

KATI FÜR FERNWEH

KTM

V STATT BOXER, MATTIGHOFEN STATT MÜNCHEN
– WER SEINE GESPANNMASCHINE NACH DIESEN
VORGABEN AUSSUCHT, FINDET MIT DEN LC8-
MODELLEN VON KTM ATTRAKTIVE ALTERNATIVEN
ZUM BESTSELLER BMW GS. WIE DIE 950 SUPER
ENDURO VON LBS ZEIGT.





Vielfältig: LBS stellt auch die Adventure 950 und andere LC8-Ableger auf drei Räder.



Für die meisten Gespannfahrer dürfte die Wahl der Zugmaschine primär eine Herzensangelegenheit sein. Und BMW hat sich mit seinen GS-Boxern derart viele Herzen im Sturm erobert, dass die Mitbewerber in der Großenduroklasse zum Mauerblümchendasein verurteilt sind. Dabei haben Moto Guzzi, Triumph oder Yamaha schließlich auch keine Aschenputtel im Programm. Und vor allem KTM sollte der mächtigen R 1200 GS doch Paroli bieten können. Schließlich treten die schlanken LC8-Derivate mit Waschbrettbauch an, während die Bayern-Boxer – abgesehen von der HP2 – immer etwas klotzig daherkommen.

Starthilfe: Mit einer zweiten Batterie ist man auch im Winter auf der sicheren Seite.

Alles offen: Enduroboot mit Option für Zusatzcontainer im Fußraum.



Man kann nur spekulieren, warum die Nachfrage nach KTM & Co. in Gespannreisen derart verhalten ist. Blauweißer Markenbonus? Kettenantrieb? Mangelnde Leistung? Zumindest ob die PS eine gewichtige Rolle spielen, werden wir im nächsten Jahr wissen, wenn die KTM 1190 Adventure (siehe Kasten) bei der Kundschaft angekommen ist. Mit 150 PS dürfte sie um einiges kräftiger ausfallen als die ebenfalls brandneue R 1200 GS mit Flüssigkühlung.

Wie dem auch sei – als Kontrapunkt zu den GS-Vierventilern von BMW hat KTM seit 2003 diverse LC8-Modelle im Programm, die für Gespannubauten mit unterschiedlichen Nutzerprofilen taugen. So wurden ultraflache Kurvenflitzer mit Breitreifen ebenso bereits realisiert wie wüsten-taugliche Dreirad-Enduros. Aber auch Kombinationen für den normalen Einsatz zwischen diesen beiden Extremwelten fanden ihre Käufer. Der niederländische Gespannbauer LBS hat sich mit der LC8 intensiv auseinandergesetzt und erfüllt die unterschiedlichsten Kundenwünsche, soweit diese technisch und zulassungsrechtlich realisierbar sind.

Bissig. Willig. Butterweich.

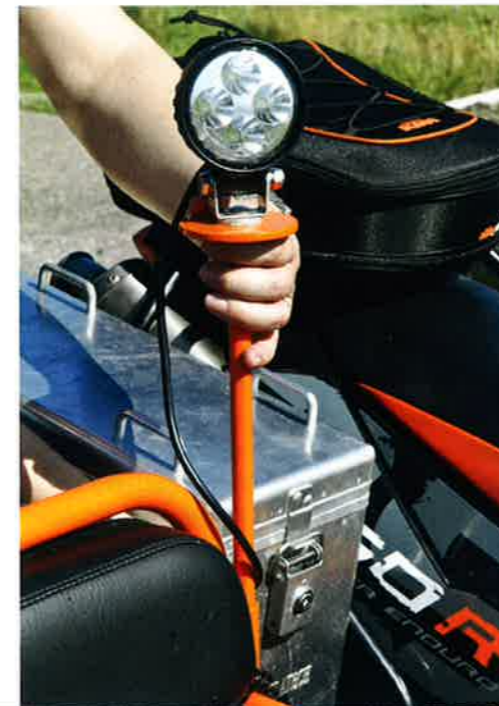
Das hier vorgestellte Gespann trägt den Erfordernissen einer reiselustigen Holländerin Rechnung. Deren Lebensgefährte zieht es vor, sie auf einer Solo zu begleiten, anstatt sich turnend im Beiboot zu verausgaben – was Selbstfahrer gewiss nachvollziehen können. Im übrigen eine höchst sinnvolle Symbiose, denn das Reisegepäck, das die Solomaschine im Fahrverhalten beeinträchtigen würde, bringt im Beiwagen zusätzliche Kippsicherheit.

