr Schräglagenfreiheit als mit Zweiarmschwinge und seitlichem Auspufftopf.

Die charakteristische Frontansicht der Super Duke präsentiert sich leicht retuschiert, die Teile der Scheinwerferverkleidung könnten sogar dieselben sein wie beim aktuellen 990er-Modell. Wegen der unterschiedlichen Perspektiven und der Gegenlichtsituation im Foto lässt sich die Form des unlackiert-rohen Teils am Prototyp nicht genau erkennen. Aber dass wir einiges erwarten dürfen von KTM, das zeichnet sich sehr deutlich ab. ■

www.motorradonline.de/ktm

HONDA
The Power of Dreams

**// ABENTEUER FINDET MAN NICHT.
MAN SUCHT SIE SICH.**

9.990 €¹
inklusive ABS



Der Crossrunner dreht auf: aufregend dynamisch, robust, mit bequem aufrechter Sitzposition. Sein 800er-V4-Motor wartet voller Ungeduld auf deine Pläne und dank Combined ABS ziehst du ganz überlegen deine Bahnen. Vom Großstadtdschungel bis über alle Berge.
Mehr unter www.honda.de.

Honda Crossrunner. Abenteuer, wann und wo du willst.



**WINNING
TECHNOLOGY**

¹ Unverbindliche Aktionspreisempfehlung der Honda Deutschland GmbH inkl. Überführungskosten. Reguläre unverbindliche Preisempfehlung 11.085,00 €. Bei allen teilnehmenden Honda Vertragshändlern und solange der Vorrat reicht.