

Abenteuer inklusive



Wer redet schon von Spurrillen, wenn sie so tief sind, dass man Solomotorräder darin verstecken könnte? Das Wort Piste ist ungenügend, wenn die Spur kaum breiter als ein Motorradreifen ist. Und wie soll man einen Berg erklimmen, von dem sich schon Bergziegen abwenden?

Peter Römer gibt darauf keine Antworten. Er hat das Ziel vor Augen. Schwierigkeiten im Gelände sind für den äußerlich ruhigen Gespannenthusiasten Herausforderungen, die gemeistert werden müssen. Sie sind aber nie ein Grund, um aufzugeben. Seine Augen leuchten, wenn er von der *Enduromania* in Rumänien erzählt: Gespannabenteuer für harte Männer in seiner ursprünglichen Form. Man hilft sich selbst und hat kein Problem, wenn Schutzbrief und Handy zu Hause liegen. Das Durchkommen garantiert sein KTM-950-Adventure-Gespann.

Ein kleines Abenteuer spielt sich heute im Elsass ab. Das Roadbook führt uns über kleine Straßen, holprige Feldwege und unbefestigte Pisten mitten durch den Wald.

Auch wenn die Federung des Beiwagens viel zu tun hat und das EML-E-2000-Boot heftig durchgeschüttelt wird, das KTM-Gespann ist zu Höherem bestimmt. Alle Voraussetzungen dafür hat das Römer-Team geschaffen.

Das Fahrwerk

Der Gitterrohrrahmen der KTM wird ausschließlich von geschraubten Elementen verstärkt. „Uns war eine einfache Montage und Demontage wichtig. Dadurch ist die Möglichkeit einer einfachen Reparatur gegeben. Wir müssen bei unserem Umbau nicht einmal die Verkleidung ausschneiden!“ erklärt uns Peter Römer. Satt der Upside-Down-Telegabel wird eine geschobene Vorderradschwinge mit edlen Öhlins-Federbeinen montiert. In der 2004er Version blieben sogar die Räder serienmäßig. Zugunsten besserer Traktion und griffiger Vorderradführung wurde die aktuelle Ausführung mit einem 15-Zoll-Rad hinten und einem 18-Zoll-Rad vorn ausgestattet.

Der Modellname Adventure ist Programm, mit dem EML-E-2000-Beiwagen aber eher auf gemäßigten Pisten.



KTM ist es gelungen, sich mit einem Hardcore-Image einen Platz unter den großen Herstellern zu sichern. Das Römer-Team drängt mit einem Umbau der 950 Adventure genau in diese Szene bei den Gespannen. Hat die KTM mit dem Beiwagen an der Seite dadurch ihre Manneskraft eingebüßt, oder kann sie deswegen erst so richtig ihre Muskeln spielen lassen?





Im Heck wühlt sich derzeit noch ein alter Barum-Autocross-Reifen durch den Schlamm. Dieser leider nicht mehr lieferbare Pneu wird demnächst durch den Vredestein 155 x 15 Snowtrac ersetzt. Ein serienmäßiges Monofederbein von White Power hält die Hinterhand auf dem Boden. Die Federvorspannung kann mit einem leicht zugänglichen Handrad auf die Spannbelange eingestellt werden.

Abserts der gebügelten Straßen spielt das Motorradfahrwerk seine Vorzüge aus. Bodenwellen werden weggefiltert, und tiefe Schlaglöcher verlieren ihren Schrecken. Meine Bandscheiben sind dankbar. Der Passagier im EML-E-2000-Boot hat mehr Querfeldein-Genuss. Das Koni-Federbein ist nicht für das Gelände geeignet, es ist schlichtweg zu hart. Peter Römer räumt ein: „Das Gespann erreicht locker 160 km/h. Da halte ich es für zwingend, dass es stabil auf der Straße liegt. Wenn wir die Federabstimmung zu weich wählen, schaukelt die Fuhrer bei hohen Kurvengeschwindigkeiten.“

