

DER V2 IST DIE RETTUNG

KTM 950

Rally

Bevor wir losdonnern, schnallt sich „Nani“ einen Rucksack mit Erste Hilfe-Material auf. Das fängt ja schlecht an

VON ROLF LÜTHI (TEXT, FOTOS) UND MICHAEL ALSCHNER, HERWIG PEUKER (FOTOS)

Schon immer war das ein Traum von mir: In Begleitung von Rallye-Spitzenfahrern durch die Wüste düsen, auf einer aktuellen Werksmaschine. Und dieser unbescheidene Wunsch ist soeben in Erfüllung gegangen. Ich bin die KTM-Werksmaschine der neuen Baureihe 950 Rally durch die tunesische Wüste gefahren. Jawohl. Nur drei Stunden lang, aber immerhin.

Während also die Seele jubelt, versucht der überwältigte Journalist, die Eindrücke zu ordnen, um sachlich zu berichten von einem anderen Stern: dem Motorrad-Schlaraffenland gewissermaßen, in dem Drehmoment und Spitzenleistung fließen und immer schönes Wetter ist.

Also ganz von vorn: Die 950er Rally gewann bisher alle Rennen, bei denen sie an den Start geschoben wurde. Premiere

hatte die Zweizylinder-KTM bei der Ägypten-Rallye im Oktober 2001. Es folgte auf Anhieb Fabrizio Meonis Sieg bei der Dakar. Und die Maschine, die ich fuhr, kam direkt von der Tunesien-Rallye, die Joan „Nani“ Roma auf KTM 950 Rally gewann. Ein Motorrad, das im Rallyesport nach dem Rückzug der japanischen Werke und zuletzt von BMW keine Gegner mehr hat.

Dennoch ist es nach unserer Erfahrung keineswegs der Fall, dass man einfach draufsitzen und siegen kann. Auch wer die üblichen Sitzhöhen von Wettbewerbsenduros gewohnt ist, guckt ungläubig, wenn er sich das erste Mal auf die 950er Rally setzt. Ein Riesenviech von einem Motorrad, ein Meter Sitzhöhe, und dann kommt noch ein Lenkeinschlag dazu, so limitiert wie bei supersportlichen Stummellenker-Raketen. Und vor die ersten

Radumdrehungen im Sand hat der Gott aller Enduristen das Wendemanöver auf dem Parkplatz des Hotels gesetzt.

GAS HILFT IMMER

Der kleinen Gruppe von drei Journalisten – es gibt insgesamt nur vier solche Maschinen – fährt Nani Roma voran. Vor der Abfahrt schnallt er sich einen Rucksack an, rot mit weissem Kreuz drauf. Offensichtlich Material zur Pflege von Verletzten. Ein netter Tour-Einstieg.

Ein kurzes Stück Asphalt gibt uns Gelegenheit, die praktisch vibrationslose Laufkultur des V2 zu würdigen, seine kultivierte Gasannahme und das hart zu

Nur nicht versanden.
Wenn der weiche Boden droht,
das Vorderrad der 200 Kilogramm
schweren Wettbewerbsmaschine
zu verschlucken, heißt es:
Schnur geben



schaltende Getriebe zur Kenntnis zu nehmen und uns an die hohe Handkraft der Kupplung zu gewöhnen. Die Straße ermöglicht uns, mal kurz und heftig aufzudrehen. Es folgt vehemente Beschleunigung, ein angenehm energischer Vorwärtsdrang, der alle derzeit bekannten Reiseenduros ganz blass aussehen ließe.

Bei Reifentests erreichte Giovanni Sala mit der Gelände-Übersetzung mehr als 200 km/h (im Gelände), die Serienmaschine soll mit längerer Übersetzung noch schneller rennen. Sicher wird der in den Ohren aller genussfähigen Menschen herrlich klingende Auspuff für die breite Masse der korrekt Gescheitelten noch

erheblich leiser werden müssen, trotzdem relativiert das den schwer subjektiven Eindruck nicht: Wenn KTM die Rally so oder ähnlich auf die Straße bringt, werden wir damit an sonnigen Tagen losfahren, um die Buntledernen ganz fürchterlich zu erschrecken.

