





# MEHR ENDURO, WENIGER REISE

Rund 34.000 Kilometer hat die KTM 990 Adventure, Saisontestmaschine von RM in 2006, auf dem Buckel. Wie bewährte sich die im ersten RM-Fahrbericht hoch gelobte österreichische Reise-Enduro im Redaktionsalltag? Welche Erfahrungen machten wir auf kurzen scharfen Alpentrips, welche auf langen Reisen? Was taugt die KTM im Gelände? Wie zuverlässig war die Adventure, worüber ärgerten sich ihre Fahrer? RM-Autor Ulf Böhringer fasst die wesentlichen Erkenntnisse zusammen.



**Auf kurvenreichen Strecken, wie hier am Gardasee, spielt die KTM ihr ganzes Fahrspaß-Potenzial aus – bis die Koffer am Asphalt**

Im Jahr 2003 brachte KTM sein erstes Modell mit LC 8-Motor heraus. Die 950 Adventure besaß als erste KTM den neuen, flüssigkeitsgekühlten V2-Motor, allerdings noch mit Vergasern. Unterm Strich konnte die 950er die Ansprüche an eine gute Reise-Enduro nicht zufriedenstellend erfüllen: Der viel zu geringe Lenkeinschlag und die hohe Sitzposition erschwerten das Handling, der Verbrauch war bedrückend hoch, die Sitzbank ein Marterinstrument. Weil sich in interessierten Kreisen auch die Kunde der

zahlreichen technischen Wehwehchen, von denen die 950 Adventure geplagt wurde, schnell herumsprach, konnte dieses Modell die von KTM geäußerten Erwartungen bei weitem nicht erfüllen. Fünf Prozent Marktanteil waren in den Augen von KTM unter der Würde des Hauses.

Auch wenn sich die 990 Adventure auf den ersten Blick von der glücklosen 950er nur wenig unterscheidet, so offenbarte die im Februar 2006 auf der Kanareninsel Fuerteventura erfolgte Präsentation des Nachfolge-

modells gravierende Unterschiede. Viele der seinerzeit kritisierten Unzulänglichkeiten waren von den KTM-Entwicklern beseitigt worden. Das ließ die Erwartungen von KTM aufblühen wie Sonnenblumen im Sommer. „Zehn Prozent Marktanteil im Segment der Reise-Enduros in Europa“ wollte man mit der nunmehr mit Einspritzung, G-Kat und ABS ausgerüsteten Adventure erreichen, war von KTM-Seite zu hören.

Nun, am Ende des ersten Produktionsjahres der 990 Adventure, lässt sich eine erste

Bilanz nicht nur über die speziellen Eigenschaften des RM-Testfahrzeuges ziehen, sondern auch über den Markterfolg dieses Modells. Die anvisierten zehn Prozent hat auch die zweite Adventure-Auflage nicht gepackt. Nach KTM-Angaben wurden im Zeitraum von 1. September 2005 bis 31. August 2006 exakt 2.762 Fahrzeuge in Europa zugelassen (wobei man darauf hinweisen muss, dass die 990er erst im März zu den Händlern kam). Das Segment, in dem KTM seine 990 Adventure sieht, umfasste



„A saubere Sach“ war die viertägige Sonder-Testfahrt im Rahmen des Erzberg-Rodeos 2006.



Bei solchen Schneemassen muss auch die KTM kapitulieren.



Tour durch das Tessin.

kratzen...

### Stichworte

Minimalverbrauch: 5,38 l/100 km  
 Maximalverbrauch: 9,0 l/100 km  
 Höchstgeschwindigkeit: 224 km/h (Tacho)  
 Schnellster AB-Schnitt: 167 km/h (auf 125 km Distanz)  
 Ölverbrauch: ca. 0,1 l/1.000 km  
 Reifen-Lebensdauer: 5.000-10.000 km (6.500 km/5.000 km/10.100 km/10.000 km)  
 Satz Reifen inkl. Montage/Wuchten: ca. € 275,-  
 Inspektion inkl. Ölwechsel: ca. € 200,- bis € 450,-

in diesem Zeitraum insgesamt 39.894 Neuzulassungen, was gegenüber dem Vorjahreszeitraum einen Rückgang von rund zehn Prozent bedeutet. Klarer Platzhirsch unter den Reise-Enduros ist bei gesamt-europäischer Betrachtung die BMW R 1200 GS mit einem Marktanteil von über 50 Prozent. Ein bisschen besser als die KTM (6,9 Prozent) schnitten die Honda Varadero sowie die Yamaha TDM 900 ab. Die Suzuki DL 1000 lag mit der KTM gleichauf; hinter der KTM strampelten sich Kawasaki KLV 1000,

Ducati Multistrada, Buell Ulysses und die (ausgelaufene) Triumph Tiger 955 ab.

Bei genauerer Betrachtungsweise der aufgeführten Modelle muss man allerdings feststellen, dass es aktuell überhaupt nur noch zwei Reise-Enduros gibt, mit denen man sowohl reisen als auch ernsthaft offroad unterwegs sein kann, nämlich die BMW und die KTM. Denn alle anderen von KTM zu diesem Segment gezählten Fahrzeugtypen besitzen im Grunde eine Offroad-Eignung, die über die von x-be-

liebigen Allround-Bikes nicht hinausgeht.

