

August 1998

REPORTAGEN • TEST • TECHNIK

MOTORRAD REISEN



# Touren- fahrer

8/1998

DM 7,50

S 60,-/str 7,50  
hll 9,95/blr 185,00  
lfr 182,-/lit 10,000  
Pts 875,-/Dr 1700,-



# Fernweh-Enduros: Für die wüste Tour

Im Rallye-Einsatz muß sie nur Peterhansels Yamaha-Prototypen fürchten, aber wie schlägt sich die überarbeitete KTM Adventure R gegen die Ikone des Fernreise-Tourismus, die altbewährte Honda Africa Twin? Ein Vergleich abseits der geteerten Landstraßen.

**T**ès lourde, l'«Africa Twin», sagt der Beduinenjunge. Von den 235 Kilo Lebeweight weiß er vermutlich nichts, aber es ist unverkennbar, daß sie sehr schwer ist. Bis über die Hinterachse hat sich das Wüstenschiff eingegraben, steht unverrückbar auf den Alu-Koffern. Ein Anblick, der dem Jungen nicht fremd zu sein scheint. Klar, hier in Ksar Ghilane kommen sie alle vorbei, die Offroad-Reiseveranstalter, deren bunte Aufkleber in jedem Café zu finden sind. Der Rallye-Troß der »Optic 2000«, der hier das Biwak aufschlägt. Und so welche wie wir. Solche, die ihr Hab und Gut auf dem Motorrad verzurrt haben. Die nichts von der Piste in den Palmenhain wissen und den Weg über die Dünenkuppen wählen. Solche, die sich eingraben.

Die Handgriffe von Hédi, dem Beduinen, sitzen. Wieviele Africa Twins mag er schon freigeschaufelt haben? Zu dritt federn wir das Heck der Honda so lange ein und aus, bis der Reifen freikommt. Zweiter Gang. Dann ein vorsichtiger Dreh am Gasgriff. Nein, es geht nicht. Die mächtigen Stollen des »Desert« lassen den feinen Sand in einer hohen Fontäne spritzen, aber das Hinterrad bewegt sich abwärts statt vorwärts. Mit gequälter Kupplung und sechs schiebenden Händen geht es dann irgendwie. Ein paar Meter weiter ist der Sand tragfähiger, die leichte Steigung überwunden.

»L'autre moto?« »Non, merci.« – Danke, das braucht

keine Schiebehilfe. Das andere Motorrad steht oben auf der Dünenkuppe geparkt. Hat sich nicht eingegraben, obwohl es immerhin 185 Kilo wiegt und zudem mit gut 40 Kilo Gepäck beladen ist. Das andere Motorrad ist eine KTM. Keine leichte Competition, sondern die neue Adventure R. Ganz im Design der Dakar-Werksmaschinen gehalten. Neben der



*Geschmackssache: sanfte Gewalt des Honda-V2 (oben) oder vibrierender, derber Druck des KTM-Singles.*

Africa Twin momentan wohl die einzige Enduro, bei deren Anblick Abenteuerhungrige schon ins Träumen geraten.

Das hier ist kein Traum. Das ist afrikanische Realität. Auch wenn es »nur« Tunesien ist. Billigreiseziel für Pauschalurlauber. Fernab der Küsten aber mit allem gesegnet, was Endurofahrers Herz höherschlagen läßt. Dünenmeer und Wellblechstreifen. Versandete Pisten und steinige Gebirgspfade. Ideales Testgebiet.

Daß Hondas Riesen-Enduro ein gutes Motorrad ist, muß sie eigentlich nicht mehr unter Beweis stellen. Kreuz und quer durch alle Kontinente ist sie schon gefahren. Hat im Lauf der Jahre ihre Reisetauglichkeit unter Beweis gestellt und eine treue Fangemeinde um sich geschart. Ihr 52-Grad-V2 ist vielleicht kein Charakterdarsteller, bietet aber ein breites nutzbares Drehzahlband, genügend Schub aus dem Keller und ist vor allen Dingen nicht kleinzukriegen. Thermisch gesund und mit 60 PS weit davon entfernt, leistungsmäßig ausgereizt zu sein, erreicht die Twin in aller Regel enorme Laufleistungen, bevor die Kolben das Tageslicht erblicken. Nur Emotionen weckt er nicht, der V2. Unter 2500 Touren ruckelt er ein wenig, dann schiebt er die Fuhre gleichmäßig und ohne Leistungseinbrüche nach vorn. Laufruhig und unspektakulär. Erst ab 5500 Touren machen sich ein paar Vibrationen in Lenkerenden und Fußrasten breit. Kurzum ein idealer Reisepartner, aber nichts für Leistungshungrige.