Als der von der Spitze der Gruppe aus das Geschehen diktierende Roma rechts abbiegt, haben wir den Untergrund unter den Rädern, auf dem die 950 Rally zu Hause ist: Wüstenpisten und Sanddünen. Ich stünde in der Nachfolge Münchhausens, wenn ich behaupten würde, ich wäre mit der 950 Rally ganz easy zurecht gekommen. Das Motorrad hat unter dem

Der Name der Bestie

Als im Juni 1998 bei KTM die Entwicklung des V2-Motors begann, kam bald die Bezeichnung LC8 in Gebrauch – nach der damals aktuellen Viertakt-Einzylinder LC4 schien das die nächste Stufe zu sein. Doch wenn LC4 Liquid-cooled Fourstroke bedeutet, was sollte uns dann LC8 sagen? Derzeit hat darum die KTM-Marketingabteilung die wenig dankbare Aufgabe, das ungeliebte Kürzel vergessen zu machen. Motorradfahrer sind eigensinnige Menschen, aber vielleicht gelingt's ja trotzdem.

Dreiecksverband.
In seinen konstruktiven Grund-
zügen erinnert der KTM-
Rahmen an das Baumuster
von Ducati



Bislang gibt es nur vier für Wettbewerb präparierte Maschinen der KTM 950 Rally. Der ab nächstem Jahr käufliche Serienabieger wird auf anspruchsvolle Tourenfahrer zugeschnitten. Der Name steht bereits fest: Adventure

unentschlossenen Fahrer unbestreitbar die Tendenz, übers Vorderrad zu schieben. Umgekehrt reagiert es einigermaßen willig auf (unbeholfene) Versuche, per Gasgriff um die Kurven zu steuern. Daraus folgt die absurde Erkenntnis, dass man sich aus ungemütlichen Situationen fast immer retten kann, indem man beschleunigt. Und da die Wüste im allgemeinen und ein Dünenfeld im Besonderen für den Neuling eine Aneinanderreihung ungemütlicher Situationen ist und der V2 wirklich gut im Futter steht, fährt man bald zügiger, als geplant. Dann stellt man fest, dass alles in bester Ordnung ist. Erstaunlich

auch, wie wenig sich das Fahrwerk von Rillen und Spuren irritieren lässt. Tatsächlich braucht man kaum darauf zu achten. Wenn die 950 Rally im sandigen Spurengewirr trotzdem ins Schlingern kommt, hilft, Sie ahnen es, Gas geben.

Die beim Endurofahren übliche Vor- und Zurückverlagerung des Fahrergewichts kann man sich dabei sparen. Ob man sich mit dem Oberkörper nach vorne lehnt oder ob man die Arme lang macht und nach hinten rückt, ist unwichtig. Solange man stehend fährt, das Motorrad gut mit den Beinen führt und, auch diesmal ahnen Sie es, Gas gibt, um das Vor-

derrad zu entlasten, geht's voran. Dass das so einfach per Gasgriff möglich ist, dafür sorgt einerseits der V2 mit seiner erstaunlichen Charakteristik.

Man könnte sagen, dass es sich in der unteren Drehzahlhälfte um die Leistungskurve eines Choppers handelt. Zumindest im Prinzip, denn der ganze Kurvenverlauf ist einfach 50 PS weiter oben angesiedelt. Schon bei 3000/min liegen 84 Newtonmeter an. Bei einem reglementarisch vorgeschriebenen Mindestgewicht von 200 Kilogramm (trocken) und einer solchen Motorcharakteristik ist es im weichen Sand hilfreicher, Gas zu geben, statt das Fahrergewicht nach hinten zu verlagern, um das Vorderrad zu entlasten.