**W**ie bei Sporttourern oder Tourensportlern, die ja sportliche Eigenschaften mit einer ordentlichen Reisetauglichkeit verbinden sollen, so kommt es auch bei Reise-Enduros auf einen möglichst guten Kompromiss beider Aspekte an. Angesichts der in Mitteleuropa inzwischen arg eingeschränkten Offroad-Möglichkeiten, wird man die Onroad-Eigenschaften und damit auch den Fahrkomfort insgesamt wohl etwas höher ▶

bewerten müssen. Es sei denn, man plant eine Afrika- oder Australien-Durchquerung oder ähnliches; dann treten selbstverständlich die Offroad-Eigenschaften deutlich stärker in den Vordergrund. Dass die KTM hier auf hohem Niveau operiert, setzen wir als bekannt voraus. Das bewies sie auch beim RM-Einsatz während des Erzberg-Rodeo.

Wir bleiben bei unserer Beurteilung der je nach Ausstattung 230 bis 240 Kilogramm wiegenden KTM 990 Adventure also beim üblichen Einsatzspektrum einer Reise-Enduro in mitteleuropäischen

geteilte Tank mit zwei Einfüllstutzen dar.

Zur Handhabung gehören auch einfache **Wartungsarbeiten**. Auch hier kann die KTM nicht wirklich punkten. So ist die Ölkontrolle angesichts der Trockensumpfschmierung eher umständlich. Richtig vertrackt ist es, Öl nachzufüllen, wenn man nicht einen perfekt passenden Trichter zur Verfügung hat. Und natürlich will die Antriebskette kontrolliert, geschmiert und gelegentlich gespannt werden.

Beim **Fahren** sieht es insgesamt deutlich besser aus.

Um wirksam vor den Unbilden der Umgebung zu schützen, ist das Windschild vor allem zu schmal. Und seine spezifische Form führt zu vergleichsweise lauten Geräuschen am Helm; hier spielen allerdings höchst persönliche Faktoren (Oberkörperlänge, Helmtyp, Nähe zum Windschild) eine Rolle. Um in der Topklasse der Reise-Enduros mitzuspielen, bedürfte die Adventure nach RM-Überzeugung eines verstellbaren Windschilds, das man darüber hinaus leicht und schnell demontieren kann, wenn es doch mal kerniger ins Gelände geht. Das vom Doppelscheinwerfer auf die Fahrbahn projizierte Licht beurteilen wir als noch befriedigend.

Auf dem Sektor **Ausstattung** wünschen wir uns bei der KTM ein größeres Angebot, auch wenn dieses seit Inbetriebnahme der Testmaschine ausgeweitet worden ist. So wird sie generell ohne Gepäckträger ausgeliefert. Zudem fehlt eine Steckdose – beispielsweise fürs Navi. Die Griffheizung hat es mittlerweile ins offizielle Zubehörangebot geschafft. Auch die Ausstattung des Cockpits ist noch verbesserungsfähig: Zwar springt mit dem Aufleuchten der Tank-Reserveleuchte ein separater Kilometerzähler an, doch wäre eine Anzeige der Restreichweite deutlich informativer. Auch die Tatsache, dass man zur Abfrage der diversen Anzeigeeoptionen (Uhrzeit, Tageskilometer, etc.) die Hand vom Lenker nehmen und im Cockpit rumfummeln muss, ist nicht mehr zeitgemäß. Und eine Permanentanzeige der Zeituhr ist für eine Reise-Enduro sicher auch kein Luxus.

Zusammengefasst: Unter dem Aspekt des Praxisnutzens kommen doch zahlreiche

## Gepäcksystem

Die von KTM angebotenen **Kunststoffkoffer** sowie das Kunststoff-Topcase stammen von Hepco & Becker und entsprechen dem Typ Gobi. Es handelt sich um eine Doppelschale; der Zwischenraum kann, wenn gewünscht, mit 3,5 Litern Wasser gefüllt werden – auf expeditionsartigen Reisen eine interessante Möglichkeit. Der Deckel öffnet sich nach oben; jeweils ein Feststeller sorgt dafür, dass er nicht unbeabsichtigt zufällt. Der Verschluss der Koffer und des Topcase erfolgt durch jeweils zwei Schlösser. Das Volumen der Koffer beträgt 37 Liter, das Topcase nimmt weitere 42 Liter auf. Für das Topcase ist ein wirkungsvolles Rückenpolster erhältlich, so dass sich ein Beifahrer bequem anlehnen kann. Für die Kofferdeckel sind zusätzliche Gepäckhaken lieferbar; damit lässt sich weiteres Gepäck auf den Deckeln befestigen.

Die beiden Koffer sowie das Topcase werden in einen kräftig dimensionierten Träger aus Rundstahlrohren eingehängt. Das führt allerdings zu einer imposanten Baubreite von 1,08 Metern. Diese Art der Befestigung scheint weder für die Fahrdynamik (Benzinverbrauch) noch für die Fahrstabilität und die Wendigkeit im dichten Straßenverkehr besonders vorteilhaft zu sein.

Besonderheit des Trägersystems ist es, dass die Seitenkoffer nach der Befestigung deutlich nach vorne geneigt sind. Das führt gleich zu mehreren Nachteilen. Einerseits sammeln sich Kleinteile stets am vordersten, nämlich tiefsten Punkt. Andererseits dienen die Sicken und Griffmulden der Deckel als Insektensammler. Dass natürlich auch die breit abstehenden Vorderseiten der Koffer diesbezüglich allerhand abbekommen, ist ohnehin klar.

