

# OBMACHT

**T**auchen oder Trekking, Nusstli oder Nutella, KTM oder BMW? Und so tun sich auch die NEWS-Tester schwer, wenn es um die Gretchenfrage nach dem spaßigsten Reisemobil geht. Im Fazit der Vergleichstests zwischen 990 Adventure und 800er oder 1200er GS steht dann „Die BMW kann sich souverän an die Spitze setzen – rein vernünftig betrachtet“. Rein emotional sieht es dagegen so aus, dass die Testfahrer meist mit glasigem Blick davon schwärmen, was für ein brillantes Brennheisen die Kati ist. Wer Bock auf sportliches Enduroreisen hat und ihren aufbrausenden Charakter mag, für den ist die KTM das Nonplusultra.

Kein Wunder: Die erste Adventure-Generation mit dem 950er LC8-Motor läutete 2003 zwar gewichtsmäßig eine neue KTM-Ära ein. Doch das Moppelchen ist ein waschechter Sportler, der dem Familienmotto treu blieb – Ready to Race.

Damit sich auch Fahrer ohne Wettkampf-Allüren mit der 990er anfreunden, gibt es das temperamentvolle Expeditionsgefährte in zwei Varianten. Die niedrige Basis-Adventure mit 87 Zentimetern Sitzhöhe, gestufter Bank und seit 2006 mit serienmäßigem ABS gilt als erste Wahl, wenn der Weg eher selten durchs Unterholz führt.

Ambitionierte Dreckspatzen hingegen werden mit dem Plus an Fe-

derweg und Bodenfreiheit der „S“ glücklich. Sie verzögert ohne ABS, die Sitzbank ist eher nach dem Geschmack von Geräteturnern. Gebrauchte sind allerdings rar gesät.

Allzu bequem wollte es das knackige Speedboot seinem Steuermann ohnehin nie machen. Nur die 2008er Sonderedition „Adventure Traveller“ hat ein hohes Windschild, Griffheizung, Sturzbügel, Gepäcksystem und Tankrucksack.

Wer gerne reist und mit häufigem Sozietätbetrieb rechnet, wird am ehesten nach Maschinen mit Zubehör-Endtöpfen äugen. Die brüllend heißen Originalschalldämpfer hinterlassen mitunter böse Brandwunden an Sozietätshänden und unbesonnen verzurrtem Gepäck.

Im NEWS-Test hatte Guido dem Fahrwerk der Kati schon früh messerscharfe Präzision attestiert und sich über die vielen Einstellmöglichkeiten gefreut. Mit der Überarbeitung ab 2009 wetzt die Kati erneut ihre Klinge. Neben dem Basis-Modell, das nun ein abschließbares Staufach und Warnblinkanlage hat, gibt es seitdem die Modellvariante „R“. Ein Temperamentsbolzen im Dakar-Design, der konsequenterweise wie ehemals die S ohne ABS kommt.

Mit 265 Millimetern Federweg, größerer Sitzhöhe und deutlich mehr

Bodenfreiheit geht sie noch einmal einen deutlichen Schritt in Richtung Gelände. Derzeit tummeln sich kaum R auf dem Markt; im Internet stößt man in erster Linie auf Neuware oder LC8 mit Tageszulassung.

KTM renovierte zudem den V2 und lockerte die Zügel: 106 PS drückt er im Basis-Modell, ganze 115 bei der R. „Da steigste mit einem breiten Grinsen ab“, weiß Thomas Nagork, der bei Touratech unter anderem den

**Konstantfahruckeln einmal anders: Die 990er spricht einfach super direkt auf jede Bewegung des Gasgriffs an**

Fuhrpark betreut. So kann er sich die Hauskati oft unter den Nagel reißen.

„Allerdings hat die 990er eine ziemlich ruppige Gasannahme“, gibt er zu bedenken. Während der Gleichdruckvergaser der 950er recht feinfühlig ans Gas ging, reagiert die Einspritzer-Generation bereits knapp über Standgas extrem sensibel.

„Das Konstantfahr-Ruckeln der 990er ist eigentlich Resultat aus minimalen Bewegungen am Gasgriff“, erklärt Klaus Rütter, Geschäftsführer vom KTM-Team West aus Oberhausen. „Wer beherzt fährt, mag das, wer es lieber etwas ruhiger angeht nicht. Deshalb bieten wir einen Gasgriff mit variablem Hub an.“

Mehrere Werkstätten bestätigten, dass es am Motor in der Regel nicht viel zu tun gibt. Die Kinderkrankheiten der ersten 990er Jahrgänge

traten nur vereinzelt auf. So litt die erste 990er bisweilen unter Undichtigkeiten der hydraulischen Kupplung. Im Folgejahr verbaute KTM einen neuen Kupplungsnehmerzylinder. Die Wasserpumpenwelle wurde ein Jahr später gegen ein hochwertigeres Exemplar ersetzt.

Deswegen stößt es René Bernhardt auch sauer auf, dass in den Foren so viel Unfug gepostet wird. „Die meisten Probleme, von denen da die Rede ist, rühren von schlechter Wartung her“, bricht der Vertragshändler aus Löbnitz eine Lanze für die Kati. Er muss es wissen, denn er hat mit seiner 990er letztes Jahr 22 600 Kilometer quer durch Asien abgespult. Ohne nennenswerte Defekte. „Nehmen wir die Vorderradachse. Wenn man die nicht genau nach Drehmoment anzieht, quetscht es die Radlager ein“, weiß René. Das Resultat: Unwucht und Lenkerflattern. Er empfiehlt, lieber einen Schein draufzulegen und die Gebrauchte beim Händler zu kaufen.

Ähnlich sehen das die Mannen vom KTM-Team West. Sie kennen sich bestens aus mit den Eigenheiten der 990er und haben auf ihrer Webseite ([www.ktmteamwest.com](http://www.ktmteamwest.com)) Technik-Tipps zusammengetragen. Etwa die Anleitung, mit der man die elektronische Kontrolleinheit selbst abgleichen kann, so wie es die Werkstatt nach Inspektionen tut.

Bei zwei Rückrufaktionen von

**Donnerlittchen:**  
Der V2 ist von der ruppigen Sorte



**We are family:** Schon optisch machen die Adventure-Sisters auf „Kopf-durch-die-Wand“

