

## Enduros im Test: Zwei Bikes für jeden Untergrund

13. August 2022, 16:46 Uhr



Der Preis für die Ducati Desert X liegt bei fast 16 000 Euro.

(Foto: Ducati)

Ducati hat mit der Desert X eine neue Reiseenduro vorgestellt, die auf der Straße und im Gelände gut vorankommen soll. Ähnliches gilt für die KTM 890 Adventure R. Welche Maschine ist besser?

Von Peter Ilg

Nicht nur auf dem Automobilmarkt, auch bei den motorisierten Zweirädern gab es lange Zeit einen Trend hin zum SUV. So hatte BMW mit der R 80 G/S vor bald 40 Jahren schon das Segment der bedingt geländegängigen Reisemotorräder erfunden, viele andere Hersteller zogen nach; heute haben große Reiseenduros zwischen 1200 und 1300 Kubikzentimeter Hubraum. Doch anders als bei den Autos dreht sich der Trend zu immer mehr Hubraum gerade um: Die Hersteller bringen zunehmend kleinere Modelle auf den Markt.

Zu diesen Kompromissbikes zwischen Reise- und Offroadtauglichkeit gehören im Mittelklassesegment beispielsweise die Aprilia Tuareg 660 und die Triumph Tiger 800. Die Hersteller solcher Zwitter versprechen das Beste aus zwei Welten - solche Bikes sollen Allrounder für den Asphalt und das Gelände zugleich sein. Dafür ersetzen am Basis-Bike einer Modellreihe Federelemente mit längeren Dämpferwegen, niedrigem Windschild und grobstolligen Reifen den ursprünglichen Aufbau und erwecken so den Eindruck, damit auch durch die Wüste Namibias touren zu können. Doch meist eignen sich diese Maschinen allenfalls fürs fiktive Abenteuer auf zwei Rädern - ganz ähnlich eben wie die SUVs auf vier.

Aber keine Regel ohne Ausnahme: Denn mit der Desert X hat Ducati in diesem Sommer ein [Motorrad](#) auf den Markt gebracht, das tatsächlich in beiden Welten bestehen kann. Das haben erste Testfahrten auf Sardinien gezeigt. Auf den kurvenreichen Landstraßen der italienischen Insel schwingt die Maschine flink um die Kurven und wedelt gekonnt auf Schotter mit dem Hinterrad. Es ist beeindruckend, wie schnell die Elektronik die Traktion des Hinterrads regelt. Dabei zeigte sich rasch: Die Italienerin ist keine dieser für Wald- und Wiesenwege modifizierten Maschinen. Nein, es handelt sich bei der Ducati vielmehr um ein völlig neu entwickeltes Zweirad für die Straße *und* fürs Gelände. So sticht die Desert X deutlich hervor aus der Masse anderer Motorräder.



Die KTM 890 Adventure R ist etwa 1000 Euro günstiger als die Ducati.

(Foto: KTM)

Ganz allein ist sie damit allerdings nicht. Denn der Konkurrent [KTM](#) mit Sitz in Mattighofen in Österreich bietet Ähnliches auf. Auch die Österreicher bauen Motorräder für die Straße und das Gelände. In den vergangenen zehn Jahren haben KTM-Fahrer achtmal den Weltmeistertitel im Motocross-GP gewonnen. Mehr Beweise dafür, dass KTM der Meister für unbefestigten Untergrund ist, braucht es kaum.

Auch die Österreicher haben eine Mittelklasse-Reiseenduro im Produktportfolio, die wie üblich von einer Basismaschine zum tourentauglichen Fahrzeug umgerüstet wurde. Doch in Sachen Enduro-Qualitäten steht die KTM Adventure R der [Ducati](#) in nichts nach. Auch das haben Testfahrten gezeigt. Die fanden auf kurvigen Landstraßen und im Gelände auf der Schwäbischen Alb statt. Die beiden Maschinen haben also viele Gemeinsamkeiten, ein direkter Vergleich drängt sich somit auf.

## **Das Design**

Schönheit liegt bekanntlich im Auge des Betrachters. Deshalb gefällt dem einen die Ducati besser, dem anderen die KTM. Beide Motorräder haben hohe und breite Lenker, eine schmale Sitzbank und tiefe Rasten. Das ist notwendig, um - wenn der Untergrund mal gröber wird - aufrecht stehend durchs Gelände pflügen zu können. Die KTM wirkt hochbeinig, leicht und lässig. Bei einer Körpergröße von 180 Zentimeter gelingt es gerade noch, im Stand mit beiden Fußspitzen den Boden zu erreichen. Beide Motorräder wiegen fahrfertig um die 220 Kilogramm. Eine Enduro für den Sport ist nur halb so schwer. Dieser Vergleich offenbart die Grenzen dieser Grenzgänger im Gelände.

Das grelle Orange der KTM ist die Hausfarbe der Österreicher, wie das Rot bei den Italienern. Doch die Desert X gibt es ausschließlich in Weiß. Das ist fast schon ein Stilbruch wie die unterschiedlichen Radgrößen: vorne 21, hinten 18 Zoll - wie an einer richtigen Enduro. Das vordere Rad entscheidet über die Fahreigenschaften. Ein großer Raddurchmesser erhöht Bodenfreiheit und Stabilität. Doch die schmalen und grobstolligen Reifen neigen zum Aufstellen beim Bremsen und haben wenig Grip. Für Ducati ist es die erste Maschine mit dieser Räderkombination und daher umso mehr überraschend, dass der positive Effekt zwar zutrifft, der negative nicht. KTM hat dieses Problem - wie zu erwarten - ebenso souverän gelöst.