Der Stahlrohrrügel, mit dessen Hilfe das **Topcase** befestigt wird, stört beim Aufsteigen aufs Motorrad; das rechte Bein muss nämlich noch weiter gehoben werden, wenn man im Sattel der KTM Platz nehmen will. Zu Anfang des Tests saß das Topcase satt in seiner Befestigung; mit zunehmender Fahrleistung der KTM leierte diese immer mehr aus, so dass des Klapperns müde Kollegen zu allerlei Hilfs-„Konstruktionen“ griffen, um für Ruhe im Rücken zu sorgen.



**Reifenpanne im kroatischen Hinterland: Auch wenn nicht alle Wartungsarbeiten einfach auszuführen sind, der Ausbau des Vorderrads ist ein Kinderspiel.**

Breiten und beschäftigen uns erst einmal mit der **Handhabung**. Hier muss sich die Österreicherin einige Minuspunkte ankreiden lassen. So etwa ist das optional erhältliche Koffersystem (siehe separater Kasten) stark verbesserungsbedürftig. Dasselbe gilt für den gegen Mehrpreis lieferbaren, aber zum Schmieren der Kette unerlässlichen Hauptständer: schwergängiger geht's wirklich nimmer. Eine Zumutung, die auch den KTM-Verantwortlichen inzwischen bewusst geworden ist. Keinen Vorteil im Alltagsbetrieb stellt auch der zwei-

Die Serien-Sitzhöhe von 860 Millimeter taugt für versierte Fahrer ab etwa 1,75 Meter Körpergröße; eine um 30 Millimeter niedrigere Sitzbank ist lieferbar. Sie ist zwar wegen ihrer geringeren Polsterung weniger komfortabel, aber immerhin akzeptabel. Mit der Serienbank ist der Kniewinkel für Durchschnitts-Europäer (um 1,80 Meter) sehr vorteilhaft; da gebührt der KTM ein Lob. Weniger gut beurteilen wir den **Wind- und Wetterschutz**, auch wenn die eine oder andere Eintragung im Fahrtenbuch anerkennend



**Fast 1,10 Meter breit wird die 990 Adventure, wenn man die vom Hersteller angebotenen Kunststoffboxen montiert. Damit verliert die KTM einen Teil ihrer sonst so vorzüglichen Handlichkeit.**

Die Stabilität der Koffer ließ während der gesamten Saison nicht zu wünschen übrig. Auch die Schlösser zeigten sich qualitativ einwandfrei und hakelten kein bisschen. Unschön war lediglich, dass sich die Schlösser für das Topcase und die Koffer unterschieden und deshalb zwei gleich ausschauende, aber unterschiedliche Schlüssel zur Auswahl standen. Für das Topcase stand uns eine Textil-Innentasche zur Verfügung. Eine praktische Sache, wenn man beim Übernachtungsstopp nicht das gesamte Behältnis demontieren möchte. Auch für die Koffer gibt es Textil-Innentaschen.

Ebenfalls angeboten wird von KTM ein speziell auf die Adventure zugeschnittener **Tankrucksack**. Er war fast ständig im Einsatz und demonstrierte auf kurzen Etappen und in der Stadt eindrucksvoll den typischen Vorteil dieser Behältnisse, nämlich „schnell mal was wegstecken“ zu können. Die Form des Tankrucksacks ist auf die Platzverhältnisse der Adventure abge-

stimmt; deshalb ist das Textil-Teil auch recht schmal. Eine beiliegende Plastikhülle mit eingearbeitetem Gummiband dient als Regenschutz.

Die Befestigung der Grundplatte erfolgt mittels eines Gurtes, der um den Lenkkopf geschlungen und dann befestigt wird; auf der anderen Seite werden zwei Gurte links und rechts in die Rahmenrohre eingeklipst. Auf dieser Grundplatte wird der Tankrucksack mit Hilfe eines Reißverschlusses befestigt.

Auf Reisen stellte sich insbesondere das recht schmal geschnittene Kartenfach als suboptimal heraus; Landkarten mussten kunstvoll gefaltet werden, damit sie unter die Klar-sichthülle passten. Die Regendichtigkeit war mit Regenschutz gegeben; allerdings ist schnelles Fahren (160 km/h oder mehr) mit dem Überzieher nicht mehr möglich, will man ihn nicht dem anstürmenden Wind opfern. Nicht nur unter diesem Gesichtspunkt ist ein wasserdichter Tankrucksack vorteilhafter.



**Dass die Adventure mit montierten Koffern und Topcase ziemlich hecklastig wird, ist auf diesem Foto unschwer zu erkennen. Ebenfalls zu sehen ist, wie hoch die Koffer sitzen. Der Tankrucksack stört beim Fahren nicht.**

Punkte zusammen, in denen die KTM im Vergleich mit einer GS den Kürzeren zieht. Das, vermuten wir, dürfte auch ein wichtiger Grund für ihren nicht gerade überwältigenden Markterfolg sein.