Für den reinen Einsatz im Gelände erhält der Beiwagen eine viel weichere Abstimmung.“

Der Motor

Der kurzhubige V-Motor mit 75° Zylinderwinkel ist ein Meisterwerk der Motorenbaukunst. Das Motorgehäuse ist vertikal geteilt. Kurbelwelle und die beiden Wellen des Sechsganggetriebes sind in unterschied-



Fünf-Punkt-Anschluss.

lichen Ebenen angeordnet. Das spart Baulänge. Im V zwischen den beiden Zylindern rotiert Platz sparend eine Multifunktionswelle. Diese trägt zwei Ausgleichsgewichte, treibt die Wasserpumpe und die Zentrifuge der Motorgehäuseentlüftung an und dient als Zwischenrad für den Anlasser und die beiden Steuerketten. Die Zahnketten treiben in den symmetrischen, um 180 Grad gedrehten Zylinderköpfen jeweils zwei oben



Edle Brembo-Stopper mit 300-Millimeter-Scheiben sorgen für eine der Motorleistung angemessene Verzögerung.

liegende Nockenwellen an. Der Motor besitzt eine Trockensumpfschmierung mit einem Drei-Liter-Öltank unter dem Wasserkühler. Die Serienleistung beträgt 98 PS bei 8000 U/min. Zwei 43-Millimeter-Gleichdruckvergaser sind in die Airbox integriert. Das KTM-Zweizylindertriebwerk wiegt nur 58 Kilogramm.

Der Zweizylinder braucht Drehzahl. Die fehlende Schwungmasse führt dazu, dass ich auf den ersten Metern zweimal den Motor abwürge. Beherztigt man diesen Umstand, dann geht's auch vehement vorwärts, vor allem ab 5000 U/min. Der erfahrene Rallye-Pilot Peter Römer zeigt mir nach einem Fahrerwechsel, was damit gemeint ist. Eine enge Kurve mitten im Wald erscheint, kommt mir wie ein unüberwindbares Hindernis vor. Die Bäume fliegen rechts und links von mir vorbei. Ein leichter Drift, ein

gekonntes Spiel mit Gas und Bremse, die Gewichtsverlagerung zur rechten Zeit, und schon sind wir durch. Weiter geht's – jetzt fängt der Spaß erst richtig an.

Die Brembo-Stopper der KTM bringen das Gespann auch wieder zum Stehen – gefühlvoll dosiert oder mit blockierten Rädern. Fuß- und Handbremse reagieren feinfühlig und lassen sich gezielt dosieren. Die Beiwagenbremse ist mit der Fußbremse gekoppelt. Geländefahrten fordern andere Voraussetzungen. Multiintegralbremssysteme sind für die Straße geeignet, nicht aber zwangsweise für die Querfeldeinfahrt.

22 Liter bunkert der Maschinentank. Der offene Endurorahmen trägt noch einen Zusatztank. Bei einem durchschnittlichen Verbrauch von etwa acht Litern ist man für die Einsamkeit gut vorbereitet. Praktisch ist das Handschuhfach auf dem Tank. Es lassen



KTM–Das Männermotorrad

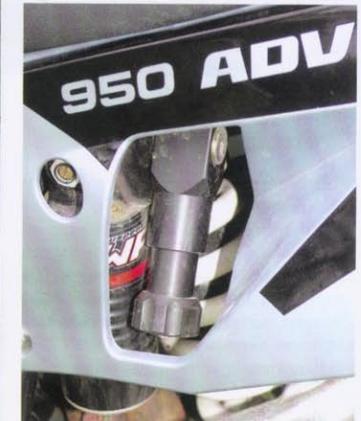
Das Unternehmen wurde 1934 von Hans Trunkenpolz in Mattighofen als Schlosserwerkstatt gegründet. Ab 1953 nannte sich die Firma *Kronreif, Trunkenpolz, Mattighofen*. Im gleichen Jahr begann die Serienproduktion von Motorrädern. Nach dem Tod des Ingenieurs Kronreif wurde die Firma in *Krafträder Trunkenpolz Mattighofen* umbenannt. Das Unternehmen produzierte nahezu sämtliche Komponenten selbst. Im Jahr 1991 wurde die KTM AG insolvent, von Banken verwaltet und anschließend in drei eigenständige Firmen aufgeteilt:

- KTM Sportmotorcycles GmbH, wurde 1994 in KTM Sportmotorcycles AG umfirmiert
- KTM Fahrrad GmbH
- KTM Kühler GmbH

Seit 1992 geht es für KTM wieder steil bergauf. KTM feiert mit seinen Fahrern regelmäßig Weltmeistertitel in den Disziplinen Motocross und Enduro und dominiert bei den Rallies wie der Dakar-Rallye, der Tunesien-Tallye oder der Marokko-Rallye. Eine KTM als Hardcore-Motorrad ist Programm und macht einen Teil des Erfolges aus. KTM verwendet edle Komponenten wie Brembo-Bremsen oder White-Power-Federbeine, distanziert sich aber deutlich von Softzubehör.



Im Cockpit rechts der Drehzahlmesser, links die multifunktionale Cockpitanzeige mit Tageskilometerzähler, Tankstopp-Distanzanzeige, Gesamtkilometer, Geschwindigkeitsanzeige, Zeit, Benzinwarmlampe, Kühlwassertemperatur, Kontrollleuchten und Tripmaster. Mittig am Tank das praktische Handschuhfach.



Praktisch: Die Federvorspannung des White-Power-Federbeins lässt sich von außen per Handrad einstellen.

sich allerlei Kleinutensilien verstauen. Der Windschutz, den die serienmäßige Verkleidung bietet, reicht selbst für groß gewachsene Fahrer für Geschwindigkeiten jenseits der 150 km/h aus.

Rasenmäher adé: Da fährt man einmal über die Wiese, und schon hat man eine breite Spur in das Grün gefräst.

Die Spurbreite beträgt nur 1150 Millimeter.





Auch wenn Peter Römer und sein Enduromania-Beifahrer Anton Rössner stundenlang über die nächste Rumänientour diskutieren können, der Wein wird in dieser Zeit nicht reif.

KTM-Abenteurer bleiben selten alleine. Zwei KTM-Fahrer sind bereits eine Gruppe.



TECHNIK

Römer-KTM-950-Adventure-Gespann

Motor:
Wassergekühlter Zweizylinder-V-Motor
Bohrung x Hub:..... 100 x 60 mm
Hubraum:..... 942 cm³
Leistung:..... 72 kW bei 8000 U/min
Drehmoment:..... 95 Nm bei 6000 U/min
Batterie:..... 12 V 12 Ah

Fahrwerk:
Gitterrohrrahmen mit angeschraubten Hilfsrahmenelementen, geschobene Vorderradschwinge mit Öhlins-Federbeinen, Aluminium-Zweiarmschwinge mit zentralem White-Power-Federbein hinten

Bremsen:
Zwei Brembo-Zweikolbenschwimmsättel mit 300-Millimeter-Brems scheiben vorn, Zweikolbenschwimmsattel mit 240-Millimeter-Brems scheibe hinten, Beiwagenbremse mit der Fußbremse gekoppelt.

Bereifung:
Vorn:..... 120/80 x 18
Hinten:..... 155 x 15

Beiwagen:
Karosserie (EML E 2000):
Länge:..... 1860 mm
Sitzbreite:..... 580 mm
Fußraumlänge:..... 800 mm
Kofferraumvolumen:..... 110 l
Verdeck serienmäßig:..... nein
Kopfraumhöhe bei geschlossenem Verdeck: --
Sicherheitsgurte serienmäßig:..... nein
Bereifung:..... 135 x 15
Federbein:..... Koni,
..... auf Wunsch Öhlins oder White Power
Federweg:..... 70 mm
Scheibenbremse serienmäßig:..... ja
Leergewicht:..... 85 kg
Zul. Gesamtgewicht:..... 240 kg

