

# Circus Maximus

**Darf sich ein Motorrad mit Zweizylinder-motor**, zweihundert Kilogramm Gewicht und um die 100 PS Spitzenleistung Sportenduro nennen? Zumindest positionieren die Hersteller ihre neuen Wuchtbrummen ganz klar in diesem Bereich, und so ist es nur legitim, dieser These mal kritisch auf den Zahn zu fühlen.

Mit gewaltigen 16.900 Euro reißt der Kauf einer BMW HP2 ein monströses Loch in die Haushaltskasse. Für 5400 Euro weniger be-

kommt man, zumindest in den Augen der „Nichtfachmänner“, das gleiche Motorrad vom österreichischen Hersteller. Allein davon sind einige Trainings, Reisen oder Zubehörinvestitionen möglich. Ganz nüchtern betrachtet, bekommt man aus Mattighofen wie aus München jeweils etwa 100 PS, zwei Zylinder, 200 Kilogramm Gewicht, endurotypisch abgestimmte Feder Elemente und „Stollenbereifung“ vom Typ Metzeler Karoo. Als Draufgabe



**Was dem alten Rom seine Wagenrennen, sind die Auftritte der Megaenduros in der Neuzeit. Ob es Fahrer vom Schlage eines Ben Hur braucht, um die explosive Mischung aus 100 Pferdestärken und 200 Kilogramm Fahrzeuggewicht zu bändigen, haben wir auf einer ausgedehnten Testtour erprobt.** **TEXT UND FOTOS: David Schreiner**

bringt die BMW noch Einspritzung samt G-Kat mit ebenso wie den wartungsfreien Kardantrieb und ein revolutionäres Luft-Federungssystem. Ob das, Kleinserie hin oder her, den exorbitanten Aufpreis wert ist, muss jeder für sich selbst entscheiden. Interessanterweise antworteten die meisten der Befragten auf unserer Testtour in etwa so: „Also, wenn jetzt eine gute Fee mit einem Wunsch vorbeikäme, würde ich mich für die HP2 entscheiden“. Und das, ohne eine von beiden jemals gefahren zu sein. Die BMW profitiert einfach vom Hauch des Exklusiven, ihrem martialischen Aussehen und vor allem von der Abweichung vom Gewohnten. Während man von einer KTM Stollenreifen und Geländetauglichkeit erwartet, ist das bei einer BMW schon sehr ungewöhnlich.

Lassen wir die beiden Bikes nun zeigen, was sie draufhaben. Vom heimischen Oberbayern geht es auf Achse für ein verlängertes Wochenende ins Friaul, wo es noch dutzende bekannte und weniger bekannte Schotterpisten gibt, die für unsere beiden Akteure wie geschaffen sein dürften. Zudem ist der Tagliamento nicht weit, um den sportlichen Aspekt zu untersuchen. Die An- und Abreise auf Achse gewährt uns obendrein interessante Rückschlüsse auf die Tourentauglichkeit.

Freitag Mittag Abfahrt: ein größerer Rucksack und eine Gepäckrolle müssen für die drei Tage genügen. Aus Ermangelung an adäquaten Befestigungsmöglichkeiten bei der BMW wird die Rolle auf der KTM verstaut. Massive Aluträger, die auch perfekt als Griffbügel fungieren, und Zurrösen unterhalb des Kotflügels erleichtern den Transport. Auf dem kleinen Alublech über dem Rücklicht der HP2 ist die Montage deutlich schwieriger, dafür hätte aber BMW einen passenden Tankrucksack im Programm. Beide Bikes sind vollgetankt und bringen in diesem Zustand etwa 200 Kilogramm auf die Waage. Die BMW etwas darunter und die KTM aufgrund eineinhalb



Litern mehr Sprit an Bord geringfügig darüber. Ebenfalls wenig schenken sich die beiden in Sachen Sitzhöhe. 950 Millimeter sind nicht von schlechten Eltern. Bei Wettbewerbsenduros mit extrem schlanken Bänken mag das vertretbar sein, doch angesichts der recht breiten Sitzmöbel der Zweizylinder ist sicherer Bodenkontakt erst bei Körpergrößen deutlich jenseits der Einsachtzig möglich.