**K**ommen wir zu den Kapiteln, die fürs Vorwärtskommen relevant sind: Motor, Fahrwerk, Bremsen. Hier kann die KTM echt punkten. So vermittelt das sehr drehfreudige **V2-Aggregat** eine wirklich begeisternde Dynamik. Es macht einfach Spaß, der Adventure die Sporen zu geben. Der Motor dreht

diszipliniert der KTM; für zügige Überholmanöver sollten stets zumindest 4.000 Umdrehungen auf der Uhr stehen, sonst kommt keine Freude auf. Dies bedeutet weiterhin, dass das Umrunden von Kurven mit niedrigen Drehzahlen nur dann Spaß macht, wenn im Anschluss nicht nennenswert beschleunigt werden muss. „Untenrum“ reißt die KTM einfach keine Bäume aus. Der dritte Negativpunkt des Triebwerks zieht sich wie ein roter Faden durchs Fahrtenbuch: „Sie säuft.“ – „Wer soll das bloß zahlen!“ – „Es steht einfach immer eine Sieben vorne



**Den Motor jubeln lassen, flott um die Kurven stechen – das macht Laune. Die Quittung dafür gibt es dann in Form geringer Reichweite und häufiger Tankstopps.**

angesichts seiner geringen Schwungmassen spontan hoch, ganz wie es der sportlichen Attitüde von KTM entspricht. Die dabei entstehenden Vibrationen haben wir niemals als wirklich lästig empfunden. Nicht ganz gelungen erscheinen uns drei Punkte. So erfolgt die Gasannahme – insbesondere bei niedrigen Drehzahlen beim Fahren im Gelände – nicht geschmeidig genug. Hier ist mehr Sorgfalt, vielleicht auch mehr Erfahrung bei der Abstimmung der Einspritzanlage nötig. Zweitens ist der Durchzug nicht gerade eine Parade-

dran.“ In der Tat braucht die KTM eindeutig zu viel Sprit. Nur in Ausnahmefällen konnten wir einen Verbrauch von sechs Litern erreichen (Minimum: 5,4 Liter bei sehr vorausschauender, gleitender Fahrweise ohne heftiges Drehen am Gasgriff und maximal Zweidrittelgas); die meisten Tankfüllungen wurden mit Durchschnittswerten von 6,5 bis 7,2 Litern vernichtet.

Die Gründe dafür liegen auf der Hand: Da ist einmal der Fahrspaß-Aspekt, der lockeres Drehen am Quirl geradezu herausfordert. Die dabei auftretenden hohen

## Ein gründlicher Blick ins „Innenleben“

Nach 34.000 Kilometern wurde der Motor der RM-Saisontestmaschine komplett zerlegt und begutachtet.

Natürlich stellen rund 34.000 Kilometer keine ernsthafte Leistung für ein modernes Motorrad-Triebwerk dar. Weshalb auch kaum einmal ein Großserienmotor nach dieser Laufleistung geöffnet und inspiziert wird. Doch ganz offensichtlich war KTM selbst neugierig, in welcher Verfassung sich der V2 der RM-Testmaschine nach diesem Pensum präsentieren würde. Deshalb trat am 18. Dezember 2006 Mechaniker Johann Mayer in Aktion...

Rund eine Stunde benötigten Mayer und ein Kollege vom Abstellen der 990 Adventure auf dem Montageständer bis zu dem Moment, wo sie gemeinsam das Triebwerk aus dem Rahmen heben konnten. Dazu mussten sämtliche Verkleidungsteile, die beiden Tankhälften und natürlich alle Peripherie-Aggregate und Leitungen demontiert werden. Auch Motoröl und Kühlwasser wurden abgelassen.

In einen Motorträger eingespannt, begann Mayer dann mit der vollständigen Zerlegung des V2-Motors. Gleich nach der Demontage der Ventildeckel vermaß er das Ventilspiel. „Das lässt Rückschlüsse auf die Servicequalität zu“, erklärte Ingenieur Franz Haslinger. Er ist Leiter des KTM-Kundendienstes und außerdem verantwortlich für die Serienverbesserung. Zusammen mit seinem Kundendienst-Kollegen Matthias Kumpf war Haslinger eigens vom Werk in Mattighofen/Oberösterreich nach Ursensollen (Landkreis Amberg-Sulzbach/Oberpfalz) gefahren, wo sich der Sitz von KTM-Deutschland befindet. Mit voller Aufmerksamkeit verfolgte auch Diplom-Ingenieur Alwin Otto die Motor-Zerlegung; er hat bei KTM-Deutschland die Leitung des Kundendienstes inne.

Nachdem das Intervall für das Einstellen der **Ventile** bei der 990



**Fertig zum Sezieren: KTM-Mechaniker Johann Mayer benötigte nur rund eineinhalb Stunden, um das Triebwerk vollkommen in seine Einzelteile zu zerlegen.**

Adventure 15.000 Kilometer beträgt, muss der letzte Einstellvorgang am Testfahrzeug mindestens 20.000 Kilometer zurückliegen. Denn so viele Kilometer liegen zwischen der 15.000er-Inspektion und dem aktuellen Kilometerstand; beim dazwischen ausgeführten Service wurden die Ventile nicht inspiziert. „Alle Werte sowohl für die Einlass- wie für die Auslass-Ventile befinden sich bei

beiden Zylindern innerhalb der Sollwerte“, stellte Mayer zufrieden fest. „Da hat der Service-Mechaniker einwandfreie Arbeit geleistet“, freute sich auch Kundendienst-Chef Haslinger. „Und wenn er damals je gar nichts verändert hat, dann ist das ebenfalls ein Kompliment“, fügte er hinzu.

Die vier **Nockenwellen** zeigten genauso wenig Verschleißspuren wie die beiden Kolben, die

schon kurz nach der Demontage der Zylinderköpfe zur Begutachtung auf der Werkbank lagen. „Die Graphitbeschichtung an den Kolben, die Beschädigungen der Lauffläche in der Kaltstartphase vermeiden sollen, sind vollkommen neuwertig“, ergab die Inspektion der Experten. Auch Ventile und Brennraum zeigten ein „Bild wie aus dem Lehrbuch“.