Die Adventure ist da schon aus anderem Holz geschnitzt. Erst im letzten Jahr präsentiert, wurde sie für '98 bereits überarbeitet. Die orange-blaue Lackierung ist ein Hingucker, steht ihr deutlich besser als das einheitliche Orange des Vorjahres. Auch der hochgelegte Edelstahl-Schalldämpfer ist



**KTM Adventure:** Wer sich mit 930 Millimeter Sitzhöhe arrangiert, erhält ein rallytaugliches Fahrwerk, jede Menge Infos auf kleinstem Raum (links unten) und eine Bremse, die off-road gefällt, auf der Straße aber nach strenger Hand verlangt.

beindruckende Vorstellung im Sand. Ob lange Ebenen oder völlig verspurte Weichsandpassagen, die Honda hält stur den eingeschlagenen Kurs, läßt sich von nichts beeindrucken. Ein Radstand von gigantischen 1565 Millimetern, 133 Millimeter Nachlauf und eine überlange Schwinge sorgen für ein Fahrverhalten, daß die Fettleibigkeit hier schnell vergessen macht. Hinzu kommt eine Dämpfungsauslegung, die trotz nicht allzu üppiger Federwege selbst mit den tiefsten Sandspuren fertig wird. Hier tun sich einige der ganz auf Handlichkeit getrimmten Einzylinder deutlich schwerer, legen eine Nervosität an den Tag, die Ungeübte schnell aus dem Sattel katapultiert.

Nicht so die KTM. Das Fahrwerk ist identisch mit den Werksrennern, nur etwas softer abgestimmt. Wer gesehen hat, wie die Jungs aus Kinis Team durch den Sand stechen,



*Schmal, effizient, unzerstörbar: Verkleidung der Adventure.*

kann sich ein Bild von den Fahreigenschaften der Adventure machen. Kritik darf vielleicht ein Meoni oder Sainct äußern – aus dem Mund eines noch so schnellen Tourers wäre sie einfach nur lächerlich.

Aber die Wüste besteht nicht nur aus Sand. Die meisten Pisten sind hart, steinig oder mit materialmordendem Wellblech gespickt, andere wahre Pistenautobahnen. Die Pipelinepiste gehört zu letzterer Kategorie. Schnurgerade zieht sie sich bis zum Horizont, fordert einen geöffneten Gasgriff förmlich heraus.

Im Fall der Africa Twin nicht allzu lange, denn auch diese Piste hat durchaus ihre Tücken. Die langen Wellen, die wie das gigantisch vergrößerte Waschbrett einer Moto-Cross-Piste anmuten, bringen Unruhe ins Fahrwerk der Honda. Ihr Heck schaukelt sich auf, fängt an zu rühren, vermittelt nichts mehr von der vormaligen Souveränität. Mehr

Druck- und weniger Zugstufendämpfung würde Abhilfe bringen, aber am Stoßdämpfer gibt es außer der Vorspannung schon lange nichts mehr zu verstellen. So heißt die einzige Lösung Reduzierung des Tempos auf unter 100 km/h.

Der an der KTM verbaute White-Power-Dämpfer bietet zwar alle Einstellmöglichkeiten, aber an der empfohlenen Grundeinstellung (Druckstufe 3/Zugstufe 5) muß weder hier noch in irgendeiner anderen Fahrsituation etwas geändert werden. Dabei spielt es keine Rolle, ob solo oder zu zweit gefahren wird. Lediglich bei der An- und Abreise auf der Autobahn nehmen wir die Zugstufe im Solobetrieb ganz zurück, da sonst ab 120 km/h ein Pendeln um die Längsachse auftritt.