Per Zündschlüssel wird das Lenkerschloss entriegelt und der Info Flatscreen durchläuft ein nerviges, einige Sekunden dauerndes Checkup, ehe der Startvorgang getätigt wer-

den kann. Der charakteristische Rechtskick des Boxers darf natürlich nicht fehlen, ehe ein wohlgedämpftes, aber durchaus gut klingendes Auspuffgeräusch den links montierten Endschalldämpfer verlässt.

Man sitzt mehr in der HP2 als auf ihr, und der gewaltige Radstand von 1610 Millimetern erfordert in Verbindung mit dem extrem flachen Lenkkopf von 60,5 Grad einen stark gekröpften Lenker. Der liegt aber überaus gut in der Hand. Auch die großzügigen Griffe und Lenkerarmaturen gefallen auf Anhieb. Alles passt und funktioniert einwandfrei. Klar

muss sich der BMW-Neuling an die Blinkerbetätigung gewöhnen, aber die butterweich flutschende Kupplung will alsbald keiner mehr missen. Mit sanftem Druck geht es los. Nach den ersten Metern fällt sofort auf, dass die Pedalerie nicht einwandfrei auffindbar ist. Der Schalthebel ist straßenbikemäßig sehr tief platziert und lässt keinen Platz für Cross-Stiefel. Dafür ist der Fußbremshebel sehr weit innen angebracht, was eine O-Beinhaltung zur Bremsbetätigung erfordert. Den Bremshebel haben wir übrigens während des gesamten Tests in der „Gelände-Stehend-Position“ gefahren, um ihn einigermaßen in Reichweite zu haben. Die Einstellung des Schalthebels erschöpfte sich in einer marginalen Justage mittels Gewindestange, für eine komplett höhere Einstellung wäre ein Torx-Werkzeug notwendig gewesen. Im puritanischen Bordwerkzeug war aber leider keines zu finden. Mehr Auswahl gibt es für stolze 58 Euro Aufpreis. Das vorbildliche Bordwerkzeug der KTM 950 Super Enduro ist bereits ab Werk unter der Sitzbank verstaut, welche sich übrigens schnell und einfach per Bowdenzug entriegeln lässt.

Im Vergleich zur BMW sitzt man auf der KTM viel mehr auf dem Fahrzeug, sportlich aufrecht, den konifizierten Lenker der EXC-Reihe aggressiv in den Händen. Auf der Super Enduro schleicht sich gleich ein ganz anderes Gefühl ein, einzig der monströse Tank stört zu Beginn ein wenig. Da die Airbox den Raum innerhalb des Gitterrohrrahmens ausfüllt, blieb für die Spritbeförderung nur der Bereich außerhalb übrig. Übrigens läuft die KTM mit „normalem“ Super Benzin (95 ROZ). Per Kabelverbindung unterhalb der Sitzbank lässt sich die Zündung für mindere Benzinqualitäten von 80 bis 94 ROZ zurücknehmen. Der leistungsgesteigerte Boxermotor der HP2 will dagegen schon das gute Super Plus mit mindestens 98 ROZ. Allerdings gibt er sich auch mit Qualitäten bis 91 ROZ zufrieden. Die Regelung erfolgt bei der BMW automatisch über Klopfensoren.

Unsere erste Etappe bringt uns über Traunstein, Zell am See, den Großglockner und den



Plöckenpass nach Italien. Etwa 300 Kilometer sind jetzt auf der Uhr. Bei der KTM hat sich der Verbrauch bei sieben Litern eingependelt, während sich die BMW mit knapp sechs Litern zufrieden gibt. Dank der Einspritzung und schaltfaulerer Fahrweise auf der HP2 ist ihr höherer Anschaffungspreis also nach etwa 540.000 Kilometern wieder eingefahren. Be-

reits die Straßenetappe bringt eines ganz deutlich zum Ausdruck: es handelt sich hier um zwei komplett unterschiedliche Fahrzeuge, die doch zum gleichen Ziel kommen. Die KTM überaus spritzig und aggressiv, mit sauberen Rückmeldungen von Fahrwerk und Motor. Überraschend bequem erwies sich die

Sitzbank und absolut ausreichend ist die Bremswirkung der Brembos.