„Da haben wir's wohl“, war nach einiger Zeit Johann Mayer zu hören. Er hatte den **Schaltimpulsgeber** demontiert und bemerkte dabei einen offenbar defekten O-Ring. Seit einiger Zeit war ja an der Adventure schon kurz nach dem Abstellen auf dem Seitenständer mehrfach ein frischer Ölfleck aufgefallen. Wo das Öl austrat, ließ sich aber bei montiertem Motor-Unterschutz nicht feststellen. „Möglicherweise ging beim Ölnachfüllen was daneben, denn das ist ja doch ziemlich problematisch“, hatte der KTM-Kundendienstleiter noch gemutmaßt, nachdem zu Anfang der Motor-Unterschutz demontiert worden war. Er enthielt allerlei Öl. Oder war der Öltank beim Nachfüllen überfüllt worden? „Habe Öl kontrolliert. War zu voll!“, lautet nämlich eine Eintragung im Fahrtenbuch. Beide Überlegungen erwiesen sich indes als falsch. Doch wie wäre der Schaden zu beseitigen gewesen, wenn das Triebwerk nicht demontiert worden wäre? „Das wäre beim nächsten Service hundertprozentig gefunden worden“, war sich Mechaniker Mayer sicher. Denn auf jeden Fall wäre nach Ende der Servicearbeiten eine Probefahrt ohne Motorschutz erfolgt, und danach hätte man zwingend bemerkt, wenn irgendwo Öl ausgetreten wäre. „Kein KTM-Mechaniker hört dann mit der Fehlersuche auf, bevor er die Leckage gefunden hat“, bekräftigte Kundendienstleiter Otto.



**Der Zustand jedes Details, hier die zerlegte Kupplung, wird von Ingenieur Franz Haslinger mit der Kamera dokumentiert.**



**KTM-Ingenieur Alwin Otto (links) beschäftigt sich mit der Getriebewelle, Toni Sacher beäugt kritisch Kurbelwelle und Pleuel.**



**Einzige Änderung im 990er-Triebwerk: Der ursprünglich formschlüssige Drehmomentbegrenzer (links) wurde durch einen kraftschlüssigen (rechts) ersetzt.**



**Hier am Schaltimpulsgeber findet sich der Grund für den schleichenden Ölverlust.**

Angesichts der bisher sehr guten Service-Erfahrungen gibt es für RM keinen Grund, an dieser Aussage zu zweifeln.

**Kurbelwelle, Kupplungslamellen, Hauptlager** – kein einziges Motorbauteil wies erkennbaren oder gar messbaren Verschleiß auf. Sowohl die Kolben wie die Zylindermaße bewegten sich innerhalb der Einbautoleranzen. „Ich würde zu diesem Triebwerk sagen: gerade gut eingefahren“, bilanzierte Kundendienst-Chef Haslinger die Motor-Zerlegung. Sämtliche Teile müssten seiner Überzeugung nach ohne weiteres nochmal die gleiche Fahrleistung absolvieren, ohne dass Probleme auftreten.

In der abschließenden „Roundtable-Runde“ ging Haslinger erneut auf den nicht messbaren Verschleiß des Triebwerks ein. „Dafür gibt es nach meiner Überzeugung drei Gründe. Der Motor wurde sorgfältig eingefahren, das Fahrzeug kam regelmäßig zur Inspektion in die Werkstatt und es wurde nach dem Kaltstart nicht sofort hoch belastet“. Was wäre, wenn einer oder gar mehrere dieser Punkte nicht beachtet worden wären? „Der Motor wäre wohl nicht defekt, aber wir würden ganz klar einen sicht- und messba-

ren Verschleiß an zahlreichen Bauteilen feststellen“, so Haslinger. Selbstverständlich hatten sich alle Fahrer des Saisonstestfahrzeuges an die Vorgabe „Warmfahren“ gehalten. Das wird durch den guten Zustand des Motors bestätigt.

„Wollen Sie denn die Adventure nicht eine weitere Saison unter die Lupe nehmen?“. Toni Sacher, stellvertretender RM-Chefredakteur, ist auf die Frage von Franz Haslinger nicht vorbereitet. Nochmal 35.000 Kilometer auf die Adventure schrubben? Nach Rücksprache mit Chefredakteurin Lixi Laufer sagte er frohgemut zu: „Okay, machen wir.“

Wenn Sie, liebe Leser, dieses Heft in der Hand halten, wird sich die KTM also bereits wieder im Einsatz für die Redaktion befinden. Beim Zusammenbau des Triebwerks wurden nur die Dichtungen ersetzt. Und ein Zahnrad wurde ausgetauscht. Nicht, weil es verschlissen war, sondern weil in der Serie seit einigen Monaten der Drehmomentbegrenzer von „formschlüssig“ auf „kraftschlüssig“ umgestellt worden ist. Damit sollte das Testfahrzeug auf den aktuellen Serienstand gebracht werden. Vorteil des modifizierten Drehmomentbegrenzers: Wenn der Gasgriff beim Starten des Triebwerks nicht ganz geschlossen ist, gibt es nicht mehr die bislang üblichen grausamen Schläge. Wir werden sie wahrlich nicht vermissen...