Nicht ganz unschuldig daran dürfte die ebenfalls zugelassene grobstollige Michelin-T 63-Bereifung sein, die wir anstatt der serienmäßigen Metzeler-Enduro 3-Reifen aufgezogen haben. Der Metzeler macht zwar auch abseits der Straße eine gute Figur, für überwiegenden Offroad- und



*Teilstrecke, Gesamtstrecke, Uhrzeit. Wichtige Infos für Pistenfahrt im externen Honda-Instrument (o.) und im Roadbook-Modus des KTM-Tripmasters.*



Die Karawane zieht weiter, der Fahrer hat Durst. Wüstenschiffe brauchen nur selten einen Tankstopp – die Treiber schon.

Sandeinsatz ist der T 63 aber die bessere Wahl, zumal er auch auf Asphalt jederzeit beherrschbar bleibt.

Die serienmäßigen Michelin-T 66-Gummis der Honda haben im Gelände überhaupt nichts zu suchen, deshalb rollt unsere Twin auf stacheligen Michelin-Desert-Profilen.

Straßentauglichkeit kann man diesen Reifen allerdings nicht bescheinigen. Nicht umsonst gibt es keine Zulassung für den Extrem-Pneu. Wer wie wir in den Genuß der überragenden Fahreigenschaften auf losem Untergrund kommen will (auf die Africa Twin passen sie problemlos), tut nicht nur aus rechtlichen Gründen gut daran, die Reifen erst vor Ort aufzuziehen. Selbst der Geradeauslauf auf geteertem Untergrund ist mit neuen Deserts schon unter 100 km/h kriminell. Erst im halb abgefahrenen Zustand sind auch auf Asphalt Vollgas und moderate Schräglagen möglich.

Aber selbst der beste Reifen hilft der Twin nicht über ein wesentliches Manko hinweg. Mit 215 Millimetern fällt ihre Bodenfreiheit nicht gerade üppig aus. Auf Sand- oder ebenen Schotterstrecken kein Problem, aber im derben Gelände (nicht nur afrikanische Pisten können mehr Kurzweil als eu-

**Geringe Bodenfreiheit verwandelt den Aluminium-Schutz in eine Kraterlandschaft**

ropäische Cross-Strecken bieten) rettet nur der extrem solide Motorschutz die Twin vor dem Exitus.

In den Rasten stehend, mit durchschlagender Gabel und Aufsetzern, die das Alu-Blech in eine Kraterlandschaft verwandeln, läßt sich die Honda in Schrittgeschwindigkeit zwar meist auch noch durch die schwierigsten Passagen manövrieren, aber wenn die Adventure vorbeizieht, als wäre es nichts, die Zwei-Personen-Besatzung noch nicht einmal den Hintern von der Sitzbank löst, dann macht man sich schon seine Gedanken auf der dicken Twin.

Ich hör ihn schon, den Aufschrei aus der Twin-Fan-Gemeinde. Sehe die Leserbriefe schon vor mir. Das Objekt der

### Saubere Sache

Die Benzinpumpe der Adventure (oben) fördert auch den unter Vergaserniveau befindlichen Sprit zur Gasfabrik, ist aber nicht der einzige Unterschied zum LC 4-Aggregat. Letztere erfüllt mit ihrem Mikuni-Vergaser die Euro 1-Norm, während an der mit Dell'Orto-Vergaser versehenen Adventure ein Sekundär-Luft-System (r. u.) für schadstoffarme Abgase sorgt.

Der vormals verbaute unregelmäßige Katalysator wanderte leider wieder ins Teileregal – er fand keine Akzeptanz bei der Kundschaft.

### Schadensfälle

Der eigentlich als robust geltende, an der Africa Twin montierte Hepco & Becker-Träger (330 Mark) zeigte schon nach einem Umfaller im weichen Sand starke Verformungen. Auch die Seiten des Alu-Standard-Koffers aus gleichem Haus (350 Mark) beulten sich ordentlich nach innen.

Vermutlich war ein aufgewirbelter Stein dafür verantwortlich, daß das tiefliegende Honda-Schutzblech aus der hinteren Befestigung riß. Gefährlicher Nebeneffekt: Die hintere Kante des losen Blechs verkeilte sich beim Einfedern im Motorschutz und machte die Fuhre unlenkbar. Für Pistenfahrt das Blech besser einige Zentimeter höhersetzen.