Und die ist im Fall der KTM 950 Super Enduro auch nötig, denn der 75-Grad-V-Twin hängt richtig bissig am Gas. Während die 98 PS die meisten Solofahrer bei Offroad-Einsätzen überfordern dürften, kommen sie in diesem Gespann bestens zur Geltung. Der Motor tritt bereits bei niedrigen Drehzahlen kräftig an, ab etwa 2500/min hängt er auch in den oberen Gängen des butterweich zu schaltenden Sechsganggetriebes willig am Gas. Oben herum legt der dohc-Vierventiler nochmal ordentlich nach. Mit dem 17zölligen Toyo auf dem Hinterad ist die Adventure so lang übersetzt, dass der sechste Gang als Overdrive genutzt werden kann. Zwar lässt der Kettenantrieb ohne großen Aufwand kürzere Übersetzungen zu, doch zumindest bei gemischtem Betrieb auf Straßen und Pisten benötigt man diese keinesfalls.

Mit etwa 8,5 Litern im Mischbetrieb fällt der LC8-Vergasermotor in puncto Kraftstoffverbrauch nicht aus dem Rahmen. Die strikten Tempolimits auf den Straßen rund um den LBS-Firmensitz Elsendorp erlaubten keine intensiven Vollgasfahrten. Doch lassen Verbrauchswerte von 6,5 Litern für die Solo-Adventure den Schluss zu, dass Expresstempo auf der Autobahn mit mehr als zehn Litern auf die 100-Kilometer-Distanz zu Buche schlägt. 14,5 Liter Tankkapazität sind da eindeutig zuwenig. Die Besitzerin hat sich mit zwei Kanistern im Zehnliter-Format beholfen, von denen einer am Heck, der andere vor dem Seitenrad befestigt ist. Für entlegene Regionen mit dünnem Tankstellennetz reicht das als Kompromiss, sofern man ohnehin häufiger Pausen einlegt. Wer aber Kilometer „schrubben“ und nicht alle Tankstellen kennenlernen will, wird um die Investition in einen Zusatztank kaum herum kommen. LBS bietet einen Spritbehälter mit 25 Litern Kapazität an, der schwergünstig in den Beiwagenboden integriert wird. Abgetankt werden kann er automatisch oder durch Umschalten.

An unserem KTM-Dreier waren Endschalldämpfer von Akrapovic montiert. Inwieweit diese den Twin beflügeln, können wir nicht sagen. Jedenfalls klingen sie kerniger als die ebenfalls zierlichen Originale. Im ersten Moment macht das an, doch auf längeren Fahrten dürfte vor allem das extreme Patschen beim Gaswegnehmen eher nerven. Als weiteres und sinnvolles Extra versteckt sich eine zweite Batterie in der Schlucht zwischen Motorrad und

Durchblick im Dunkeln: Verstellbarer Suchscheinwerfer.



Enduroboot. Mit Reinblei-Glasvlies-Füllung ist die Odyssey PC 680 auslaufsicher, gasdicht, wartungsfrei und lässt sich schnell laden. Hersteller Hawker verspricht zudem zehn Jahre Lebensdauer. Da darf man auch nach kalten Winternächten einigermaßen sicher sein, den Motor wieder per Knopfdruck zum Leben erwecken zu können. Schließlich gibt es an modernen Großenduros keine Kickstarter.

Optional verbaut LBS-Chef Ad Donkers auch den Duodrive-Seitenantrieb von Mobec. Die in der Grundversion schlupfabhängige Kraftübertragung per Viskosekupplung zum dritten Rad bringt bereits auf nassen Straßen ein klares Sicherheitsplus. Abseits des Asphalts kann man damit manche Passagen bewältigen, die mit ausschließlichem Hinterradantrieb nicht mehr zu schaffen sind.

Stehen derartige Exkursionen eher nicht auf dem Programm, genügt der Einradantrieb durchaus. Für den bevorzugten Einsatz auf Straßen und griffigen Pisten ist unser Testgespann vorne mit einem grobstolligen Heidenau K60 M+S besohlt. Hinten und am Seitenrad kommt der bereits erwähnte Toyo Proxes 4 zum Einsatz. Der taugt mit seinem feinen Profil nicht für rutschiges Terrain, bietet sonst aber gute Haftung. Die braucht es auch, wenn der V-Twin an der Antriebskette zerrt. Der Heidenau bleibt beim Beschleunigen auf Kurs, solange man ein Ausbrechen nicht mit dem Gasgriff provoziert.