Der lange Radstand der BMW und ihr stark gekröpfter Lenker vermitteln fast schon Chopper-Feeling. Die Sitzbank geht in Ordnung, ist aber auf Dauer nicht so bequem wie die der KTM. Die BMW-Bremsen sind über jeden



*Der drehmomentstarke Boxer mit seinem weichen Leistungseinsatz lässt den Karoo geringfügig länger leben als auf der aggressiveren KTM. An- und Rückreise auf Achse plus eine längere Schottertour sind trotzdem kaum drin.*

### PLUS/MINUS BMW HP 2

- traktionsstarker, gut zu dosierender Boxermotor
- extrem komfortables Fahrwerk
- hervorragende Bremsen
- eigenständige Optik
- ausgeprägte Lastwechsel
- im schweren Gelände zu softes Fahrwerk
- Serienbereifung nur Kompromisslösung
- hoher Preis

Zweifel erhaben. Sauberer Druckpunkt und Verzögerung wie man es sich wünscht. Das HP2-Triebwerk wirkt im direkten Vergleich zunächst etwas träge, doch es ist ein Meister der Tarnung. Der Schub ist gewaltig und sanft zugleich, dabei jederzeit ausreichend, um der KTM das wunderschöne HP2 Heck zu zeigen. Zweiter Leckerbissen ist das Fahrwerk. Das revolutionäre Luftfederbein von Continental und die Upsidedown-Gabel von Marzocchi arbeiten butterweich. Über Unebenheiten und schlechte Straßenbeläge gleitet man wie auf Samtpfoten dahin. Allerdings taucht die Gabel beim Anbremsen stark ein. Das Heck tut es der Gabel beim Beschleunigen gleich und verhindert so die rasante Kurvenhatz bei kurz aufeinander folgenden Schräglagenwechseln.

Die Super Enduro mit ihrer straffen Abstimmung ist hier deutlich neutraler und macht in diesem Terrain Meter um Meter gut. So

lange die Straße trocken bleibt, ist man mit den Metzeler Karoos gut bedient. Der Grip ist ausreichend und in Schräglage deutet sich der Übergang in den Drift rechtzeitig und kontrollierbar an. Bei Nässe dagegen heißt es, Vorsicht walten zulassen.

Der nächste Tag soll Aufschluss über die Schottereigenschaften unserer Boliden geben: Panoramica delle Vette, Malga Losa, Monte Paularo und viele mehr. Die Vielfalt an legal befahrbaren Schotterpässen im Friaul ist bemerkenswert. Da das so bleiben soll, schlagen wir auf diesen Etappen Endurowandertempo an, so dass Wanderer nicht unnötig „eingestaubt“ werden und ein Anhalten jederzeit möglich ist. Zum Glück, denn auf der ersten Abfahrt erfahren wir die Gesetze der Physik. Kaum schneller als 40 km/h wird die 180 Grad Kehre zur Herausforderung. Vom Gefühl her hätte man mit einer handelsüblichen Sportenduro beinahe doppelt so schnell sein können, oder zumindest viel später bremsen müssen. Aber wir fahren nun mal mit gut 75 Kilogramm mehr durch die Gegend. Sicher tragen auch die serienmäßig montierten Reifen ihren Teil bei. Eigentlich ist der Metzeler Karoo kein schlechter Offroadreifen, doch speziell für Motorräder wie die HP2 und die Super Enduro wurde ein neuer Karoo (T) entwickelt. Dieser Reifen zeichnet sich durch geringeres Negativprofil und niedrigere Stellen aus. Besseres Beschleunigungsverhalten und eine gesteigerte Bremsstabilität



Die Federelemente der HP2 gefallen durch sensibles Ansprechverhalten und gute Traktion, sind im harten Geländeeinsatz jedoch überfordert.

langes Beschleunigungsverhalten und eine gesteigerte Bremsstabilität

## TECHNISCHE DATEN BMW HP2



**MOTOR** luft-/ölgelühlter Zweizylinder-Viertaktmotor, Boxeranordnung, je zwei hochliegende kettengetriebene Nockenwellen, je vier Ventile, Doppelzündung

