



**M**IT DER NEUEN ADVENTURE ist KTM zweifellos ein großer Wurf gelungen. Ein Eisen, an dem es praktisch nichts auszusetzen gibt, ist ja eher selten. Die neue Adventure gehört aber zweifellos zu dieser Gattung. Und das mit gutem Grund, denn sie basiert ja auf einer nicht minder beliebten und großartigen, wenn auch zwischenzeitlich bereits in die Jahre gekommenen Maschine: der Ur-Adventure und ihrer letzten Ausformung als 990 Adventure. Schon das allein wäre Grund genug, den Vater mit dem Sohne auf den Prüfstand zu stellen. Doch um so schmackhafter wird dieses Vergleichsmenü, wenn wie derzeit beide Motorräder noch neu im Schaufenster stehen und auch als sol-

che zu bestellen sind. Und dass die 990 Adventure ein viel gehandeltes Objekt am Gebrauchtmotorradmarkt sein wird, ist sowieso klar.

**WO BEI DEN MEISTEN ANDEREN MODELLEN** dieser Vergleich eher hinken würde, ergibt er im Falle der KTM jedoch Sinn. Denn die Mattighofener haben mit der neuen Adventure nicht nur eine neue Modellgeneration auf die Straße gestellt, sondern auch gründlich an der Konzept-Idee gefeilt. Daher gilt es in diesem Test nicht zu ergründen, welches das bessere Eisen ist, sondern einzig herauszufinden, welches Bike besser zu welchem Einsatzgebiet passt. So baten wir also mit Sebastian Scheibl einen guten Freund des Hauses, der eine 990er der letz-

# WENN DER VATER MIT DEM SOHNE

Wir widmen uns einem Generationskampf der besonderen Art und vergleichen KTM's Adventure 990 mit der neuen Adventure 1190.



ten Baureihe sein Eigen nennt, zum erwartungstrohen Gipfeltreffen der Kanten-Tourer.

**DIE BISHERIGE GROSSKANTE** war ausgelegt auf ein relativ ausgeglichenes Off- und Onroad-Verhältniss, wobei der

Fokus eher auf der Offroad-Tauglichkeit lag. Die neue Adventure hingegen macht deutlich mehr auf Allrounder und Touren-Eisen und bringt das „Ready to Race“-Thema für meinen Geschmack eher auf die Straße als ins Gelände (zumindest in der Standardversion). >>



**VATER.** Schmale Bauweise, größere Räder und längere Federwege: Die Adventure 990 sieht der Ur-Adventure ähnlicher.

Neben dem Design der Adventure 1190 ist der auffälligste Unterschied das Radkonzept der Neuen. Steht die 990er-Adventure auf einer Kombination aus 21 Zoll vorne und 18 Zoll hinten, macht die 1190er mehr auf Straße und ruht vorne auf 19 und hinten auf 17 Zoll. Durch das größere und schmalere Vorderrad gibt sich die bisherige Adventure im direkten Handling-Vergleich nicht so agil wie die neue und kippt auch leichter weg. Im Gelände ist der große Pneu aber sicher von Vorteil. Auf schnellen Gebirgsstraßen macht das deutlich dynamischere Handling der neuen Adventure viel mehr Spaß und Sinn.



**NATURLIEBHABER.** Die 990er in der Umgebung, in der sie sich am wohlsten fühlt.

### KTM 990 ADVENTURE



### DER VERGLEICH IM DETAIL

#### SITZ

Die Sitzbank der neuen Adventure ist deutlich breiter und bequemer und lässt sich auch in der Höhe verstellen. Der schmalere Sitz der 990er-Adventure macht das Handling im Stehen einfacher.

### KTM 1190 ADVENTURE



#### MOTOR

Der 990er-Motor leistet 115 PS und 100 Nm Drehmoment und dreht deutlich niedriger. In der neuen Adventure kommt das Aggregat aus dem Supersportler RC8 R zum Einsatz. Mit höherer Verdichtung, 150 PS, 125 Nm Drehmoment und höheren Drehzahlen.





**SOHN.** Zwar blieb das Grundlayout, doch unterm Kleid verstecken sich Hightech und ein grundlegend anderes Konzept.



**STRASSENSPORTLER.**  
Auf der Straße ist die neue 1190er kaum zu schlagen.

Die kleineren und breiteren Räder verhelfen der 1190er-Adventure schließlich zu mehr Stabilität im Kurvenradius.

**NEBST DEM HANDLING SPRICHT AUCH** die Ergonomie für diesen Unterschied. Die 990er-Adventure war immer schon ein tolles Tourenbiker, doch die Sitzbank macht nach einigen hundert Kilometern am Stück nur mehr bedingt Freude. Ganz anders hingegen verhält sich das bei der aktuellen Adventure, die auch in Sachen Sitzposition, Sitzbank und Lenker lange Touren wirklich bequem macht. Der Meinung einiger Kollegen deutscher >>>

**KTM 990 ADVENTURE**

**DER VERGLEICH IM DETAIL**

**KTM 1190 ADVENTURE**



**ELEKTRONIK**

Zur Standardausstattung der neuen Adventure zählen ABS, Traktionskontrolle und vier Motor-mappings (Street, Sport, Rain, Offroad). Im Offroadmodus bleibt das Hinterrad-ABS abgeschaltet. Die 990er-Adventure verfügt über ein abschaltbares ABS-System.



**COCKPIT**

Im Cockpit der 990er werden alle wichtigen Basisinformationen angezeigt. Das Cockpit des neuen Modells zeigt viele Details von Reifendruck über Fahrmodi bis hin zu Temperatur, Tageskilometerzähler und Reichweite.