Die Modifikation des Drehmomentbegrenzers und die Änderung des ABS-Abschaltknopfes sind übrigens die beiden einzigen Änderungen, die seit Produktionsaufnahme der 990 Adventure Anfang 2006 in die Serie eingeflossen sind. Damit ist „unsere“ KTM nunmehr auf dem letzten technischen Stand. Sie tritt ihre zweite Test-Saison allerdings nicht mehr mit den Kunststoffkoffern an, sondern mit Aluboxen. Auf diese Weise soll unter anderem überprüft werden, ob sich das oft kritisierte Fahrverhalten bei hohem Tempo verändert. *fbn*

Drehzahlen (und die recht hohen Tempi!) führen nun mal zu höherem Durchsatz der Einspritzanlage. Aber andererseits scheint auch der Wirkungsgrad des Triebwerks vom Optimum noch ein Stück entfernt zu sein. Negative Konsequenz des zu hohen Verbrauchs ist die für eine Reise-Enduro nicht zufriedenstellende Reichweite (insbesondere im Zusammenwirken mit der recht früh aktiv werdenden Tank-Warnleuchte): Mal sind erst 160, mal 180, dann 200 Kilometer seit dem Volltanken vergangen. 250 oder mehr am Stück gefahrene

dere, ähnlich starke Fahrzeuge mit 5,0 bis 5,5 Liter aus).

Zum **Fahrwerk**. Es gehört, wie auch der Motor, zu den insgesamt positiven Seiten der 990 Adventure. Die Feder- und Dämpfungselemente, von der Konzerntochter White Power stammend, lassen sich vielfältig einstellen, so dass sich für jeden Anspruch und für jeden Belastungszustand eine Lösung findet. Für die Justierung der Federvorspannung des Zentralfederbeins gibt es ein Handrad zur hydraulischen Einstellung. Je schlechter das Geläuf wird, desto besser



**Ohne Anbauteile lässt die KTM keinen Zweifel an ihrer Abstammung von den Wüstenrennern aufkommen. Das „Ready to race“-Motto wird optisch wirkungsvoll umgesetzt.**

Kilometer kamen im Testzeitraum nicht oft vor.

Auch wenn die KTM nach Überzeugung aller Fahrer einen zu hohen Verbrauch hat, so muss man dennoch ein wenig relativieren. Im Zuge des in den Vogesen durchgeführten Mittelklasse-Vergleichstests kam die KTM auf einer sehr schnell gefahrenen Bergetappe über eine Distanz von 192 Kilometer auf einen Durchschnittsverbrauch von 6,4 Liter; die getestete Honda CBF 1000 mit ebenfalls 98 PS benötigte sogar durchschnittlich 6,9 Liter... (allerdings kamen an-

kann sich die mit 210 Millimetern Federweg vorn und hinten aufwartende KTM in Szene setzen. Egal ob Frostaufbrüche, Kanaldeckel oder andere straßenbautechnische Unzulänglichkeiten, das KTM-Fahrwerk, gekennzeichnet durch ein 21 Zoll großes Vorderrad und ein 18 Zoll messendes Hinterrad, lässt sich durch nichts erschüttern. Ist der Untergrund von der feinen, schnellen Sorte, macht die KTM nicht weniger Spaß; bevor die Schräglagenfreiheit aufgebraucht ist, beginnen die Reifen – es sind bislang ausschließlich Pirelli ▶

MT 90 freigegeben – wegzu- rutschen. Die Pirelli können auf Asphalt voll und ganz zufrieden stellen; sowohl auf trockener wie auf nasser Straße vermitteln sie ein sehr sicheres Gefühl. Und angesichts von Laufleistungen um die 10.000 Kilometer kann man auch über die Haltbarkeit nicht wirklich klagen. Lediglich die ersten zwei Hinterreifen waren schon nach 5.000 bis 6.500 Kilometern am Ende.

Nicht ganz zufriedenstellend agiert das Fahrwerk, wenn die sehr breit bauenden Koffer beladen sind. Ab ca.

hoch, so dass man das System als feinfühlig bezeichnen kann. Allerdings taucht die Front der Adventure mit ihren extrem langen Federwegen bei starken Bremsmanövern sehr stark ein, was nicht alle Fahrer goutieren. Als sehr angenehm erwies es sich, dass die KTM beim Bremsen in Kurven so gut wie keine Aufstelleneigung kennt. Deshalb kann im Notfall weit in Kurven hinein gebremst werden. Das ABS ist, wenn's mal härter ins Gelände gehen sollte, per Knopfdruck abschaltbar; der dafür zuständige gelbe Button befindet sich, gut



**Ausgiebiger Bremsentest: Der Vorderreifen wimmert, das Hinterrad ist kurz vor dem Abheben. Das serienmäßige ABS regelt feinfühlig und schnell.**

170 km/h ist dann ein mehr oder minder starkes Pendeln um die Hochachse des Fahrzeugs spürbar. Je nach Nervenstärke des Fahrers lässt sich das Tempo zwar noch steigern, doch wirkliche Freude kommt dann – insbesondere auf längeren Etappen – nicht auf.

Die **Bremsen** – vorne agiert eine Doppelscheibe, hinten eine kleinere Einzelscheibe, serienmäßig von einem ABS überwacht – gehören zum Besten, was der Markt bietet. Die Bremswirkung ist gut, die Regelungsintervalle des ABS sind sehr

erreichbar, im Cockpit. Die Abstimmung des ABS ist sehr praxisgerecht, denn der Regelungseingriff erfolgt auf lockerem Untergrund relativ spät, so dass man nicht schon wegen 100 Metern Feldweg das ABS ausschalten muss.

