





KILOMETER- MARATHON

Volle 75.000 Kilometer hat unsere KTM 990 Adventure in nur 20 Monaten im Redaktionsdienst abgespult. Damit ist es Zeit, sie gründlich zu inspizieren und Bilanz zu ziehen: Wie haltbar ist die österreichische Reise-Enduro? Wo liegen ihre Stärken und Schwächen?



Eiseskälte auf dem Weg zum „Schlachthof“. Der Tacho steht am Ende der letzten Dienstfahrt bei 75.066 Kilometern.



Viel herumgekommen ist die KTM in ihren 20 Dienst-Monaten (v.l.): Sardinien, Kroatien und Norwegen waren Zielgebiete.

Der 20. Dezember 2007 ist ein herrlicher Tag – bloß nicht zum Motorrad fahren. Die südostbayerische Landschaft ist weiß verveift, die Luft klar und mit minus acht Grad Celsius klirrend kalt. Für RM-Mitarbeiter Markus Hummel, der die Dauertest-KTM in den letzten Wochen gefahren hat, ist es aber Ehrensache, sie „zum Schlachthof“ zu fahren. Die 990 Adventure, die Mitte April 2006 als Neufahrzeug zu RM gekommen ist, soll bei KTM-Deutschland in der Nähe von Amberg/Oberpfalz zerlegt und systematisch be-

gutachtet werden. Es ist auch nicht die KTM, die an diesem Tag für eine Fahrtverzögerung sorgt, obwohl die Straßen teilweise ziemlich glatt sind: Hummels Helmvisier beschlägt immer wieder und friert angesichts der tiefen Temperaturen zu.

75.066 Kilometer zeigt der elektronische Wegstreckenzähler beim Eintreffen in Amberg-Ursensollen auf dem Hof von KTM-Deutschland. Damit hat die KTM seit ihrer Wieder-Indienststellung im Februar 2007 rund 41.500 Kilometer zurückgelegt – für nur zehn Monate eine außer-

gewöhnlich hohe Leistung. Wieder-Indienststellung (als Erläuterung für neue RM-Leser) deshalb, weil das Triebwerk im Dezember 2006 nach rund 34.000 gefahrenen Kilometern schon einmal zerlegt worden ist; auf Grund der hervorragenden Verfassung wurde es ohne Teile-Tausch wieder zusammengebaut und der Test ging Mitte Februar ins zweite Jahr.

KTM-Monteur Johann Mayer benötigt mit seinen 55 Jahren zwar zum Lesen eine Brille, doch könnte er die Augen für die Motor-Demontage im Grunde komplett

geschlossen halten: Jeder Handgriff sitzt. Nockenwellen, Ventile, Kolben, Pleuel – Stück für Stück „purzeln“ die Einzelteile aus dem Motorgehäuse, werden gewaschen und anschließend exakt auf den hundertstel Millimeter vermessen. Das Ergebnis kann sich mehr als sehen lassen: „Wiederzusammenbauen und weiterfahren“, so lautet Mayers kurzes Fazit. „Dem Triebwerk traue ich ohne weiteres noch mal 75.000 Kilometer zu“. Auch KTM-Kundendienstleiter Alwin Otto freut sich: „Diesen Motorzustand darf man wohl als

Plus-/Minuspunkte

- + Anhaltender Fahrspaß
- + beeindruckende mechanische Langlebigkeit
- + sehr gute Zuverlässigkeit
- + gute Beherrschbarkeit
- + sehr gute Reifenwahl (Pirelli MT 90)
- + gutes ABS
- + sehr gute Federelemente
- + gute Verarbeitung
- Hoher Benzinverbrauch, geringe Reichweite
- nicht zufriedenstellende Fahrstabilität bei hoher Geschwindigkeit mit Koffern
- eingeschränkter Fahrkomfort
- Bedienung insgesamt verbesserungsfähig
- unbefriedigendes Gepäcksystem
- kraftraubender Hauptständer
- unpraktische Tank-Zweiteilung
- nur ein Reifenfabrikat (Straße) freigegeben
- geringe Wartungsintervalle (7.500 km)
- hoher Serviceaufwand



Bangemachen gilt nicht!
Die Adventure musste jedes Metier bewältigen, egal ob Rennstrecke in Ungarn oder Offroad in den Alpen.

Die Jungs vom Enduro-Bunker in Dachau führten alle Inspektion mit größter Sorgfalt durch und waren stets sehr hilfsbereit.