**BOHRUNG X HUB** 101 x 73 mm

**HUBRAUM** 1170 cm<sup>3</sup>

**GEMISCHAUFBEREITUNG** elektronisch gesteuerte Saugrohreinspritzung, ø 47 mm

**MAX. LEISTUNG** 77 kW (105 PS) bei 7000/min

**MAX. DREHMOMENT** 115 Nm bei 5500/min

**KRAFTÜBERTRAGUNG** hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, Sechsganggetriebe, Kardanwelle

**LICHTMASCHINE** 12 V / 600 W

**BATTERIE** 12 V / 12 Ah

**ANLASSER** E-Start

**RAHMEN** Stahl-Gitterrohrrahmenverbund, Motor nicht mittragend

**FEDERUNG** Upside-Down-Gabel, Innenrohrdurchmesser 45 mm, Zug- und Druckstufe mehrfach einstellbar; direkt angelenktes Zentralfederbein mit Luftfederung und -dämpfung, Einstellung für Sitzhöhe, Zuladung, Dämpfung

**FEDERWEG** vorne 270 mm / hinten 250 mm

**RADSTAND** 1610 mm

**LENKKOPFWINKEL** 60,5°

**NACHLAUF** 127 mm

**RÄDER** Kreuzspeichenräder mit Leichtmetallfelgen; vorne 1.85 x 21 / hinten 2.5 x 17

**REIFENGRÖSSE/TYP** vorne 90/90-21 M/C 54Q M+S TL, MCE Karoo 2 (T) / hinten 140/80-17 M/C 69Q M+S TL, MCE Karoo (T)

**BREMSEN** Einscheibenbremse mit Zweikolben-Schwimmsattel, ø 305 mm; Einscheibenbremse mit Schwimmsattel, ø 265 mm

**SITZHÖHE** 950 mm

**LEERGEWICHT** 188 kg (ohne Sprit)

**ZUL. GESAMTGEWICHT** 380 kg

**TANKINHALT** 13 Liter

**PREIS** 16.900 Euro inkl. MwSt. plus Nebenkosten (inkl. 17-Zoll-Radsatz mit Straßenbereifung)





sollen das Resultat sein. Für die Straße mag das zutreffen, aber im Gelände ist Schluss mit lustig. Hier bietet der Reifen kaum Grip, und so schiebt selbst die super geradeaus laufende BMW auf Schotter übers Vorderrad. Bei der KTM lässt sich das Vorderrad noch eine Spur besser belasten, doch wirklich überzeugend ist auch das nicht. Hinten besticht die BMW durch ihr sensationell traktionsstarkes Luftfederbein mit ordentlich Grip. Der samtige Boxer tut sein übriges dazu, um die KTM mit ihrem wild durchdrehenden Hinterrad abzuschütteln. Auf

Schotter heißt die Devise: besser einen Gang runter und die Landschaft genießen.

Die Ausläufer des Tagliamento, dort wo noch unlängst Enduro-Piloten um die WM-Krone kämpften, bieten uns einen hervorragenden Spielplatz, um die Sparteigenschaften von BMW und KTM zu vergleichen. Der straffe und sportliche Eindruck, den die 950 R vermittelt, kommt nicht von ungefähr: die voll einstellbaren Federelemente von White Power stammen direkt aus dem Endurosport. Sogar die Federbasis an der 48er-Gabel ist von außen verstellbar. Vorne wie hinten sprechen die Elemente spürbar auf Änderungen an, wenngleich wir mit der Serienabstimmung ein perfektes Setting vorfanden. In den Rasten stehend hat man beinahe das Gefühl, auf einer „richtigen“ Sportenduro unterwegs zu sein, so ausbalanciert und solide fährt sich die Super Enduro. Der



Die sportliche Charakteristik des KTM-Zweizylinders geht dem Metzeler Karoo an die Substanz. Nach rund 1000 Kilometern gemäßigter sportlicher Fahrweise auf Asphalt und im Gelände ist Schluss.