Der gelbe ABS-Knopf ist die Ursache dafür gewesen, dass das RM-Testfahrzeug rund zwei Monate lang (bis zum Tachostand von 13.800 Kilometern) unter einem mehrfachen Ausfall der Instrumente gelitten hat; er war nämlich nicht ganz wasserdicht. In der Folge setzten bei Regen Wegstreckenanzeiger

**Wartung, Service, Störungen und Kosten**

**Die Service-Vorschrift lautet: Erstinspektion bei 1.000 Kilometern, dann alle 7.500 Kilometer. Das ist relativ aufwändig; viele Hersteller wollen ihre Fahrzeuge nur noch alle 10.000 Kilometer in der Werkstatt sehen.**

- Die Übergabe der RM-Saisonstestmaschine durch den deutschen Importeur, die KTM Sportmotorcycle Deutschland GmbH, erfolgte, als der erste Service bereits erledigt war. Laut KTM-Vorgabe werden dafür 5 Stunden und 10 Minuten benötigt; ein Ölwechsel ist natürlich enthalten.
- Bereits vor dem ersten „richtigen“ Service war ein außerplanmäßiger Werkstattbesuch nötig (Laufleistung ca. 5.200 km), weil die hintere Bremse ausgefallen war. Zumindest eine Zeit lang sorgte die Wiederbefüllung des hinteren Bremskreislaufs inklusive sorgfältiger Entlüftung (Gewährleistung) durch KTM-Seifert in Neumarkt/Oberpfalz für ordentliche Bremswirkung.
- Der erste reguläre Service fand nach einer Laufleistung von rund 6.800 Kilometern statt und wurde von KTM-Grießer in Rosenheim ausgeführt. Arbeitsqualität und „Drumherum“ waren tadellos. Für den vorgeschriebenen Service waren 2,5 Stunden Arbeitszeit nötig, beim gegebenen Stundensatz von 57 Euro also 142,80 Euro. Das Material beim Ölwechsel schlug mit insgesamt 61,26 Euro zu Buche. Für den Reifenwechsel (vorne und hinten) waren weitere 79,90 Euro nötig (inklusive Schläuche, plus Reifen). Ein Satz Reifen kostet in der Regel um 200 Euro. Bei allen Preisen handelt es sich um Nettopreise; die Mehrwertsteuer muss also noch hinzugerechnet werden.
- Nur fünf Wochen nach dem ersten Kundendienst stand bereits der zweite Service an; diesmal kam die KTM in „Pauls Enduro Keller“ in München-Forstenried (Laufleistung ca. 14.700 km). Dieses Mal wurden für das Material beim Ölwechsel insgesamt 52,74 Euro berechnet, die beiden neuen Zündkerzen kosteten 14 Euro, der Austausch des hinteren Bremsbelags erforderte einen Materialaufwand von 55,98 Euro. KTM gibt für die 15.000er Inspektion eine Zeit von 395 Minuten, also rund 6,5 Stunden vor. Das führte beim Stundensatz von 64,80 Euro zu einer Summe von 426,60 Euro. Auch war wieder ein Satz Reifen fällig.
- Bis zum nächsten Service vergingen sieben Wochen; er wurde nach einer Laufleistung von ca. 24.900 Kilometern in der Enduro Bunker GmbH in Dachau ausgeführt. Auch hier klappte alles wie am berühmten Schnürchen. Im Rahmen dieser Inspektion wurde der ABS-Knopf ersetzt (Gewährleistung). Das Material für den Ölwechsel kostete 58,44 Euro, der Service selbst verursachte einen Aufwand von drei Stunden und damit 139,84 Euro (Stundensatz 46,80 Euro). Der Wechsel der Antriebskette erforderte einen Gesamtaufwand von 217,94 Euro. Für den Reifenwechsel inklusive der nötigen Nebenarbeiten und Material wurden 72,76 Euro berechnet. Diesmal musste auch ein defekter Blinker ersetzt werden; der Ersatzteilpreis betrug 11,59 Euro.



**Seit der Montage eines neuen Hauptbremszylinders für die hintere Scheibenbremse funktioniert diese einwandfrei. Das ursprünglich verwendete Bauteil wurde zum Hersteller Brembo eingeschickt.**

- Vier Wochen später fiel die hintere Bremse erneut aus, diesmal während einer Pässetour in den Dolomiten. Bei Motosport Snc. in Bozen/Südtirol bemühte man sich sehr, befüllte das System neu und entlüftete sorgfältig. Kosten entstanden nicht. Zwei Wochen später wurde dann bei Enduro Bunker in Dachau im Zuge der Gewährleistung der hintere Bremszylinder ausgetauscht (Laufleistung ca. 28.200 Kilometer); als Ursache des Übels wurde ein Haarriss in diesem Bauteil vermutet.
- Bis zum Ende des Saisonstests (km-Stand 32.808, Laufleistung ca. 33.750 Kilometer) fielen keine weiteren Wartungsarbeiten an. Allerdings wäre zu diesem Zeitpunkt der nächste Service fällig gewesen. Dabei hätten wir analog zu den bisher gewonnenen Erfahrungen mit einem Gesamtaufwand inklusive neuer Reifen von rund 600 bis 1.000 Euro rechnen müssen. Denn neben dem 30.000er Service waren u. a. auch die vorderen Bremsbeläge dran.