Technische Daten

Preis: Es existieren vier unverkäufliche Einzelstücke
Leistung: 102 PS (75 kW) bei 8000/min. Maximales Drehmoment 97 Nm bei 6000/min
Motor: Flüssigkeitsgekühlter 75 Grad-V2-Motor, dohc (Kette/Zahnrad), Bohrung x Hub 100 x 60 mm, Hubraum 942 ccm, Verdichtung 11,5, Zwei Gleichdruckvergaser, Ø 43 mm, elektronische Zündung, Mehrscheiben-Ölbaddkupplung, Sechsganggetriebe, Endantrieb über Kette
Fahrwerk: Stahl-Gitterrohrrahmen mit angeschraubtem Alu-Rahmenheck. Upside down-Gabel, Ø 48 mm, Zug- und Druckstufe einstellbar. Zentralfederverein, Aluschwinge, Zug-, High- und Low-speeddruckstufe einstellbar. Federwege vorn und hinten 300 mm. Scheibenbremsen vorne, Ø 300 mm, Doppelkolbenzange. Scheibe hinten, Ø 240 mm, Doppelkolbenzange. Felgen 1,85 und 2,5 Zoll. Bereifung Michelin Desert mit Mousse, vorne in 90/90-21, hinten in 140/90-18
Abmessungen und Gewicht: Radstand 1575 mm, Lenkkopf 65,4 Grad, Nachlauf 119 mm, Sitzhöhe 1000 mm, Gewicht (fahrfertig mit Rallyeausrüstung, ohne Benzin) 200 kg, Tankinhalt komplett 58 Liter

Andererseits hat das Rallyeteam nach dem ersten Einsatz an der Ägyptenrallye an der Gewichtsverteilung gearbeitet. Der Öltank der Trockensumpfschmierung und die Batterie wurden vom vorderen Teil der Maschine unter den Sitz verlegt, um mehr Gewicht nach hinten zu bringen.

MEHR GAS HILFT NOCH BESSER

Die anfänglich erschreckende Tendenz zum Untersteuern mildert sich ab, sobald man Vertrauen gefasst hat und, jawohl, einfach Gas gibt. KTM gönnte uns die Rally mit praktisch leeren Tanks, und selbst in diesem Zustand ist es nur ein sinnloser Reflex, wenn man das wegrutschende Monster in engen Kehren mit dem Fuß abstützen will. Ihr Tester erlebte meterlange Vorder-radrutscher, die sich wie von selbst wieder auffangen, indem er, ja, so war es, einfach sanft den Gasgriff aufdrehte. Im weiten Raum der Wüste gelingen dank der linearen Leistungscharakteristik wunderschöne Drifts, die anfänglich manchmal abrupt endeten, wenn der V2 in den Begrenzer lief. Der Motor dreht aus den Mitte so schön progressiv hoch, drückt nach Erreichen der Höchstleistung bei 8000/min so kräftig weiter, dass das Ende bei 9800/min überraschend kommt.

Es wäre verfehlt zu behaupten, dass ich die Riesendünen des Grand Erg Oriental durchschritten hätte; der zur Verfügung

Feuertaufe bestanden. KTM-Motorentwickler Claus Holweg mit seinem Baby. Und wichtig: „Einen KTM-Chopper wird es damit nicht geben.“



BATTLAX

TEST-SIEGER

BT-020

„Unzählige Runden unter gleichen Bedingungen ließen Aussagen über die Lebensdauer der Pneu zu, und da beweist der Bridgestone, dass sich Topp-Fahreigenschaften und beste Haltbarkeit verbinden lassen. Umso beachtlicher, da die BT-020 aufgrund ihres guten Fahrgefühls mächtig rangenommen wurden.“ (ADAC 07/2001)



„Top-Allrounder mit Spitzen-Bewertungen im Nassen, Trockenen und konkurrenzlosem Verschleißverhalten“ (motorrad, reisen und sport)



BRIDGESTONE
A GRIP ON THE FUTURE

Bridgestone / Firestone Deutschland GmbH
Du Pont-Straße 1 • 61352 Bad Homburg v.d.H. • Telefon (0 61 72) 408-255 • Telefax (0 61 72) 408-249
<http://www.bridgestone.de>

stehende Sandkasten im Süden Tunesiens bot zwar wesentlich kleinere Dünen, dafür durchquerte ich diese am Nachmittag, wenn der Sand weit weniger gut trägt als am Morgen. Da spielte die 950 Rally eine ihrer Qualitäten aus, die da lautet: Solange du wenigstens ein ganz klein wenig am Gas bleibst, wird der V2 alles richten.