Das Design der Ducati ist retro und erinnert an die legendären Bikes der Rallye Dakar. Im Vergleich zur KTM wirkt sie kompakter, wie aus einem Guss. Die Formen laufen geschmeidig ineinander über, die KTM dagegen besteht aus einzelnen, oft kantigen Komponenten, allerdings im gleichen Stil. Sie trägt den Sprit auf beiden Seiten in Tanks, die auf Höhe der Unterschenkel angebracht sind. Das sieht aus wie aufgeblasene Backen - sorgt aber für einen schweren Tiefpunkt und bringt somit Stabilität. Beide Motorräder sind mit etwa 20 Liter Tankvolumen ausreichend für die große Fahrt gerüstet.

## **Die Motoren**

Beide Maschinen werden von bewährten Zweizylindermotoren angetrieben. Die KTM hat einen Reihenmotor, der aus dem Vorgängermodell stammt und auf 889 Kubikzentimeter Hubraum aufgebohrt wurde. Das Aggregat leistet 105 PS (77 kW) und hat ein maximales Drehmoment von 100 Newtonmeter bei 6500 Umdrehungen pro Minute. Ähnlich sind die Leistungsdaten der Ducati: Deren Motor hat 937 Kubikzentimeter Hubraum, 110 PS (81 kW) und 92 Newtonmeter bei 6500 Umdrehungen pro Minute. Ducati-typisch stehen die Zylinder

im Winkel von 90 Grad längs zur Fahrtrichtung. Dieser Motor wird auch in der Monster, der Super Sport 950 und der Multistrada V2 verbaut.

Die KTM verbraucht auf 100 Kilometer 5,1 Liter Sprit, die Ducati schluckt 5,4 Liter. Das ist kein großer Unterschied. In ihrer Motorcharakteristik unterscheiden sich die Maschinen aber deutlich: Während die Ducati einen ausgeglichenen Charakter hat, ist die KTM ein aufbrausender Typ. Sie ist die ehrgeizige Leistungssportlerin, die Ducati der besonnene Typ mit gleichem Potenzial.

## **Die Elektronik**

Ducati ist bekannt dafür, seine Bikes mit umfangreicher Elektronik auszustatten. Die Desert X hat gleich sechs Fahrmodi und schier unendliche Möglichkeiten der weiteren, auch individuellen Einstellung von Motorleistung, Traktion und Bremsen. Es reicht jedoch völlig, die Fahrmodi zu verstellen, weil sich dann spürbar auch die anderen genannten Parameter verschieben. Im "Enduro"-Mode zum Beispiel wird die Leistung auf etwa 75 PS gedrosselt und das ABS an Vorder- und Hinterrad dem schlüpfrigen Gelände angepasst. Die Traktionskontrolle lässt gerade so viel Schlupf zu, dass auch unerfahrene Offroader sicher unterwegs sind. Im "Rallye"-Modus wird die Motorleistung auf das Maximum erhöht und die Sicherheitsfeatures minimiert. Das ist definitiv etwas für Erfahrene.





Bei der Ducati kann man zwischen sechs Fahrmodi wählen.

(Foto: Ducati)

Prinzipiell lässt sich auch die KTM so auf das Können des Fahrers und das Gelände einstellen. Allerdings stehen an der KTM serienmäßig nur drei Fahrmodi zur Verfügung, der vierte, "Rallye" genannt, ist optional. Was dem Motorrad aus Österreich wirklich fehlt, ist eine automatische Blinkerrückstellung. Wer die normalerweise gewohnt ist, fährt ständig blinkend durch die Gegend. Das kann mitunter lebensgefährlich sein, weil andere Verkehrsteilnehmer vermuten, der Biker würde abbiegen. Die Ducati hingegen stellt automatisch das Blinken nach dem Abbiegen ein.

Die üppigere Elektronik lassen sich die Italiener bezahlen: die Desert X kostet 15 990 Euro, die KTM etwa einen Tausender weniger. Schnäppchen sind beide Maschinen nicht, aber auch

keine Mogelpackungen, weil die Entwickler ihnen unter anderem hochwertige Fahrwerke und hervorragende Bremsen verpasst haben.

## **Das Fazit**

Unterm Strich lässt sich sagen: Beide Motorräder eignen sich gleichwohl für die Straße als auch für den Ritt durchs Gelände. Sie sind weder ein Kompromiss für das eine noch für das andere Terrain, sondern auf beiden Pisten so unterwegs, als wären sie genau dafür geschaffen worden. Wer die Ducati wählt, hat das angenehmere, weil ausgewogenere Motorrad; die KTM hingegen ist ein rauer Rabauke, der ständig den Krawall sucht. Welche Maschine für welchen Typ passt, ist ebenfalls eine Frage des Charakters. Wer sich selbst gut kennt, trifft leicht die richtige Wahl.

**Hinweis der Redaktion:** *Ein Teil der im "Mobilen Leben" vorgestellten Produkte wurde der Redaktion von den Herstellern zu Testzwecken zur Verfügung gestellt und/oder auf Reisen präsentiert, zu denen Journalisten eingeladen wurden.*