## 050 TEST | KTM 990 Adventure vs. KTM 1190 Adventure



**SPASS.** Stark verkürzt könnte man sagen, die 990er ist das radikalere Bike, aber auch die 1190 kann nicht nur Komfort.

Medien, die jene zuletzt als zu hart bekrittelten, teilen wir nicht. Hier ist der Spagat zwischen sportlichem und bequemem Sitzen doch wirklich gut gelungen.

**DIE GRÖSSTE UNTERSCHIEDE** zwischen den beiden Bikes finden sich in Antrieb und Elektronik. Während die neue Adventure nur so vor elektronischen Features strotzt, verfügt die 990er-Adventure über den klassischen Old-School-Touch ohne viel Schnickschnack.

**IN DER LETZTEN AUSBAUSTUFE** hatte die KTM Adventure 990 115 PS und 100 Nm Drehmoment. Der V2 der 990er ist bekannt dafür, recht flott hochzudrehen, was im Gelände natürlich speziell in schwierigeren Passagen von Vorteil ist. Die neue Adventure punktet hier allerdings mit ihren verschiedenen Mappings, beispielsweise

wird im Offroad-Modus der hammerstarke V2 von 150 auf 100 PS gedrosselt und auch das Bremssystem auf offroad getrimmt, indem nur das hintere ABS abgeschaltet wird. Das Abschalten des ABS ist bei der 990er zwar auch möglich, aber nur komplett für beide Räder.

**AM DEUTLICHSTEN MACHT SICH** das leicht unterschiedliche Konzept der beiden Adventures in Sachen Fahrwerk bemerkbar. Sind die langen Federwege der 990er im Gelände ein echter Bonus, so kommt dadurch am Asphalt sehr viel Bewegung ins Fahrwerk. Speziell auf schnelleren Passagen auf holprigem Untergrund wird die 990er sehr unruhig. Die 1190er-Adventure hingegen steckt all das vollkommen mühelos weg und erlaubt auch auf schlechtem Asphalt hohe Geschwindigkeiten. Bremsst man mit der alten Adventure die Kurve streng an, taucht sie vergleichsweise tief ein, das

### KTM 990 ADVENTURE



### DER VERGLEICH IM DETAIL

#### DESIGN

Das grundlegende Designkonzept ist gleich geblieben, wurde aber bei der 1190er quasi ins neue Jahrtausend übersetzt, ohne die Genetik der bisherigen Adventure zu negieren.

#### RÄDER

Optisch auffälligster Unterschied sind die verschiedenen Rädergrößen. Die 990er steht auf 21- und 18-Zoll-Rädern, die 1190er auf 19 und 17 Zoll. Speziell durch das deutlich kleinere und breitere Vorderrad der neuen Adventure ergibt sich eine viel höhere Stabilität im Kurvenradius.

### KTM 1190 ADVENTURE



direkte Gefühl für das Frontfahrwerk verwässert dadurch, während das aktuelle Modell präzise und ausgezeichnet dosierbar ankert wie ein Supersportler, ohne Unruhe im Fahrwerk aufkommen zu lassen.

**UNTERM STRICH WIRD** bei diesem Vergleich recht schnell klar, wohin sich die beiden Motorräder orientieren. Zwar sind beide echte Allrounder, doch mit unterschiedlicher Fokussierung. So empfiehlt es sich also für all jene, die öfter off- als onroad unterwegs sind, zur bisherigen 990er-Adventure zu greifen, denn mit ihren 115 PS ist sie ohnehin nicht untermotorisiert und durch den größeren Federweg und ihre generell unpräntöse Art hat die Adventure 990 abseits der Straße ein Alzerl mehr Sinn. Die neue Adventure hingegen ist deutlich mehr für den Straßeneinsatz ausgelegt. Mit ihren elektronischen Helfern, dem fantastischen Motor mit 150 PS, den kleineren Rädern, den potenten, variabel einstellenden Bremsen und der bequemeren Bestuhlung ist die neue 1190er-Adventure die perfekte Allrounderin mit sportlichen Attributen, die eben auch vor dem Geländeeinsatz nicht zurückschreckt. Sebastian Scheibl jedenfalls, der eher auf der Straße als im Gelände unterwegs ist, hat sich sofort in die neue Adventure verliebt, auch wenn er zunächst groß angegeben hat, über seine 990er ginge sowieso nichts. Aber die Meinung



**SATTELFEST.** Die kleineren Räder spielen der 1190 auf Asphalt in die Hände. ah, Federbeine.

zu ändern ist schließlich erlaubt, vor allem mit so profundem Hintergrund. Und auch die Scheibl'sche Verwandtschaft profitiert hier in gewisser Weise, weiß der gute Sebastian doch schließlich schon jetzt mitten im Sommer, was im heurigen Brief ans Christkind stehen wird. <<

# PURE ENDURO

## FE 250

**FE 250 / 350 / 450 / 501**  
PASSION FOR PURITY

Die Kombination aus nordischem Entdeckergeist, schwedischer Ingenieurskunst und einer ordentlichen Portion skandinavischer Sturheit führte vor 25 Jahren zur Geburt der ersten HUSABERG. Für die Model Range 2014 sind die Jubiläumsmodelle stärker, leichter und härter denn je. Dutzende Verbesserungen und Weiterentwicklungen optimieren die Bikes in Handling und Performance. Der Motor der HUSABERG FE 250 ist komplett neu für spürbar mehr Enduro-Leistung im unteren und mittleren Drehzahlbereich.

HUSABERG - PURE ENDURO - seit 25 Jahren für das gnadenloseste Offroadlerlebnis.

[www.husaberg.com](http://www.husaberg.com)



**HUSABERG**  
PURE ENDURO



YouTube