Begierde, die Über-Enduro, gedemütigt von einem ungehobelten österreichischen Holzhackerbaum. Nein, ganz so einfach ist es nicht. In der Summe ihrer Eigenschaften ist die Twin ein hervorragendes

Motorrad, keine Frage. Wer in seine 100.000 Alltags- und Urlaubs-Asphaltkilometer ein paar Wochen Offroad-Betrieb einplant, findet in der Honda einen idealen Partner und muß nicht gleich zur rallyetauglichen KTM greifen. Bissige Bremsen, effiziente Verkleidung, hohe Laufkultur und nicht zuletzt ein agiles Handling erfreuen bei reinem Asphalteininsatz der Twin, und letztendlich schlägt sie sich abseits der Zivilisation besser als manch leichter Einzylinder.

Die Adventure hat das Zeug dazu, eine Legende im Stil von Yamahas Ténéré zu werden. Mit ihren edlen Komponenten, nahezu unzerstörbarem Tank und Verkleidungsteilen sowie dem bärenstarken Motor muß sie abseits des Asphalts keinen Gegner fürchten. Ob Rallye oder Fernreise, beides macht die Adventure schon im Serientrimm klaglos mit. Für Rallye-Einsätze hält der KTM-Händler noch einen Haufen Zubehör bereit, für die Reise offeriert er einen extrem

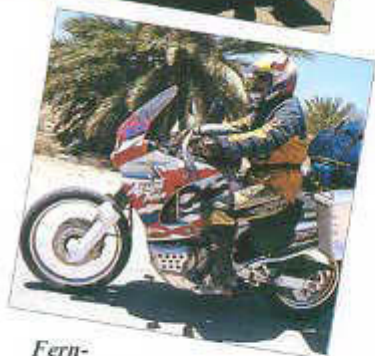


soliden, von Touratech gefertigten Kofferträger plus Alu-Boxen (1.099 Mark), die erfahrungsgemäß selbst ein Ablösen vom Träger bei 100 km/h (die Kontermuttern waren nicht angezogen) ohne Blessuren überstehen.

Reinen Straßenbetrieb mag sie übrigens auch, die KTM. Straffes Fahrwerk, leichtes Handling und jede Menge Power zahlen sich auch im Kurvenlabyrinth aus, aber dafür muß man nicht unbedingt 15.280 Mark ausgeben. Für die Möglichkeiten, die die KTM bietet, ist der Preis allerdings mehr als gerechtfertigt, nur der Seitenständer (ca. 180 Mark) sollte schleunigst serienmäßig montiert werden. Die beladene Adventure auf den Hauptständer zu hieven, ist nämlich nahezu unmöglich.

Ein triftiges Argument gegen den Kauf der Adventure gibt es allerdings schon. Wer sie besitzt, kann sich nicht mehr herausreden, weil er eine Strecke nicht geschafft hat. Am Motorrad hat es dann nämlich nicht gelegen.

*Christoph Driesen*



*Fernweh inbegriffen: Adventure und Africa Twin sind viel zu schade für die kleine Tour.*

## EIGNUNGSTEST

### Honda Africa Twin

### KTM Adventure R



#### LANDSTRASSE:

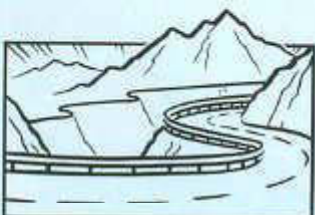
kultivierter, elastischer Motor, komfortables, stabiles Fahrwerk, leichtes Handling, große Reichweite

**SEHR GUT**

#### LANDSTRASSE:

kräftiger, drehfreudiger Motor, straffes, voll einstellbares Fahrwerk, gutes Handling, große Reichweite

**GUT**



#### BERGSTRASSE:

durchzugsstarker Motor, gut gestuftes Getriebe, hohe Lenkpräzision, sehr gute vordere Bremsen