Kompliment betrachten. Aber das zeigt auch, wie wichtig ein regelmäßiger und qualitativ guter Service ist.“ Eine sorgfältige Behandlung – schonendes Warmfahren vor harter Belastung sowie regelmäßige Wartung – seien die Voraussetzung dafür, dass das KTM-Motorenkonzept seine Belastungsfähigkeit über lange Distanzen unter Beweis stellen könne.

Toni Sacher hat es sich, wie Markus Hummel, nicht nehmen lassen, das Zerlegen des Triebwerks aufmerksam zu verfolgen. Beide sind sehr angetan von dem, was sie in

nur zwei Stunden zu sehen bekommen: „Tolle Qualität“, so Sacher. Und Hummel fügt hinzu: „Beeindruckend. Schließlich hab’ ich sie ja doch immer wieder ganz schön geschunden.“

Die 990 Adventure mit dem österreichischen Kennzeichen BR 4VEF ist bei Erscheinen dieses Heftes bereits wieder zusammengebaut und setzt ihre Fahrt über die Straßen Europas fort. Ihr neuer Besitzer, da sind sich alle Zeugen der Zerlegungsaktion sicher, braucht sich um die mechanische Haltbarkeit nicht zu sorgen.



Wacker geschlagen

Das fiel im Test-Alltag auf.

Die KTM 990 Adventure war im zweiten Teil des Dauertests, also im Jahr 2007, wiederum ganz überwiegend onroad unterwegs; Ausnahme war, wie schon im Jahr zuvor, das Erzberg-Rodeo in der Steiermark (Österreich), wo knapp eine Tankfüllung im Offroad-Modus verbrannt wurde. Das bedeutet, dass die Reise-Eignung der KTM erheblich stärker gefragt war als ihr Offroad-Talent. Die Reiseziele erstreckten sich über weite Teile Europas: Das Nordkap war genauso dabei wie Ungarn, Kroatien, Spanien, Frankreich und natürlich sämtliche Alpenländer.

Außer unregelmäßigem Kettenspannen gehörten zahlreiche Fahrten zur Werkstatt zum Testprogramm. Wegen teils sehr langer

Viele grundsätzliche Beurteilungen der KTM 990 Adventure können Sie im Heft 2007/2 nachlesen, in dem die Erkenntnisse des ersten Testjahres detailliert dargestellt sind. Ergänzend ist folgendes anzumerken: Der Benzinverbrauch lag im zweiten Testabschnitt tendenziell niedriger. Offenbar hat sich jeder Fahrer im Lauf der langen Zeit doch angewöhnt, die vorhandene Leistung nicht mehr konsequent auszunutzen, sondern es etwas früher „genug“ sein zu lassen. Viele Eintragungen im Fahrtenbuch liegen zwischen 5,5 und 7,0 Liter Durchschnittsverbrauch. Damit sind natürlich auch die erreichten Reichweiten etwas gestiegen. 300 Kilometer ohne Tankstopp sind es aber dennoch nur sehr selten mal geworden.



Sondereinsatz Erzbergrodeo: Moderate Fortbewegung...

brauch der Adventure ergab sich auf einer Schweiz-Reise: Nach 264 Kilometern passten lediglich 13,1 Liter Super in die beiden Tanks, was einem Durchschnitt von 4,96 Litern pro 100 Kilometer entspricht. Dieser Wert ändert freilich nichts daran, dass der Adventure-Verbrauch über den gesamten

Testzeitraum um mindestens einen Liter zu hoch lag.

Über den gesamten Testzeitraum zog sich auch das Dilemma des bei hohem Tempo instabilen Fahrwerks hin. So sehr das Fahrverhalten der Adventure auf kurvigem Land- und Bergstraßen gefällt, so enttäuscht waren manche



...und ein sauberer Drift – die KTM beherrscht beides.

Reisen erfolgten Reifenwechsel manchmal etwas früher als profiltechnisch notwendig. Für die rund 41.500 im vergangenen Jahr zurückgelegten Kilometer waren sechs planmäßige Werkstattbesuche zur Ausführung der vorgeschriebenen Servicearbeiten nötig. Dazu kamen drei außerplanmäßige Werkstattbesuche (Lenkkopflager und Speichen, Spiegel- und Auspuffdefekt, Batteriezusammenbruch). Aufwendigste Reparatur war der Tausch der kompletten Kupplung nach rund 73.000 gefahrenen Kilometern.