**Die Bremsanlage erbringt eine einwandfreie Leistung.**



**Federbeinverstellung.**



**Könnte mehr bieten: das Cockpit der 990 Adventure.**

und Tacho aus. So kommt's, dass sich ziemlich genau 900 gefahrene Kilometer nicht auf dem Tacho wiederfinden. Und deshalb ist eben auch

der bei Testende abgelesene Tachostand von 32.808 nicht echt; in Wahrheit wurden knapp 34.000 Kilometer zurückgelegt. Der mangelhafte ABS-Knopf wurde im Rahmen der vorgeschriebenen Wartung ausgetauscht; seither funktionieren Tacho und Wegstreckenzähler auch dann, wenn es regnet.

### Das RM-Fazit

Ein drehfreudiger, offenbar mechanisch äußerst zuverlässiger und verschleißarm arbeitender Motor, ein sehr gut austariertes Fahrwerk mit hervorragender Federung und überragenden Offroad-Eigenschaften, eine gute Bremsanlage mit serienmäßigem ABS – das klingt prima. Ist es auch. Zugleich aber stellen diese sehr positiven Bewertungen der KTM 990 Adventure nur eine Seite der Medaille dar. Denn ergänzend

zu den eben genannten „fahraktiven“ Punkten gibt es ja auch noch die touristischen Kriterien und den Aspekt Handhabung. Hier zeigt die KTM teils sogar sehr deutliche Schwächen, die den Umgang mit ihr beschwerlicher machen als das sein müsste. Erhebliche Verbesserungsmöglichkeiten sehen wir insbesondere in den Punkten Wind- und Wetterschutz, Cockpit und Ausstattung. Und beim Benzinkonsum.

Zerlegt man den Begriff Reise-Enduro in die beiden Bestandteile Reise und Enduro und bewertet diese in-

dividuell, dann ist die KTM im Punkt „Enduro“ Spitze. Im Punkt „Reise“ dagegen verliert sie beträchtlich. Ob die KTM-Maxime „Mehr Enduro, weniger Reise“ tauglich und attraktiv ist, muss jeder für sich selbst entscheiden. Für einen größeren Markterfolg scheint es unerlässlich zu sein, „mehr Reise“ zu offerieren. KTM scheint die in drei, vier Jahren fällige Neuauflage einer Zweizylinder-Adventure offenbar unter dem Aspekt „Viel Enduro, viel Reise“ optimieren zu wollen. Der Ansatz gefällt uns... □



**Und weiter geht's: Auch 2007 sind wir mit „unserer“ Adventure unterwegs. Am Ende der Saison wollen wir eine „7“ als erste Ziffer auf dem Kilometerzähler sehen...**

## Technische Daten

### Kosten

Kaufpreis 12.598 Euro inklusive ABS zzgl. Nebenkosten

### Motor

Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-V-Motor (75°). DOHC, Tassenstößel, vier Ventile pro Zylinder, Trockensumpfschmierung, Verdichtung 11,5:1, Leistung 98 PS (72 kW) bei 8.500/min, maximales Drehmoment 95 Nm bei 6.500/min, Hubraum 999 cm<sup>3</sup>, elektronische Einspritzung und Transistorzündung, zwei G-Kats, Sekundärluftsystem, Batterie 12 V/11,2 Ah.

### Kraftübertragung

Mehrscheiben-Ölbadkupplung, 6 Gang-Getriebe, Kette.

### Fahrwerk

Stahl-Gitterrohrrahmen mit angeschraubtem Alu-Heck. Vorn Upside-down-Telegabel, Ø 48 mm, voll einstellbar. Hinten Alu-Profilschwinge mit Zentralfederbein und Umlenkung, voll einstellbar, Federweg vorn/hinten 210/210 mm.

### Räder und Bremsen

Alu-Speichenräder vorn/hinten 2,15 x 21/4,25 x 18. Schlauchlose Bereifung vorne/hinten 90/90-21/ 150/80-18. Vorne Doppelscheibenbremse, Ø 300 mm, hinten Scheibenbremse, Ø 240 mm, abschaltbares ABS serienmäßig.

### Maße und Gewichte

Länge/Breite 2250/860 mm, Lenkkopfwinkel 63,4 Grad, Radstand 1570 mm, Nachlauf 119 mm, Sitzhöhe 860 mm, Leergewicht fahrfertig mit ABS ca. 230 kg, Zuladung 200 kg, Tankinhalt 22 Liter.

### Fahrleistungen

0-100 km/h ca. 3,5 sec, Vmax ca. 215 km/h. Verbrauch 5,4-9 Liter Super auf 100 km.

### Wartungsintervalle

Alle 7.500 km, zwei Jahre Garantie.

### Farbvarianten

Orange, schwarz-anthrazit.

### Originalzubehör (Auswahl)

Koffertträgersystem € 241,60; Koffer Alu 35 oder 41 Liter € 260; Innentasche 35 oder 41 Liter € 28,90; Kofferset Adventure € 482,70; Topcase Adventure 42 Liter € 240,70; Trägerplatte für Topcase € 58; Rückenlehne für Sozius € 46,40; Innentasche für Topcase € 37,70; Tankrucksack 18 Liter € 134,40; Lenkererhöhung € 28,90; Sitzbank niedrig (-20 mm) € 124,70; Sturzbügel € 192,40; Alarmanlage € 337,40; Roadbookhalter Kit € 337,40. Sturzbügel, Hitzeschutz Carbon vorne/hinten, Schwingenarmbolzendeckel.