Ob man auf lockerem Puder ins Schlingern gerät, eine Düne einem gar bedrohlich hoch erscheint, oder ob der weiche Sand das ganze Motorrad verschlingen will:



Bei allen prestigeträchtigen Wüstenrallyes überaus erfolgreich. Die KTM-Neuentwicklung konnte sich prächtig in Szene setzen

Der V2 ist die Rettung. Immer. Na ja, fast immer. Wenn man sich mit dem Riesentrümm, das die 950 Rally ist, festgefahren hat, hilft nur noch der Rückzug. Unmöglich, das Viech auch nur 20 Zentimeter aufwärts zum Dünenkamm zu schieben. „Always downhill“, rät auch Roma der schiebenden Testcrew. Was zu tun ist, wenn man sich in der Ebene festfährt, hat er nicht gesagt. Allerdings kam das auf unserer Runde auch nie vor. Der V2 hat immer geholfen. Fast immer. □

Der V2 ist die Rettung: die weiteren Pläne

KTM ist bekannt für geländegängige Einzylindermaschinen. Ein vom Volumen her beschränktes Segment, indem KTM in den letzten zehn Jahren eine beispiellose Erfolgsgeschichte schrieb. Mittlerweile ist KTM an dem Punkt angelangt, wo sich der Marktanteil kaum mehr steigern lässt. Ähnlich erfolgreich agiert man im eigentlich gar nicht existierenden Markt der Straßen-Einzylinder mit den Duke- und Supermoto-Baureihen, und man könnte sich nun zufrieden zurücklehnen und seine Position konsolidieren. Doch das Gesetz der kapitalistischen Wirtschaft heißt unerbittlich: Wachstum!

Wachstum ist für KTM in den angestammten Segmenten nicht mehr möglich,

also gibt es nur eines: Expansion, heraus aus der Nische in Marktsegmente, die große Stückzahlen versprechen. „Nein, einen Chopper plant KTM nicht“, zerstreut Motorentwickler Claus Holweg unsere schlimmsten Befürchtungen.

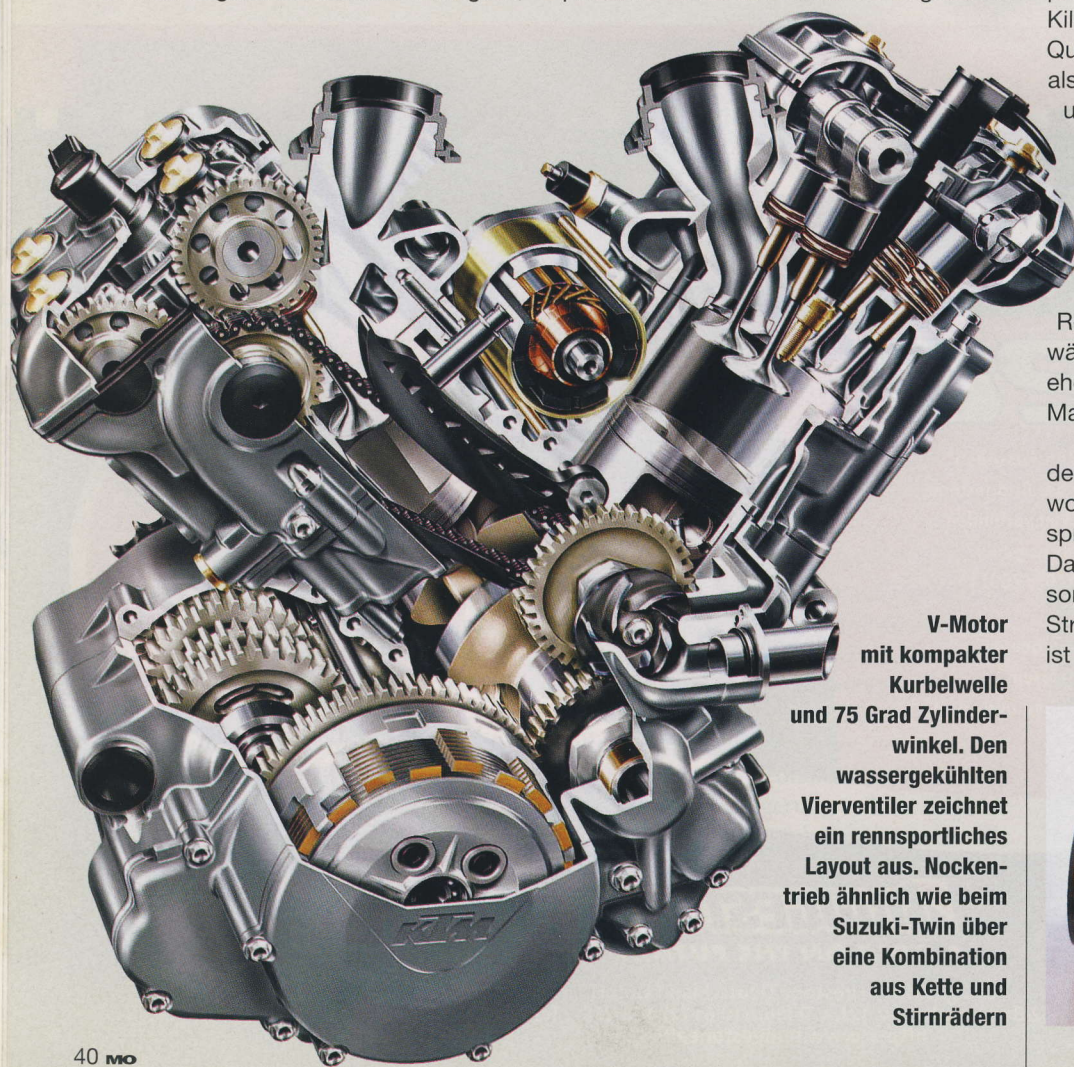
Eine Serienmaschine, basierend auf der Rally, ist allerdings ausdrücklich geplant. 75 Prozent der an der Rally verbauten Teile sollen sich an der Serienmaschine, die 950 Adventure heißen wird, wieder finden. Sie wird den gleichen Rahmen und (bis auf die verstärkte Kupplung) den gleichen Motor haben. Eine verschärft sportliche Reiseenduro soll es werden, leichter und stärker als die Konkurrenzprodukte. Die Unterschiede zur siegreichen