Überfordert ist der Vorderreifen allerdings bei hauptsächlich Betätigung der Einscheiben-

Aufwändig: Mehrfach verschraubter Unterflur-Verstärkungsrahmen.



Stabiler Standard: Kati und Beiwagen sind über vier Streben verschraubt.



Praktisch: Radhalter als Picknicktischgestell.



Universell: Die Reserveradnabe ist rundum kompatibel.



Die Besitzerin: Rianne van Duuren (46) fährt seit 2006 Gespann. Auf's dritte Rad kam sie, als ihre Stiefkeltochter zur Welt kam. Seitdem steht eine Honda VT 1100 C, auch von LBS, in der Garage. Die KTM 950 hatte sie schon einige Zeit als Solomaschine gefahren. Doch als sie mit dem Honda Cruiser Geschmack am dritten Rad fand, stand der Entschluss fest, auch die Super Enduro bei LBS umbauen zu lassen. „Ich fühle mich viel bequemer auf einem Gespann. Mein Mann hat sich eine KTM 690 Enduro gekauft. Und nun sind alle glücklich“, berichtet Rianne. Für 2014 ist mit den beiden KTM eine Reise in die USA geplant.



Handbremse. Die packt derart vehement zu, dass das Gespann selbst auf trockenem Asphalt abrupt nach links wegschmiert. Um das zu vermeiden, muss die Pedalbremse, die Hinter- und Seitenrad verzögert, immer mitbetätigt werden. Dennoch bietet sich gerade für ein Endurogespann diese Koppelung an, da die Bremsen vor allem auf rutschigem Untergrund als Lenk-

hilfe eingesetzt werden können. Dies ist mit einer Verbundbremse, wie sie LBS auf Wunsch auch liefern kann, kaum mehr möglich. Dafür bietet diese bei optimaler Abstimmung zuverlässige Spurhaltung. Bis 2005 führte KTM keine Modelle mit ABS im Programm. Doch wie die Blockierverhinderer anderer Hersteller dürften sich auch die der aktuellen Supermoto und Adventure 990 in einen Umbau integrieren lassen.

Mit konservativer Fahrwerkgeometrie verspricht die LBS-KTM gutmütige Fahreigenschaften. Und tatsächlich läuft sie – dank der runden Kontur des Heidenau – weder den Spurrinnen nach noch gibt sie sich sonderlich kippfreudig. Bei 120 Zentimetern Spurweite und einem mit vollen Kanistern relativ schweren Boot braucht es weiter keinen Ballast bei Alleinfahrt. Mit der stabilen Schwingengabel arbeitet die Lenkung präzise und leichtgängig. Während die Bilstein-Federung vorne und am Bootsrads hinreichend straff abgestimmt ist, spricht das White-Power-Federbein für unseren Geschmack deutlich zu sanft an. Bereits bei hartem Einlenken reagiert das Heck deutlich mit Nickbewegungen. Bei 160 km/h in Autobahnrechtskurven dürfte das weniger lustig sein. Allerdings ist solches Eigenleben kein grundsätzliches Problem: Wer



LC8 – PROGRAMMIERTER ERFOLG

Nachdem sich die LC4 in den 1990er Jahren bestens am Enduromarkt etabliert hatte, musste KTM den Fans dringend auch eine große Enduro mit ähnlich drahtiger Figur bieten. Und so präsentierten die Mattighofener vor zehn Jahren die 950 Adventure als knackiges Pendant zur BMW R 1150 GS. Was zu erwarten war, denn zuvor hatte der 75-Grad-V-Twin im Rallyesport seine Feuertaufe bestanden: Anfang 2002 gewann Fabrizio Meoni damit die Rallye Paris-Dakar.



weiterhin 98 PS. Das Reiseschiff Adventure erhielt ein abschaltbares ABS, das allerdings wenig ausgereift schien: Beim Hinterrad kam fast keine Bremsleistung an.

Für 2007 schob KTM die 950 Supermoto R und eine komplett überarbeitete, weniger spritschluckende Ausgabe der Super Duke nach. 2009 folgten dann zwei Ableger der 990 Supermoto: die R als kompetitive und die T als reisetaugliche Variante mit jeweils 116 PS. Außerdem kamen die Adventure-Modelle nun mit acht zusätzlichen PS und weiteren Modellpflegemaßnahmen.