Zweimal im Testzeitraum hat RM ausprobiert, wie sich die Adventure mit 91 ROZ-Sprit, also Normalbenzin fährt. Dazu muss lediglich eine Steckverbindung gelöst werden. „Im unteren und mittleren Drehzahlbereich alles wie gehabt, aber obenrum fehlt doch ein bisschen Leistung“, so der Eintrag von RM-Mitarbeiter Markus Hummel im Fahrtenbuch. Bei engagierter Fahrweise hat er auch hier Verbräuche von 7,0 bis 8,2 Liter notiert, mit gemäßiger Gashand kam er auf Werte um die sechs Liter. Der absolut niedrigste Ver-

Service-Aufwand 2007

km-Stand ausgeführte Arbeiten

33.538	Erneute Übernahme nach Einjahres-Dauertest
34.900	Speichen am Vorderrad nachgezogen, Lenkkopflager nachgezogen, Zugstufeneinstellung der Gabel auf Werkseinstellung gebracht
39.800	Kundendienst mit Ölwechsel
47.850	Kundendienst mit Ölwechsel, Ventileinstellung, Luftfiltertausch, Zündkerzentausch, neue Reifen vorne und hinten
53.500	Kundendienst mit Ölwechsel, Luftfilterwechsel
56.900	Hinterreifen gewechselt (gebr. Reifen)
59.501	Kundendienst mit Ölwechsel, Zündkerzen, Luft- und Ölfilter getauscht, Ventile eingestellt, Lenkkopflager nachgezogen, Kettensatz erneuert, Bremsklötze hinten ersetzt, neue Reifen vorne und hinten
66.325	Kundendienst mit Ölwechsel, Bremslichtschalter erneuert, Benzinbahn links erneuert (Sturzscha-den Erzberg), Steckdose eingebaut
66.620	Spiegel links locker
70.300	Spiegel links ersetzt (verstellte sich selbsttätig), Dichtung zw. Auspuffkrümmer und Endtopf rechts ersetzt
71.000	Batterie-Zusammenbruch: Batterie ersetzt
71.900	Reifenwechsel auf Conti TKC 80
72.923	Kundendienst mit Ölwechsel, Ventile einstellen, Radlager hinten ersetzt, Bremsklötze vorne ersetzt, Brems-scheibe und -klötze hinten ersetzt, Kupplung erneuert
75.066	Motor zur Überprüfung zerlegt

Kostenposition	Menge	Preis pro Einheit	Summe
Benzin	5250 Liter	à 1,30 Euro	6.825 Euro
Öl zum Nachfüllen	5 Liter	à 20 Euro	100 Euro
Service	10 Besuche	235 bis 611 Euro	3.652 Euro
Reparaturen			2.358 Euro
Reifen	7 Sätze	à 275 Euro	1.925 Euro
Summe Betriebskosten			14.860 Euro
Wertverlust			5.200 Euro

Fahrer auf deutschen Autobahnen. Einwandfrei geradeaus läuft die KTM nur ohne Gepäck; wird sie – wie es nun mal Bestimmung einer Reise-Enduro ist – mit Koffern ausgerüstet, fängt zumeist zwischen 160 und 180 km/h ein Rühren um die Längsachse an. Es kann unterschiedliche Ausmaße annehmen. Mit zunehmender Testdauer haben wir's als unabänderlich akzeptiert und versucht, das einzig Positive daran zu sehen – wer langsamer fährt, verbläst weniger Sprit...

Einige Zeit war das auf Wunsch lieferbare größere Windschild montiert. Es beeinflusste die Fahrstabilität negativ, ließ die Maschine also noch früher ins Pendeln kommen. Auch wuchs die Geräuschkulisse für den Fahrer, wogegen der Winddruck auf die Schultern zurückging. Sehr erfreut über die voluminösere Scheibe gab sich dagegen die Sozia: „Weitaus weniger Winddruck“ und

ein „insgesamt höherer Fahrkomfort“, so steht's im Fahrtenbuch.

Der gegen Testende versuchsweise montierte grobstollige Conti-Reifen vom Typ TKC 80 harmonierte mit dem Adventure-Fahrwerk sehr gut. Erstaunlicherweise entfaltete er sogar eine „beruhigende“ Wirkung: Das sonst übliche Lenkerwackeln bei Geschwindigkeiten zwischen 80 und 60 km/h trat mit ihm nicht auf. Im regulären On-road-Fahrbetrieb stellt der Conti natürlich keine Konkurrenz zum sehr guten (prima Haftung, gute Lebensdauer) Pirelli MT 90 dar.