Rally: kleinerer Tank (25 Liter), einfacheres Luftfiltersystem, anderes Cockpit, keine Hecktanks, 2-in-2-Auspuff, Federelemente mit weniger Federweg (265 statt 300 mm), hydraulisch einstellbare Federbasis am PDS-Federbein. Das Serienmotorrad wird auf Rädern der Offroad-Dimensionen 21 und 18 Zoll einherflitzen und bestückt sein mit speziellen Multifunktionsreifen, die derzeit mit Metzeler entwickelt werden.

KTM verspricht ein Trockengewicht von 189 Kilogramm, das wären dann mit 3,2 Litern Öl, Wasser und 25 Litern Benzin etwa 215 Kilogramm. Auch wenn man da, um die Reiseenduro zu komplettieren, noch ein mehr oder minder ausladendes Gepäcksystem dranschrauben müsste: 215 Kilogramm wären in diesem Segment ein Quantensprung, 25 bis 50 Kilo weniger als die Konkurrenz, und das bei 100 PS und 96 Nm für das Serienmotorrad.

Die Produktion der 950 Adventure soll im Winter 2002/03 anlaufen, die ersten Adventures werden ab Frühjahr 2003 im Kurvengewürm wüten. 3000 Stück sollen im ersten Jahr gebaut werden. Eine käufliche Rally-Replica ist derzeit nicht geplant. „Das wäre für die meisten Privatfahrer auch eher ungesund“, so KTM-Marketingfrau Martina Tiegel.

2004 wird die 950 Duke die Freunde des befestigten Untergrunds erquicken, wobei der V2 für die Duke mit Benzineinspritzung versehen sein wird. Und dann? Dann will KTM nicht nur Funbike-mäßig, sondern ganz ernsthaft im Markt der Straßenmotorräder umrühren. Denn dazu ist der V2 ja da: für den Vorwärtsdrang. □



V-Motor mit kompakter Kurbelwelle und 75 Grad Zylinderwinkel. Den wassergekühlten Vierventiler zeichnet ein rennsportliches Layout aus. Nockentrieb ähnlich wie beim Suzuki-Twin über eine Kombination aus Kette und Stirnrädern