**SEHR GUT**

#### BERGSTRASSE:

durchzugsstarker Motor, kurze Schaltwege, handliches Fahrwerk, vordere Bremse benötigt hohe Handkraft

**GUT**



#### STADTVERKEHR:

leiser Motorlauf, leichtgängiges Getriebe, akzeptable Sitzhöhe, Hauptständer nur gegen Aufpreis erhältlich

**GUT**

#### STADTVERKEHR:

rauer Motorlauf, gut gestuftes Getriebe, extreme Sitzhöhe, Seitenständer nur gegen Aufpreis erhältlich

**BEFRIEDIGEND**



#### SCHOTTERPISTE:

Federung bei moderatem Tempo gut, stabiler Geradeauslauf, mäßige Bodenfreiheit, robuster Motorschutz

**GUT**

#### SCHOTTERPISTE:

Federelemente stecken jedes Tempo weg, stabiler Geradeauslauf, riesige Bodenfreiheit, robuste Ausstattung

**SEHR GUT**



#### AUTOBAHN:

vibrationsarmer Antrieb, passable Fahrleistungen, guter Windschutz, unbequeme Sitzbank, große Reichweite

**BEFRIEDIGEND**

#### AUTOBAHN:

starke Vibrationen, passable Fahrleistungen, effektiver Windschutz, harte Sitzbank, große Reichweite

**BEFRIEDIGEND**



#### SPORTLICHE FAHRWEISE:

durchschnittliche Fahrleistungen, leichtes Handling, hohe Lenkpräzision, standfeste, gute Bremsen

**GUT**

#### SPORTLICHE FAHRWEISE:

befriedigende Fahrleistungen, agiles Handling, hoher Schwerpunkt, vordere Bremse nur zufriedenstellend

**BEFRIEDIGEND**



#### SOZIUSTAUGLICHKEIT:

unkomfortable Sitzbank, geringes Platzangebot, asymmetrisch angebrachte Fußrasten, hohe Zuladung

**AUSREICHEND**

#### SOZIUSTAUGLICHKEIT:

harte, schmale Sitzbank, geringes Platzangebot, komfortable Federung, starke Vibrationen, hohe Zuladung

**AUSREICHEND**

Illustration: Simon Roberts



Sehr gutes Werkzeug sorgt dafür, daß die KTM schnell entblößt und der Durst gelöscht wird (Flaschenöffner 3. v. l.).



## Wartung

Das Filterelement findet man hinter dem rechten Seitendeckel, den Ölpeilstab am linken Gehäusedeckel. Zur Ölkontrolle muß der Motor warmlaufen und der Peilstab ganz eingedreht werden. Insgesamt sechs Schrauben halten die Verkleidung; je eine Sitzbank und Tank. Hat man alles entfernt, kann man die Kerze kontrollieren und dank hochwertigem Werkzeug und einheitlichen Schraubenköpfen bei Bedarf den halben Motor zerlegen.

Mit 5000 Kilometern sind die Inspektionsintervalle recht eng. Steht unterwegs ein Ölwechsel an, sollte auch an den Feinfilter im Rahmenrohr gedacht werden. Das exzellente Fahrerhandbuch gibt Auskunft.



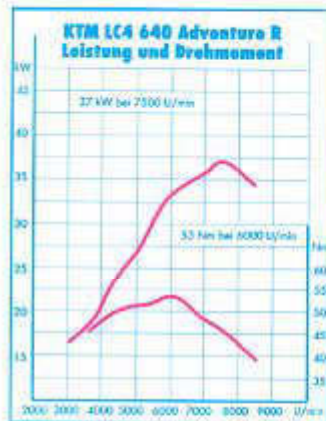
Luftfilter und Öl sind zügig kontrolliert. Um die Kerze zu erreichen, müssen Tank und Verkleidung fallen.



Die schmale, harte Sitzbank bietet wenig Komfort und erfordert leistungsfähige Mitfahrer. Offroad sorgt die nach vorn gerückte Fahrerposition für gute Fahrzeug-Kontrolle.