## TECHNISCHE DATEN KTM 950 R



**MOTOR** flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertaktmotor, V-Anordnung, je zwei kettengetriebene obenliegende Nockenwellen, je vier Ventile

**BOHRUNG X HUB** 100 x 60 mm

**HUBRAUM** 942 cm<sup>3</sup>

**GEMISCHAUFBEREITUNG** zwei Keihin Gleichdruckvergaser CVRD, ø 43 mm

**MAX. LEISTUNG** 72 kW (98 PS) bei 8500/min

**MAX. DREHMOMENT** 95 Nm bei 7000/min

**KRAFTÜBERTRAGUNG** hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbaddkupplung, Sechsganggetriebe, X-Ring-Kette, 17:42

**LICHTMASCHINE** 12 V / 310 W

**BATTERIE** 12 V / 11,2 Ah

**ANLASSER** E-Starter

**RAHMEN** Gitterrohrrahmen aus Chrommolybdänstahl, angeschraubtes Rahmenheck aus Aluminiumrohr

**FEDERUNG** WP USD-Gabel, Innenrohrdurchmesser 48 mm, Zug- und Druckstufe einstellbar; direkt angelenktes Zentralfederbein, Federvorspannung, Zug- und Druckstufe einstellbar

**FEDERWEG** vorne 250 mm / hinten 255 mm

**RADSTAND** 1570 mm

**LENKOPFWINKEL** 64,6°

**NACHLAUF** 119 mm

**RÄDER** Drahtspeichenräder mit Aluminiumfelgen vorne 1.85 x 21 / hinten 2.5 x 18

**REIFENGRÖSSE/TYP** vorne 90/90-21 / hinten 140/80-18, Metzeler MCE Karoo (T)

**BREMSEN** vorne schwimmend gelagerte Scheibenbremse mit Zweikolbensattel, ø 300 mm / hinten schwimmend gelagerte Scheibenbremse mit Zweikolbensattel, ø 240 mm

**SITZHÖHE** 960 mm

**GEWICHT** 189 kg (ohne Sprit)

**TANKINHALT** 14,5 Liter

**PREIS** 11.398 Euro inkl. MwSt. zzgl. NK

**IMPORTEUR** KTM Sportmotorcycle GmbH, Fon 09628-92110, www.ktm.de

Unterschied zur einzylindrigen Sportenduro ist im offenen Gelände wirklich nicht so groß, sieht man mal vom Gewicht und der Leistung ab. Spürbar wird er erst im steinigem, engen Geläuf. Obwohl die Leistungscharakteristik im Vergleich zur eingespritzten 990er durch die Abstimmung der 43er-Keihin-Gleichdruckvergaser mehr in Richtung Fahrbarkeit im Gelände getrimmt wurde, bleibt der KTM-V2 ein spontan ansprechendes Hochleistungstriebwerk. Drehmoment von unten ist zwar reichlich vorhanden, aber der direkte Umstieg auf die HP2 lässt dies schnell vergessen. Im Grunde gleich schwer, vermittelt die BMW durch den wuchtigen Boxer im Gelände zunächst mehr Respekt. Das traumhaft soft ansprechende Fahrwerk und der Traktor von einem Motor nehmen einem diese unbegründete Furcht jedoch schnell. Quasi mit einem Automatikgetriebe versehen, genügt bei der BMW der zweite Gang für die meisten Geländesituationen. Von Schrittgeschwindigkeit bis an die 100 km/h ist alles drin. Die leicht zu bedienende und fein dosierbare Trockenkupplung wird nur selten benötigt. Das ist auch besser, denn zuviel Schleifenlassen wird mit Rauchwolken und bestialischem Gestank bestraft. Da ist die Mehrscheiben-Ölbadkupplung der KTM auf alle Fälle überlegen.

Wird der Speed im Gelände höher, und gesellen sich obendrein noch Sprünge dazu, wandelt sich das Bild. Die BMW wird unruhig und gibt durch ihr sänftenartiges Fahrverhalten nur wenig Rückmeldung. Es fehlt ihr an Straffheit, das auch durch ein Justieren des Fahrwerks kaum zu erreichen ist. Die Gabel bleibt auch mit komplett zugedrehter Dämpfung zu soft, eine Erhöhung des Luftdrucks im Federbein zeitigt auch keinen großen Erfolg. Letztere reduziert primär den Negativfederweg des Motorrades, verschlechtert damit die Traktion spürbar. Die Dämpfung ist für diese Geländespielchen selbst in der härteren Einstellung zu schwach. Dafür ist selbst bei derben Sprüngen kaum ein Durchschlagen zu provozieren.