Ärgerlich (und nach noch nicht mal zwei Jahren auch unnötig) war der Batterie-Kollaps, der die Adventure gegen Testende vorübergehend lahm legte. Da dieser Schaden ungefähr zur selben Zeit auch bei anderen Fahrzeugen dieses Bauzeitraums mit weitaus geringerer Laufleistung auftrat, ist



www.endurobunker.de
 ... der ultimative Onlineshop für Neu- und Gebrauchtteile



- > KTM Vertragshändler
- > Husqvarna Vertragshändler
- > Shops in Lenting und Dachau
- > Kinder-Motocross-Bekleidung
- > Deutschlands größter Händler für Enduro Gebrauchtteile

Enduro Bunker GmbH
 Mittermayerstraße 48
 D- 85221 Dachau
 Telefon 08131 - 90 63 70

Enduro Bunker GmbH
 Bahnhofstr. 20
 D- 85101 Lenting
 Telefon 08456 - 91 29 30



zu vermuten, dass der Batterie-Lieferant „geschlampt“ hat.

Den Austausch der Kupplung nach rund 73.000 Kilometern bewerten wir als noch regulären und damit akzeptablen Verschleiß; die zahlreichen Foto-, Mess- und Vergleichsfahrten unter allen nur denkbaren Bedingungen, welche die Testmaschine über sich ergehen

sich die Kosten für zwei zusätzliche Kettensätze, einige Bremsklötze und Bremsscheiben, eine Kupplungsreparatur gegen Ende des Tests sowie Kleinigkeiten von zusammen 2.358 Euro. Für die insgesamt sieben verbrauchten Reifensätze waren durchschnittlich je 275 Euro fällig, in Summe also 1.925 Euro.

Die Zukunft der KTM 990 Adventure

So zuverlässig das RM-Dauertestmotorrad die Distanz von 75.000 Kilometern auch abgespielt hat: Die Erwartungen des österreichischen Herstellers hat sie nicht erfüllt, denn die verkauften Stückzahlen liegen doch ein ganzes Stück hinter den Prognosen zurück. Zehn Prozent am europäischen Reise-Enduro-Gesamtmarkt, der bei etwa 40.000 Fahrzeugen jährlich liegt, waren anvisiert. Weder die 2003 vorgestellte 950 Adventure mit Vergasermotor noch die Anfang 2006 nachgeschobene 990 Adventure mit Einspritztriebwerk kam verkaufstechnisch wirklich auf Touren. So fanden in Deutschland in den letzten beiden Jahren exakt 906 Motorräder des Typs 990 Adventure den Weg auf die Straße, in Österreich waren es 577, in der Schweiz 223 Stück. 2008 bleiben sowohl das Normalmodell, das auch von RM gefahren worden war, wie auch die S-Variante (etwas verlängerte Federwege, kein ABS) unverändert und zum bisherigen Preis von 12.995 Euro im Programm.

Vermutlich macht man sich am KTM-Stammsitz längst darüber Gedanken, wie es mit

der Adventure längerfristig weiter geht. Als langjähriger Beobachter der KTM-Bemühungen, der überaus erfolgreichen BMW GS Paroli bieten zu wollen, wird man wohl davon ausgehen dürfen, dass KTM bereits intensiv daran arbeitet, einen „GS-Killer“ auf die Räder zu stellen. Was es dazu braucht, ist KTM längst klar: ein großvolumigeres Triebwerk mit mehr Drehmoment im unteren und mittleren Bereich, eine deutlich verbesserte Fahrstabilität, eine sehr ausgewogene Mixtur aus sehr guten On- und Offroad-Fahreigenschaften, hohen Fahrkomfort mit guter Soziuseignung sowie ein gut nutzbares integriertes Gepäcksystem und eine breite Palette an hochfunktionalem Sonderzubehör zur Individualisierung. Zumindest ein großvolumigeres Triebwerk findet sich ja ab diesem Frühjahr im KTM-Programm: Der V2-Motor des Supersportlers RC 8 besitzt einen Hubraum von 1.148 Kubikzentimetern. Es braucht nicht viel Phantasie, um darüber nachzudenken, ob sich dieses – natürlich in seiner Spitzenleistung von aktuell 155 PS deutlich reduzierte – Aggregat nicht reiseenduro-tauglich machen lässt.



Auch lange Reisen zu zweit und mit viel Gepäck sind mit der Adventure ein Vergnügen. Nur die Sitzbank wurde auf Dauer ein wenig zu hart empfunden.

lassen musste, stellen mit Sicherheit eine gegenüber dem Normalbetrieb in der Hand eines Besitzers deutlich erhöhte Anforderungen dar. Kupplungskorb und -mitnehmer waren noch in akzeptablem Zustand.