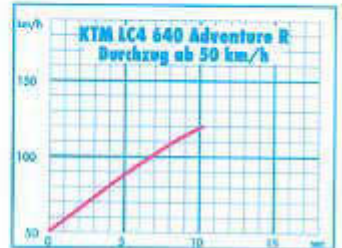
**Motor:** Leistung 37 kW (50 PS) bei 7500 U/min, max. Drehmoment 53 Nm bei 6000 U/min, Hubraum 625 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 101 x 78 mm, Verdichtungsverh. 11 : 1, flüssigkeitsgekühlter Einzylinder-Viertakt-Motor, eine Ausgleichswelle, vier Ventile



le, über eine obenliegende, kettengetriebene Nockenwelle und Kipphebel gesteuert, ein Dell'Orto Rundschiebervergaser mit 40 mm Durchlaß, Naßsumpfschmierung, Kondensatorzündung, Batterie 12 Volt/8 Ah, 200-Watt-Lichtmaschine, E- und Kickstarter

**Kraftübertragung:** Primärtrieb über Zahnräder, Sekundärtrieb über O-Ring-Kette, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbakcupplung, Fünfganggetriebe

**Fahrwerk:** Einschleifenrahmen aus Stahlrohr mit geteilten Unterzügen, vorn Telegabel mit 50-mm-Standrohrrän, 300 mm Federweg, je 20-fach verstellbare Zug- und Druckstufendämpfung, hinten Alu-Kasten-



schwinge mit angelenktem Zentralfederbein, 320 mm Federweg, Federvorspannung stufenlos, Zugstufe 11-fach, Druckstufe 7-fach einstellbar, Speichenräder mit Alu-Felgen, Felgengröße vorn 21 x 1.60, hinten 18 x 2.50, Serienbereifung Metzeler Enduro 3, vorn 90/90-21, hinten 140/80-18, vorn Doppelkolben-Schwimm-sattel-Scheibenbremse, 300 mm Durchmesser, hinten Einzelkolben-Schwimm-sattelbremse, 220 mm Durchmesser

**Maße und Gewichte:** Gesamtlänge 2340 mm, Radstand 1510 mm, Nachlauf 124 mm, Lenkkopfwinkel 62,5 Grad, Lenkerbreite 810 mm, Sitzhöhe 930 mm, Sitzbanklänge 700 mm, Gewicht fahrfertig 185 kg, zulässiges Gesamtgewicht 380 kg, Zuladung 195 kg, Tank 28 l (3,8 l Reserve)

## Meßwerte:

Höchstgeschwindigkeit:  
solo 168 km/h  
zwei Personen 157 km/h  
Durchzug 50 · 120 km/h:  
(im höchsten Gang)

solo 10,2 s  
zwei Personen 16,0 s

Benzinverbrauch:  
Superbenzin  
Landstraße: 5,7 l/100 km  
Autobahn (130): 6,8 l/100 km  
Reichweite (Landstr.): 491 km  
Reichweite (Autobahn): 411 km

## Kosten:

Preis: 15.280 DM  
(inklusive Nebenkosten)  
Versicherung (HDI): 237 DM  
für ein Jahr nur Haftpflicht)  
Steuer (für ein Jahr): 90 DM

## Garantie:

1 Jahr ohne km-Begrenzung

## Wartungsintervalle:

Ölwechsel alle 5000 km  
Ölfilterwechsel alle 5000 km  
Ventilspiel alle 5000 km



Zum Glück selten nötig: Freilegung des Honda-Aggregats. Das Bordwerkzeug gehört vor der Reise gegen qualitativ hochwertiges ausgetauscht.



## Wartung

Die bei Pistenfahrt obligatorische tägliche Luftfilter- und Ölkontrolle geht recht schnell über die Bühne. Der günstig vor dem Tank platzierte Filter liegt nach dem Lösen von vier Schrauben frei, Öl wird am rechten Kurbelgehäusedeckel kontrolliert und nachgefüllt.

Muß Hand an Motor oder Kerzen gelegt werden, heißt es Zeit mitzubringen. Seitenverkleidungen und Tank müssen abgebaut werden. Hoffentlich sind die je sechs Kreuzschlitzschrauben der Verkleidungen nicht schon vergurkt. Benutzt man das mitgelieferte Werkzeug, ist die Wahrscheinlichkeit jedenfalls groß. Wer nicht selber schrauben will, muß alle 12.000 Kilometer zur Inspektion.



