

Viel Offroad auch mit höherer Beladung als Teil des Dauertests



änderter Form, aber
ter Polsterung. Eine
durchgeführte Leis-
sung ergibt auf dem
stand knappe 105 PS
er Wert.

ist der Entschluss
und der Redaktion
am gefasst, die Ge-
nanz für die 950er auf
ometer zu erweitern,
Dauertest noch einen
rlichen Touch: Wäh-
s Aufenthalts in Rom
Motorrad gestohlen.
der italienischen Po-
heraufgefunden und
herausgerückt wird,
KTM erst einmal voll-

ständig durchzuchecken, ver-
gehen sage und schreibe fast
vier Monate – ein nicht vorge-
sehener Zeitraum, um den sich
der Abschluss des Dauerein-
satzes verzögert.

Auf den letzten 10.000 Kilo-
metern macht die Kupplung mit
einer weiteren Variante nicht zu-
friedenstellender Funktion auf
sich aufmerksam: Hin und wie-
der rupft sie beim Anfahren hef-
tig und laut kreischend. Bei Ki-
lometerstand 54.680 absolviert
die KTM nochmals eine Leis-
tungsmessung, diesmal auf
einem neutralen Prüfstand –
mit über 105 PS als bestätig-
tes Resultat.

Nach 60.029 Kilometern zeigt
das geländeerprobte und für ei-
ne Reiseenduro außergewöhn-
lich robuste Fahrwerk nicht die
geringsten Verschleiß-Erschei-
nungen. Die Radführungs- und
Federelemente, also Gabel,
Schwinge und Federbein, las-
sen kein übermäßiges Spiel er-
kennen, was sich auch im nach-
wie vor perfekten Fahrverhal-
ten äußert – eine der Stärken
der KTM. Deshalb verzichten
wir an diesen Teilen auf eine
Verschleißmessung. **Nach der
beschriebenen Änderung der
Hinterradfederung lässt sich
zum Fahrwerk allgemein sa-
gen: Derzeit kennen wir kei-
ne Reiseenduro dieser Klas-
se, die mit derartigem Tempo
über Holperstraßen fliegt, satt
und sicher liegend, schnell
wie keine. Das macht unge-
heuer Spaß** – schade nur, dass
die zwar gut geformte, aber har-
te Bank auf die Dauer das Ver-
gnügen trübt und den Eindruck
von der hervorragenden Fede-
rung etwas verfälscht.

Stehvermögen demonstriert
schließlich auch der vollständig
zerlegte Motor, bei dessen Ein-
zelteilen die Verschleißmessung
noch lange keine Sorgenfalten
auf die Stirn treibt. Kurbel-
trieb mit Kolben und Zylindern
sind im Sollbereich, die No-
ckenwellen haben keine Lauf-
spuren, den Ventilen und Ven-
tilsitzen sieht man ihre Laufleis-
tung nicht an und die Ventilfüh-
rungen sind von der Verschleiß-
grenze noch weit entfernt.

Von Verschleiß kann auch
beim Getriebe nicht die Re-
de sein, das mit spiegelblan-
ken Zahnflanken und neuwer-
tigem Schaltmechanismus im
Wortsinn glänzt, dazu die Kupp-
lung in einwandfreiem Zustand.
Die sich fast über die gesamte
Testdistanz hinziehenden Un-
zulänglichkeiten zu letzterem
Punkt führt man nach der Zer-
legung auf den Kupplungs-
druckverstärker zurück: Das
ist ein kleines zylindrisches
Teil, das über vier schiefe Ebe-
nen beim Einrücken der Kupp-
lung den Druck zwischen La-
mellen und Reibscheiben me-
chanisch verstärkt. Dieses Teil
zeigt deutliche Laufspuren und



hätte schon früh ausgewechse-
werden müssen.

Eine oft gehörte Äußerun-
von Fahrern während des Dau-
ertests: „Hätte sie keinen Ket-
tenantrieb, wäre sie mein Moto-
rad.“ Dabei braucht man keines-
wegs den Kardantrieb als al-
lein selig machend sehen, e-
ne besser geschützte und we-
niger pflegebedürftige Kette a-
einer Reiseenduro wäre scho-



ein Fortschritt. Ein Plus verdie-
sich der KTM-Antrieb aber auc-
so: Für ein kettengetriebenes M-
torrad erfolgt der Hinterrada-
und -einbau beispiellos leicht

Als wirkliche Kritikpunk-
bleiben am Ende die zwar g-
geformte, aber harte Sitzban-
der zu kleine Lenkeinschla-
die bescheidene Zuladung ur-
die durch die zwei Tankhälft-
arg eingeschränkte Servic-
Freundlichkeit, die sich bei j-
dem Werkstatt-Aufenthalt i-
Geldbeutel des Besitzers
Arbeitsstunden niederschläg-
Und, bisher nicht erwähnt:
den als Original-Zubehör a-
gebotenen stark nach vo-