Überhaupt: Das Fahren einer großvolumigen, schnellen Reise-Enduro geht nicht nur wegen der inzwischen hohen Spritpreise und des überdurchschnittlich hohen Adventure-Verbrauchs gehörig ins Geld. Insgesamt zehn reguläre Werkstattbesuche für unterschiedlich umfangreiche Inspektionen, aber stets mit Ölwechsel, schlugen mit Preisen von jeweils 200 bis gut 600 Euro zu Buche (Gesamtkosten: rund 3.650 Euro). Dazu addierten

Wie sieht es mit dem Werterhalt der Adventure aus? Die Schwacke-Liste veranschlagt das optisch gut erhaltene Fahrzeug nach zwei Jahren mit einem Restwert von 8.775 Euro (15.700 km); wegen der sehr hohen Kilometerleistung erfolgt jedoch ein deutlicher Abschlag auf 7.400 Euro. Ausgehend vom seinerzeitigen Neupreis von 12.598 Euro haben zwei Jahre äußerst intensiven KTM-Fahrens also einen Werverlust von rund 5.200 Euro zur Folge. „Heruntergerechnet“ auf eine auch für einen Reise-Enduristen hohe durchschnittliche Fahrleistung von 12.500 Kilometern jährlich liegen die Betriebskosten inklusive Wertverlust bei 3.343 Euro pro Jahr.

Auf's Hundertstel

So präsentierten sich wichtige Motorteile nach 75.000 Kilometern.

Ein auf den hundertstel Millimeter korrekt eingestelltes Ventilspiel zeugt für KTM-Mechaniker Johannes Mayer davon, dass der zuletzt durchgeführte Service qualitativ einwandfrei ausgeführt worden ist. Auch die Demontage der beiden Nockenwellen bringt

keinerlei Verschleißspuren zutage. Die Maße für Kolben- wie auch Zylinder-Durchmesser liegen innerhalb der Soll-Werte. Auch die jeweils drei Kolbenringe sind noch deutlich unterhalb der Verschleißgrenze. Das freut Alwin Otto von KTM (re.) und Markus Hummel.



Alles muss raus! Für Beanstandungen am Motor gab's keinerlei Grund.

Bauteil	Ist-Werte (mm)	Soll-Wert (mm)	Verschleißgrenze
Kolben-Ø	100,940/100,950	100,943 - 100,957	
Zylinder-Ø	101,020/101,020	101,025 - 101,130	
Kolbenringstoßspiel v.	0,40/0,40/0,35	0,15 - 0,35	0,50 mm
Kolbenringstoßspiel h.	0,35/0,35/0,35	0,15 - 0,35	0,50 mm
KW Hauptlager-Ø	49,990	49,975 - 49,995	
Hauptlagerspiel	0,035 - 0,040	0,025 - 0,055	0,08 mm
Pleuellager-Ø	41,99/41,99	41,99 - 42,01	
Pleuellagerspiel	0,05/0,05	0,03 - 0,06	0,08 mm



Zuverlässiges Reisemotorrad: mal schnell zur Horizonterweiterung von Bayern nach Norwegen (siehe auch RM 2007/1).

Technische Daten KTM 990 Adventure

Kosten

Kaufpreis 2006 12.598 Euro, aktueller Preis 12.995 Euro jeweils inklusive ABS zuzüglich. 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 cm³, elektronische Einspritzung und Transistorzündung, zwei G-Kats, Sekundärluftsystem, Batterie 12 V/11,2 Ah.

Kraftübertragung

Mehrscheiben-Ölbakcupplung, 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/ ca. 3,5 sec, Vmax ca. 215 km/h. Verbrauch 4,9-10,2 Liter Super auf 100 km.

Wartungsintervalle

Alle 7.500 km, zwei Jahre Garantie.

Farbvarianten

Orange, schwarz-anthrazit.

Originalzubehör (Auswahl)

Kofferträgersystem € 247,90; Koffer Alu 35 oder 41 Liter € 286,60; Innentasche 35 oder 41 Liter € 29,70; Kofferset Adventure € 494,90; Topcase Adventure 42 Liter € 247; Trägerplatte für Topcase € 44,60; Tankrucksack 18 Liter € 137,90; Lenkererhöhung € 29,70; Ergo-Sitzbank € 157,70; Heizgriffe € 79,30; Touring-Windschild € 119; Sturzbügel € 197,40; Alarmanlage € 346,10; Roadbookhalter Kit € 346,10; Titan Endschalldämpfer Set € 941,10; Karbon-Tankschutz € 197,40; Karbon-Kuppl.-deckel € 98,20; Karbon-Zündungsdeckel € 109.