Luftfilter- und Ölkontrolle erledigt man im Handumdrehen. Von den vier Kerzen läßt sich nur eine nach Abnahme der Verkleidung erreichen (unten).



Wenig Platz und unkomfortable Sitzbank stören die Reise zu zweit. Im Gelände sitzt der Fahrer zu weit hinten, um Druck auf das Vorderrad zu bringen.



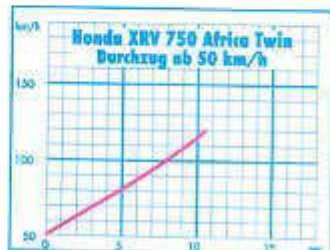
**Motor:** Leistung 44 kW (60 PS) bei 7500 U/min, max. Drehmoment 62 Nm bei 6000 U/min, Hubraum 742 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 81 x 72 mm, Verdichtungsverh. 9:1, flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-V-Motor, drei Ventile pro Zylinder, über



je eine obenliegende, kettengetriebene Nockenwelle und Kipphebel gesteuert, Keihin Gleichdruckvergaser mit 36 mm Durchlaß, Naßsumpfschmierung, Kondensatorzündung, Batterie 12 Volt/14 Ah, 360-Watt-Lichtmaschine, Elektrostarter

**Kraftübertragung:** Primärtrieb über Zahnräder, Sekundärtrieb über O-Ring-Kette, mech. betätigte Mehrscheiben-Ölbakdichtung, Fünfganggetriebe

**Fahrwerk:** Einschleifenrahmen aus Stahlprofilen, vorn Telegabel mit 43-mm-Standrohren, 220 mm Federweg, keine Einstellmöglichkeiten, hinten Alu-Kastenschwinge mit angelenktem Zentralfeder-



bein, 214 mm Federweg, Federvorspannung stufenlos einstellbar, Speichenräder mit Alu-Felgen, Felgengröße vorn 21 x 1.85, hinten 17 x 2.75, Serienbereifung Michelin T 66, vorn 90/90-21, hinten 140/80-17, vorn Doppelscheibenbremse mit Doppelkolben-Schwimmsattel, 276 mm Durchmesser, hinten Einzelscheibe mit Einzelkolben-Schwimmsattel, 256 mm Durchmesser

**Maße und Gewichte:** Gesamtlänge 2380 mm, Radstand 1565 mm, Nachlauf 133 mm, Lenkkopfwinkel 62,7 Grad, Lenkerbreite 860 mm, Sitzhöhe 865 mm, Sitzbanklänge 680 mm, Gewicht fahrfertig 235 kg, zulässiges Gesamtgewicht 425 kg, Zuladung 190 kg, Tank 23 l (5 l Reserve)

### Meßwerte:

Höchstgeschwindigkeit:  
 solo 174 km/h  
 zwei Personen 165 km/h  
 Durchzug 50 - 120 km/h:  
 (im höchsten Gang)  
 solo 10,8 s  
 zwei Personen 15,6 s  
 Benzinverbrauch (Normal):  
 Landstraße: 5,5 l/100 km  
 Autobahn (130): 6,4 l/100 km  
 Reichweite (Landstr.): 418 km  
 Reichweite (Autobahn): 359 km

### Kosten:

Preis: 16.365 DM  
 (inklusive Nebenkosten)  
 Versicherung (HDI): 258,10 DM  
 (für ein Jahr nur Haftpflicht)  
 Steuer: 108 DM  
 (für ein Jahr)

### Garantie:

zwei Jahre ohne km-Begrenzung

### Wartungsintervalle:

Ölwechsel alle 12.000 km  
 Ölfilterwechsel alle 12.000 km  
 Ventilspiel alle 12.000 km



optisch gefälliger als die beiden tiefliegenden Endrohre, die wenig Begeisterung auslösten. Die wichtigste Änderung betrifft aber den Motor.

Mit einem zwei Millimeter längeren Hub wuchs das Brennraumvolumen auf 625 cm<sup>3</sup>, das Drehmomentmaximum auf 53 Newtonmeter. Die Leistung wird weiterhin mit 50 PS angegeben, die Hubraumerweiterung sollte primär einen Drehmomentzuwachs im unteren und mittleren Bereich bewirken.