In diesem Terrain schlägt die Stunde der fahraktiven und agilen KTM. Durch ihr sportlicheres Layout und die progressive, direkte Fahrwerksabstimmung ist man auf der Super Enduro sicherer und schneller unterwegs. Allerdings geht die Federung der KTM nach groben Sprüngen schon mal auf Block.

**FAZIT** Nach etwa 1000 Kilometern sind wir wieder zu Hause angekommen. Der Hinterreifen der KTM ist aufgrund ihrer spontaneren und schwerer dosierbaren Leistung völlig abgeraspelt, teilweise sogar ausgerissen. Die HP2 geht da sichtbar schonender mit dem Gummi um, wenn auch hier der Verschleiß beachtlich ist. Der Traum von der Sportenduro, mit der man bequem auf Achse in den Süden reisen kann, um dort Gelände unter die Stollen zu nehmen, scheidet an der Bereifung und an der nur bedingten Reisetauglichkeit.

Für beide Bikes gilt: im harten Geländeeinsatz fordern sie den absoluten Profi, selbst der gute



Das Fahrwerk der KTM ist recht straff ausgelegt, wodurch sie sich vergleichsweise „sportendurolike“ bewegen lässt. Dafür gibt's Abstriche bei der Traktion.

Durchschnittsfahrer hat mit dem Mehrgewicht gegenüber einem Einzylinder zu kämpfen, wird keine der beiden Maschinen so flott wie eine herkömmliche Sportenduro bewegen können. Da darf man sich nicht von den beeindruckenden sportlichen Leistungen, die Simo Kirssi, Christian Pfeiffer, David Knight oder Gio Sala mit den Zweizylindern hinlegen, blenden lassen. Das ist die Weltelite, die nicht wegen sondern trotz der gegebenen Fahrzeugeigenschaften allen anderen um die Ohren fährt. Im Vergleich zu einer herkömmlichen Reiseenduro sind die Möglichkeiten offroad aber zweifelsfrei faszinierend. Von einem echten Crossreifen würden beide Bikes spürbar profitieren.

Insgesamt ist die KTM das fahraktivere und sportlichere Motorrad, das für das Fahrzeuggewicht eine ausgezeichnete Fahrwerksabstimmung hat. Der spontane und leistungsfähige V2 begeistert im offenen Terrain und auf der Straße, im anspruchsvollen Geläuf wird er anstrengend. Für die KTM spricht obendrein eine umfangreiche Serienausstattung und ein relativ günstiger Preis. Well done KTM.

Die BMW HP2 hat die Messlatte vor einem Jahr hoch gelegt. Mit der Präsentation und den Erfolgen im Sport hat man den traditionellen Offroadhersteller aus Österreich regelrecht herausgefordert. Dass da bald eine gesalzene Antwort kommen würde, war klar. Dennoch besticht das Konzept und die Erscheinung der HP2 nach wie vor. Wo auch immer man mit ihr vorfährt, kann man sich bewundernder Blicke sicher sein. Nicht umsonst, denn das komfortabelste Serienfahrwerk der Welt und der traumhaft zu fahrende Boxermotor sind absolut unerreicht. Ausgezeichnete Verarbeitung und Liebe zum Detail so weit das Auge reicht. Im Serientrimm kann sie alles, was die KTM kann, leidet aber im Gelände an ihrem zu soften Fahrwerk.

Zweifelsohne sind beides begeisternde Motorräder, die schwer einzuordnen sind. Schlussendlich gebühren die Lorbeeren im Circus Maximus aber nur einer: der Super Enduro von KTM. ◀

### PLUS/MINUS KTM 950 R

-  agiler Motor
-  super Getriebe
-  zuverlässiges, straffes Fahrverhalten
-  relativ günstiger Preis
-  Traktionsprobleme
-  giftige Hinterradbremse
-  Serienbereifung nur Kompromisslösung
-  breiter, hoher Tank