Den Knüller der LC8-Reihe zeigte KTM im Oktober 2012 auf der Kölner Intermot: Mit der 1190 Adventure erschuf sie im Februar 2013 eine komplett neue Reiseenduro. Vollgetankt 230 Kilo leicht, läuft der V-Zweizylinder vorne auf breit bereiften Drahtspeichenrädern in 19/17 Zoll. Hingegen kommt die offroadbetonte Variante 1190 R mit den Felgendurchmessern 21/18 Zoll und Enduroberreifung. Der aus der RC8 stammende, mit 150 PS üppig motorisierte Twin verfügt über Doppelzündung, Keihin-Motormanagement mit Drive-by-Wire und Anti-Hopping-Kupplung. Interessant für die Kilometerfresser unter den Gespannfahrern sind die Inspektionsintervalle von 15.000 Kilometern. Als Weltneuheit präsentierte KTM ein mehrstufiges „Combined-ABS“ sowie die ebenfalls mehrstufige Traktionskontrolle (MTC). Beide von Bosch entwickelte Systeme lassen sich auf Offroad-Modi umstellen. Gegen Aufpreis gibt es zudem das vielfach programmierbare elektronische WP-Fahrwerk EDS. Für findige Gespannhersteller dürfte es eine Herausforderung sein, all diese Helferlein für ihre Umbauten optimal zu adaptieren.

es straffer wünscht, findet in Zusammenarbeit mit LBS eine entsprechende Abstimmung, zur Not auch mit Begrenzung des ewig langen Federweges.

Selbstredend lässt sich ein derartiges Gespann mit allem möglichen Zubehör bis hin zum Suchscheinwerfer ausstatten. So kann der Halter des universell passenden Reserverades beim Vorklappen als Gestell für ein Picknick-Tischchen genutzt werden – typisch hollän-



Zunächst brachte KTM die 950 Adventure mit 98 PS, als S-Variante verfügte sie vorne und hinten über 30 Millimeter zusätzlichen Federweg. Für 2005 erweiterten die Österreicher ihre neue Oberklasse mit der 950 Supermoto und der 990 Superduke, letztere leistete mit Kraftstoffeinspritzung satte 120 PS. Als Antwort auf die BMW HP2 folgte dann 2006 die 950 Super Enduro R, die als Basismotorrad für das hier vorgestellte LBS-Gespann dient. Adventure und Adventure S wurden mit 990 cm³ samt Einspritzanlage aufgewertet, leisteten zunächst aber



TECHNIK

LBS-KTM 950 Super Enduro

Motor: Flüssiggekühlter Zweizylinder-Viertakt-V-Motor, Hubraum 942 cm³, Leistung 72 kW (98 PS) bei 8500/min, max. Drehmoment 90 Nm bei 7000/min, Lichtmaschine 450 Watt, Batterie 12 V/12 Ah, Elektrostarter

Fahrwerk: Verstärkter Gitterrahmen aus Stahlrohr, vorne Schwingengabel mit zwei Bilstein-Federbeinen, hinten LM-Zweiarmschwinge, WP-Zentralfederbein, Federwege 90/255 mm, Drahtspeichenräder

Bremsen: Doppelkolben-Schwimmsattel mit 300-mm-Bremsscheibe vorn, Doppelkolben-Schwimmsattel mit 240-mm-Bremsscheibe hinten, Handbremse v., Pedal h./s.

Bereifung: Vorn:.....140/80 x 17
Hinten:.....195/45 R 17

Beiwagen: Karosserie:.....LBS Enduro
Radführung:.....gezogene Schwinge
Bereifung:.....195/45 R 17
Federbein:.....Bilstein
Federweg:.....80 mm
Scheibenbremse:.....240 mm, Zweikolbensattel
Sitzbreite:.....58 mm

Abmessungen Gespann: Radstand:.....1660 mm
Spurbreite:.....1200 mm
Vorlauf:.....360 mm
Vorspur:.....28 mm
Nachlauf VR:.....40 mm
Wendekreis rechts (Mitte HR):4,12 m
Wendekreis links (Mitte SR):6,98 m

Gewichte: Leergewicht vollgetankt:.....345 kg
Zul. Gesamtgewicht:.....650 kg

Tankinhalt:.....14,5 l
Mittlerer Kraftstoffverbrauch:.....ca. 8,5 l/100km Super
Höchstgeschwindigkeit: ca. 160 km/h

Preise: Umbau einer angelieferten Maschine.....ab 8500 Euro
Testgespann.....ab 11.500 Euro

Hersteller: LBS, Tel. +31 492 363077
www.lbszijospanotechniek.nl

Axel Koenigsbeck
ak@motorrad-gespanne.de

GESPANNE