Hat prächtig funktioniert. Mit 10,2 Sekunden benötigt die Adventure R für die Durchzugsmessung nicht nur rund zwei Sekunden weniger als das Vorjahresmodell, sie läßt auch die Honda hinter sich, die mit 10,8 Sekunden schon keinen schlechten Wert markiert.

Schnöde Zahlenspiele. Im aktiven Fahrbetrieb heißt das, daß die KTM ab 2000 Touren Vollgas verträgt. Verschlucker oder gar abrupter Stillstand des Einzylinders gehören der Vergangenheit an. Wohl fühlt sich der potente Single in diesen Drehzahlregionen zwar nicht, er poltert und hackt aber ungleich weniger als der 620er-Motor. Gerade im Tiefsand und in schwerem, trialmäßigem Gelände macht sich die fülligere Drehmomentkurve positiv bemerkbar, denn hier verzeiht das Triebwerk jetzt auch einen Schaltfehler oder macht ein Herunterschalten sogar überflüssig.

Aber den meisten Spaß macht der kernige Klopfer immer noch, wenn er gedreht wird. Ab 3000 Touren legt er sich mächtig ins Zeug, läßt den Zeiger des Drehzahlmessers blitzartig an den roten Bereich schnellen und reicht eine Lei-

**Im Tiefsand macht sich das füllige Drehmoment positiv bemerkbar**

*Africa Twin: viel Masse, viel Gewicht, aber im Fahrbetrieb kaum zu spüren.*

stung ans Hinterrad weiter, von der die Piloten japanischer Soft-Singles nur träumen können. Selbst von der zehn PS stärkeren, aber deutlich schwereren Africa Twin läßt sich die abenteuerliche KTM nur abhängen, wenn es um Top-Speed auf der Autobahn geht.

Der Preis für die heftige Leistungsentfaltung sind Vibrationen, die trotz Ausgleichswelle durch Mark und

Bein gehen und keinen Hehl daraus machen, daß hier ein Sportmotor ans Werk geht. Bei konstanter Drehzahl ziemlich lästig, aber deshalb für lange Reisen ungeeignet? Mal Hand aufs Herz, die gute alte XT 500 hat auch sämtliche

Plomben gelockert, um nur einen Bruchteil dieser Leistung freizusetzen. Hat das jemand davon abgehalten, mit ihr den Globus zu umrunden?

Kultivierter Honda-V2 oder rauher KTM-Poltergeist – letztendlich eine Frage, die kein

Test, keine noch so hitzige Stammtischrunde jemals klären wird. Zu unterschiedlich die individuellen Ansprüche, zu emotional der Versuch einer Beweisführung. Genügend Leistung in jedem Terrain stellen jedenfalls beide

Motoren zur Verfügung, und die Zeiten mangelnder Zuverlässigkeit sind auch bei KTM längst Historie. Wenigstens da sind wir uns einig.

Sandkastenspiele, zweiter Teil. Diesmal ohne Gepäck und mit gerade mal 0,5 bar im hinteren Reifen. Es hilft nichts, die Twin gräbt sich ein. Egal, wer von uns es versucht. Die Dünen sind klein, gerade mal ein, zwei Meter hoch, aber dafür dicht an dicht. Der Sand feiner als in einer Eieruhr. Keine Chance, Anlauf zu nehmen, nötige Geschwindigkeit aufzubauen. Aber mit der Adventure geht es auch so. Aus dem Stand zieht sie selbst durch die weichsten Passagen.

Der Twin deshalb mangelnde Sandtauglichkeit zu attestieren, wäre allerdings ein grober Fehler. Im Gegenteil, hält man sie von derlei Winzlingsdünen fern, liefert sie eine



*Das Honda-Cockpit versprüht Rallye-Atmosphäre (links oben). Die bissigen Stopper sind auf Asphalt erste Wahl, abseits der Straße wollen sie mit Feingefühl bedient werden.*

*Guter Schutz dank breiter Verkleidung, aber wehe es haut einen richtig hin. Dann darf gepuzelt werden.*