Abmessungen Gespann:
Radstand:..... 1640 mm
Spurbreite:..... 1150 mm
Vorlauf:..... 38 mm
Vorspur:..... 30 mm
Nachlauf VR:..... 20 mm

Gewichte:
Leergewicht:..... 300 kg
Zul. Gesamtgewicht:..... 600 kg

Höchstgeschwindigkeit:..... etwa 180 km/h

Preise:
Gespann wie vorgestellt:..... 19.500 Euro
Umbau bei angelieferter Maschine:..ab 9500 Euro
Neues Komplettgespann:.....ab 15.000 Euro

Einsatzzwecke

Die Ferne ruft. Wer dem Ruf erliegt, hat mit dem Römer-KTM-Gespann den passenden fahrbaren Untersatz. Das Gespann ist für die Straße ebenso geeignet wie für den Pisteneinsatz. Es ist ein Allroundtalent. Das Testgespann hat mittlerweile über 13.000 Kilometer zurückgelegt. Eine defekte Benzinpumpe veranlasste Peter Römer, ein mechanisches Ersatzexemplar so zu montieren, dass die Leitungen ohne großen Zeitaufwand umgesteckt werden können. Man muss sich eben zu helfen wissen.

Ein Vergleich mit den großen Reise-Endurogespannen wie BMW GS oder Suzuki V Strom ist mühselig. Allein die Gewichte sorgen für zwei verschiedene Klassen. Je nach Beiwagentyp und Umbaukonzept wiegt ein BMW-GS-Gespann zwischen 350 und 450 Kilogramm. Das Römer-KTM-Gespann bringt mit dem EML E 2000 gerade mal 300 Kilogramm auf die Waage, mit dem Endurorahmen sogar nur 250 Kilogramm. In der Gewichtsklasse unter 300 Kilogramm kann nur Horst Ullrich mit seinen für Rallye-Zwecke optimierten Gespan-



Martin Franitza ist nicht nur von der Landschaft fasziniert. Er begeistert sich für das Gespann.

nen mitreden. Wer schon mal ein Dreirad aus einem Morastloch oder einer Sandwehe heraus schieben musste, weiß jedes gesparte Kilo zu schätzen.

Wie vorgestellt kostet das komplette Gespann 19.500 Euro. Verbleiben die Umbauteile wie Gabel und Räder beim Römer-Team, kann ein Gespann inklusive einem gebrauchten Motorrad bereits ab 15.000 Euro realisiert werden.

Als Alternative zum EML-E-2000 will das Römer-Team auch den neuen EML S 1-Beiwagen anbieten. Der ist durch seine offene Konstruktion für den Passagier noch besser geeignet.

Fazit: Fahren Sie ein Auto mit Allradantrieb? Sind Sie mutig? Suchen Sie die Herausforderung abseits geteuerter Straßen? Sollten Sie diese Fragen mit Ja beantworten, dann ist das Römer-Gespann vielleicht genau das Richtige für Sie. ■

Martin Franitza

MOTORRAD-GESPANNE-Wertung

In der Kategorie Enduro-Gespann bzw. mit Tourenbeiwagen in der Rubrik Fun-Gespann besticht die Römer-KTM durch ein sehr gutes Preis-Leistungs-Verhältnis. Auf unbefestigtem Terrain macht das Gespann am meisten Spaß. Gemütliches Endurowandern ist ebenso möglich wie Hardcore-Einsätze im Gelände. Dazu kann man das Tourenboot gegen einen offenen Endurorahmen tauschen. Auch wenn der KTM-Rahmen mit den angeschraubten Elementen auf über 13.000 Kilometern Gelände noch keine Schwächen zeigte, so steht doch ein Fragezeichen über dem hinteren oberen Anschluss, der mit dem Aluminiumausleger des Hecks verschraubt ist. Doch der universelle Einsatzzweck und die gute Fahrwerksausrüstung katapultieren das Römer-KTM-Gespann in unserer Bewertung mit einem gelungenen Wheelie auf fünfeinhalb Sterne von maximal sieben erreichbaren.

Kategorie Endurogespann:

