

Motorrad

ABENTURER



06/2001

Nov./Dez.

DM 9,80 € 5,01

ÖS 75 € 5,45

SFR 9,80

LFR 239 € 5,93

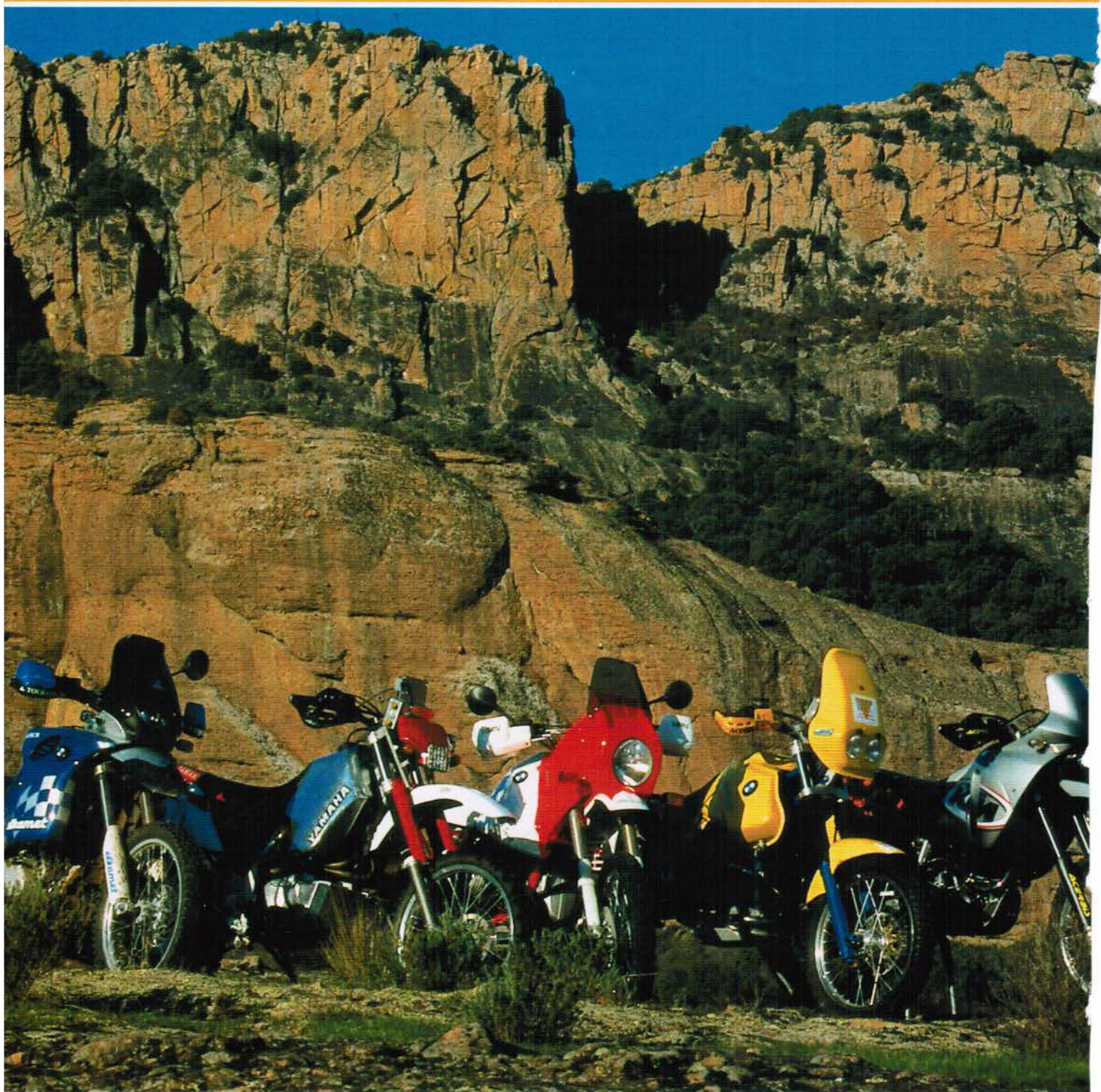
BFR 239 € 5,93

DFR 50 € 6,72

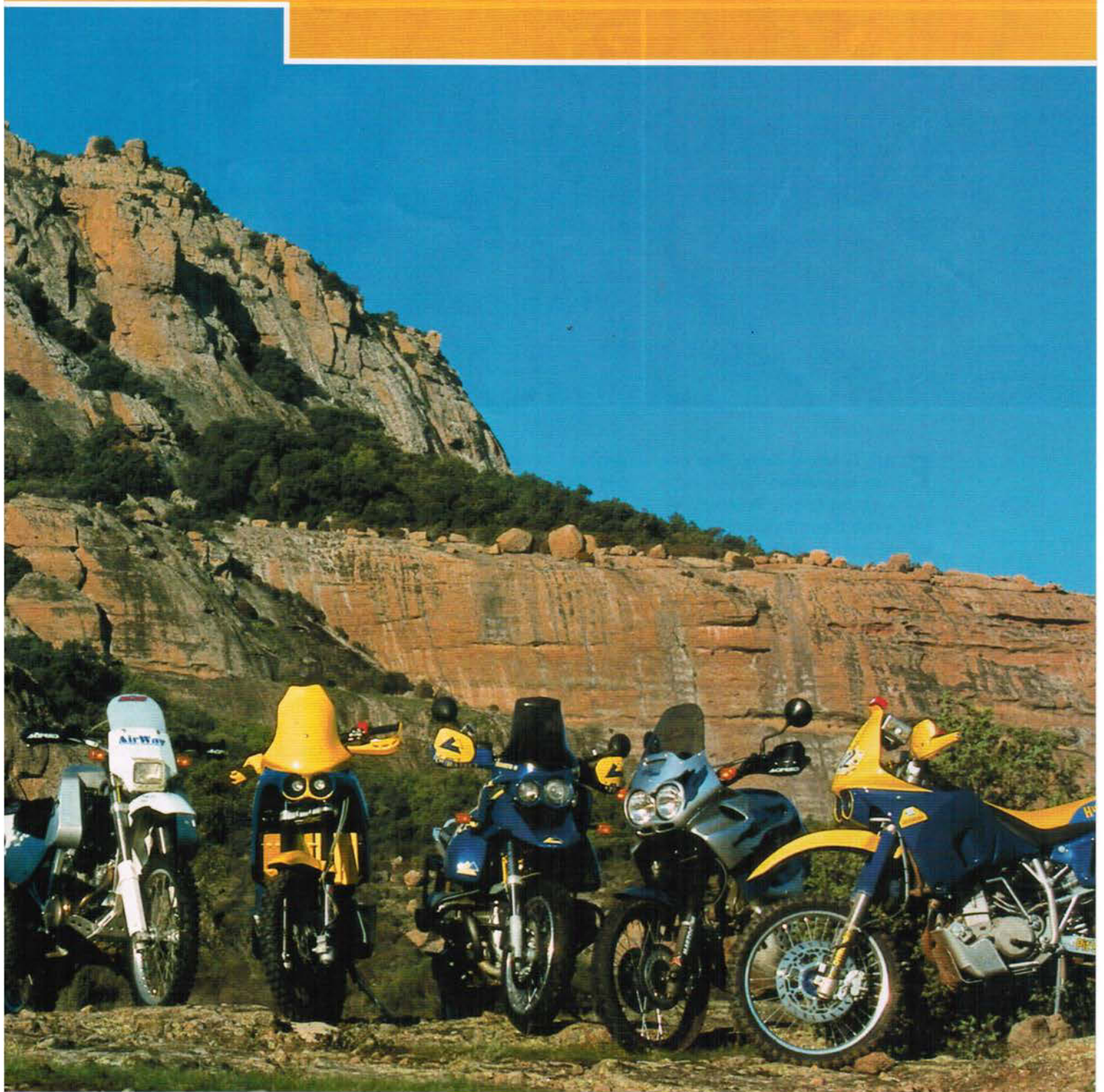
LIT 14.000 € 7,23

PTAS 1.100 € 6,61





DIE 10 GEBOTE



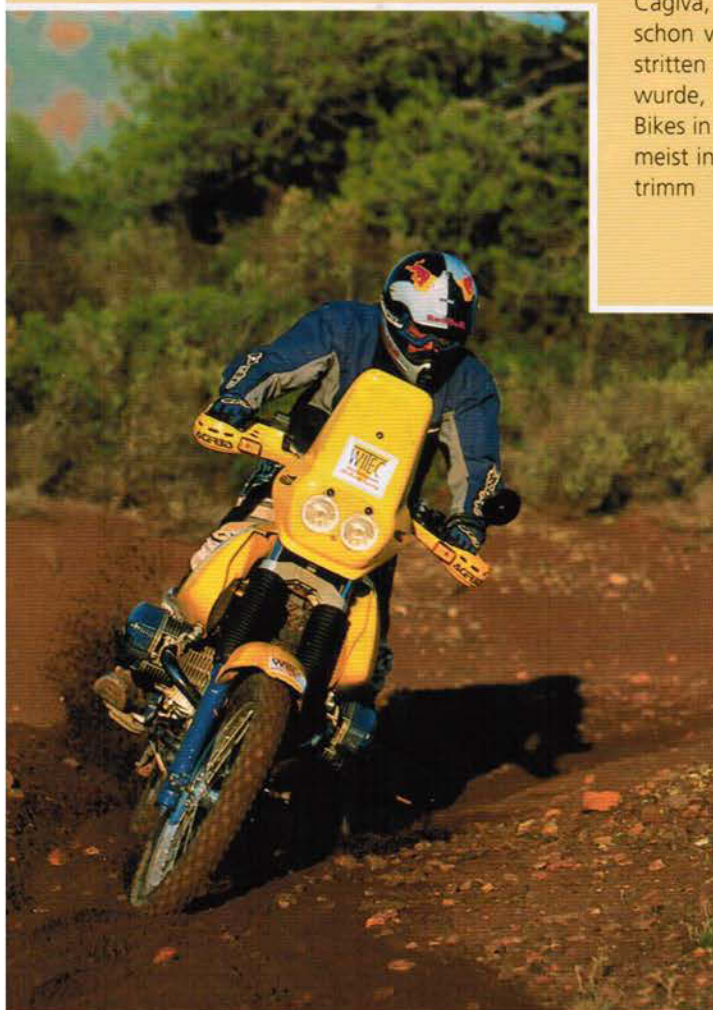
8400 Kubik, 677 PS, 1870 Kilogramm, 751 Newtonmeter, 307 Liter Benzin, 202.199 Mark, 12 Vergaser, 19 Nockenwellen, 5345 mm Federweg und 10 Paar Räder. Was sich nach den biblischen Ausmaßen einer nahenden Apokalypse anhört, sind lediglich die addierten Daten der 10 Vergleichskandidatinnen: Touratech TT 39, Touratech Desierto II, African Queens Twindero, HPN Sport, KTM Adventure, OTR TT 600, Karches Highland, Karches Husaberg, WITEC GS und WTS Transalp. Text: Jörg Kübler, Fotos Michael Müller



Es gab Zeiten, in denen man zwischen lupenreinen Rallyemaschinen und mächtigen Reisemotorrädern einen klaren Trennstrich ziehen konnte. Beim einen handelte es sich um hochgezüchtete, unverkäufliche Werksrenner, die in minimal kleinen Serien einer Hand voll ungnädiger Vollgasbrenner unter den Hintern geschoben wurden. Beim anderen

dachten wir seinerzeit an Maschinen, die in liebevoller hausbackener Schweißer-Manier schier zur Unkenntlichkeit zusammengeknallt wurden – billig und stabil mussten sie sein, optische Feinheiten wurden zumeist als unnötiger Yuppie-Schnickschnack abgetan. KTM galt wie so oft als Vorreiter einer bis dato gänzlich unbekannteren Offroad-Gattung. Was von BMW, Cagiva, Honda und Yamaha bereits schon vor vielen Jahren als – unbestritten gute – Richtung vorgegeben wurde, Ableger der rallyeeringerprobten Bikes in Serie zu produzieren, endete meist in übergewichtigen, im Rallye-trimm lackierten Serienmaschinen.

Die Präsentation der ersten – 1996er – Adventure wurde fast zum Fiasko: trotz nahezu 100-prozentiger Adaption an das damalige Dakar-Werksmaterial wollte der Funke auf den Käufer nicht überspringen. Von Motorproblemen war die Rede und außerdem wäre sie viel zu schwer, wurde gemunkelt. Falsch! Tatsache ist, dass die vereinte Offroadwelt vor nunmehr sechs Jahren einfach noch nicht bereit war, ein solches Multitalent zu verstehen, zu akzeptieren und zu fahren. Für die Österreicher wurde der Markt in keinem Fall leichter. Die Dakar-Misserfolge ließen sich marketingmäßig natürlich nicht in ein brauchbares Image verpacken,



WITEC RC 1100 GS

Radikal-Maßnahme: kein anderes Bike wurde so aufwändig umgebaut wie die WITEC-GS. Eigen konstruierter, perfekt gearbeiteter Gitterrohrrahmen, der das mit Bing Vergasern bestückte 1100er BMW-Triebwerk aufnimmt – der Schwerpunkt wandert enorm nach oben. Sahnestücke sind unbestritten die verlängerte Schwinge und die liebevoll gefrästen Radnaben. Verarbeitung auf höchstem Niveau – mit rund 60.000 Mark absolute Oberklasse.





das Bike fand jedoch immer mehr Interessenten – wir waren endlich reif für eine neue Motorradgattung. Sowohl Fernreisende als auch ambitionierte Rallyepiloten fanden in der LC4 640 Adventure R erstmals einen gemeinsamen Nenner zu vernünftigem Preis.

Fast alle Hersteller der anderen neun Mitbewerberinnen im Test führten – mit Ausnahme der Edelschmiede HPN, die einen Großteil ihres Umsatzes aus den BMW-internen Rallye-Projekten und dem dadurch erworbenen Ruf generieren konnte – ein nahezu unbeachtetes Dasein. Herbert Schwarz und Jochen Schanz, die Gründungsväter von Touratech,

hatten sich zwar als Lieferanten für Roadbooks und IMOs sowie als Navigationsspezialisten einen guten Namen gemacht, konnten sich jedoch erst mit dem Projekt „F 650 Touratech by Schalber“ in die Reihe der Kleinserienhersteller einreihen.

WITEC – auch dieser Name ist uns seit ein paar Jahren bekannt. Rudi Willner und Thomas Eckart, konnten sich bereits vor Jahren – die Kooperative HPN/BMW war, zumindest offiziell, noch weit vom Vierventil-Rallye-Zweizylinder entfernt, mit ihren Eigenbauten auf diversen kleinen und großen Events einen Namen machen. Das eigenwillige Konzept: 1100er Boxer, Bing-Vergaser, Gitter-

rohrrahmen und verlängerte GS-Kardan-Schwinge – Leichtbau pur. Komplettiert wird das Quartett der relativ bekannten Umbauer von Stephan Jaspers, seines Zeichens Chef der Firma African Queens. Auch Jaspers konnte uns in den vergangenen Jahren mit edlen Bikes auf Basis der großen Honda-Enduros XRV 750 und Varadero überzeugen. Sowohl Rallye- als auch langen Reiseeinsätzen wird man bei African Queens gerecht.

Die vier anderen Kandidatinnen stammen von enthusiastischen Rallye- und Reisefans. Die Trierer Firma Off The Road (TT 600 R), Pit Karches von Pit's Offroad Stop in Augsburg





(Highland 950 V2, Husaberg FE 600 Rallye) und last not least Helmut Wolf von WTS aus Langenargen am Bodensee treibt mehr die Leidenschaft als die Suche nach Profit. Jeder Betrieb hat seine eigene Geschichte. So blickt Torsten Haberkorn von OTR auf unzählige Fernreisen zurück und versucht, seine Erfahrungen in eine kleine Serien einfließen zu lassen. Pit Karches – schon seit Jahren treibt sich der Augsburgener mit außergewöhnlichen Gerätschaften

in der Rallyeszene herum – ist vom Offroad-Virus befallen. Es gibt wohl kaum ein verrückteres Huhn, das die Endurowelt mit so brillanten Umbauten und fast visionären Neuerungen beglückt, als den ehemaligen Flugzeugelektriker. Spaß am Hobby und unendlicher „Forscherdrang“, das ist Pit's Antrieb. Dass er 1998, als einer der wenigen Highland-Dealer in Deutschland von den Schweden den Auftrag bekam, ein Rallye-Motorrad aufzubauen, hat Pit bereits

verdrängt – noch heute wartet er auf seine „Abfindung“ und wurde stattdessen in Naturalien – sprich Motorrädern – ausbezahlt. Nebenher betreibt der rührige Schwedenfan noch eine kleine aber feine Husaberg Vertretung.

Ganz anders Helmut Wolf von WTS (Wolf Trans Sport). Helmut ist begeisterter Sportfahrer und war immer auf der Suche nach einem Bike, mit dem er sowohl 4-Stunden-Enduros bewältigen, als auch Reisen unternehmen kann. Leicht, robust und günstig sollte die neue Partnerin sein. In Hondas Zweizylinder-Palette fand der rührige Schwabe sodann sein Traumobjekt. Heute prangt ein 750er-Twin-Triebbling im Transalprahmen und versorgt den 180 Kilogramm-Offroader mit kultivierter Zweizylinderpower.

Vier Einzylinder treten also gegen Sechs Zweizylindermaschinen in den Ring. Rang Eins übernimmt BMW als dominierende Marke mit einem Ein-

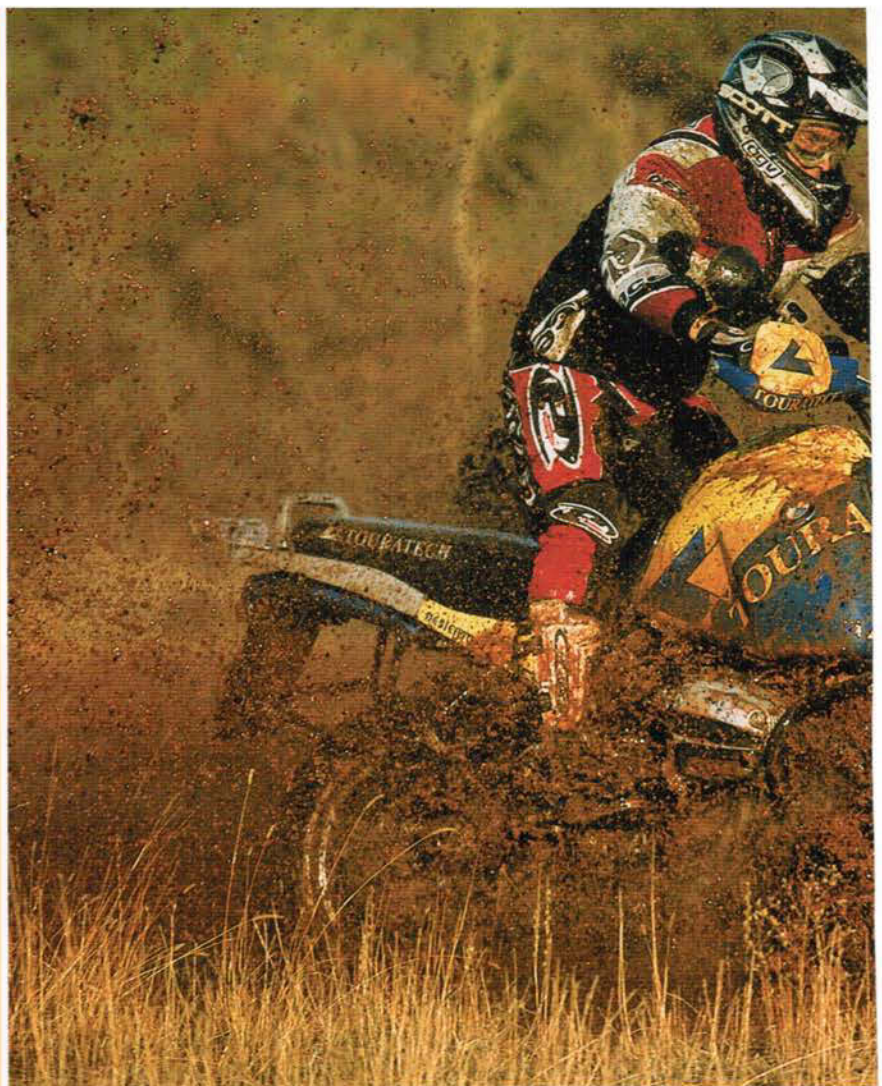
HIGHLAND 950 Extreme

Projekt Leidenschaft: in der Karches Highland vereinen sich ein potentes V2-Triebwerk und die grenzenlose Offroad-Begeisterung des Erbauers Pit Karches. Große Teile des Motor-Innenlebens stammen nahezu komplett aus dem Ersatzteilregal von Husaberg: Nikasil-Laufbuchsen, Zylinderkopf, Nockenwellen, Kolben, Zylinder und Kurbeltrieb. Momentan die Leichteste im Zweizylinderbereich – 152 Kilo.



zylinder, einer Zweiventil-GS und zwei Viertilern, gefolgt von Honda mit der Varadero und dem Twin-Alp-Zwitter. Die Gewichtsspanne reicht von 144 Kilogramm bei der Husaberg bis 245 Kilo, die der African Queens Fernreisebomber Twindero auf die Waage bringt. Auch im monetären Bereich spielt sich unser Test in nahezu unvergleichbaren Dimensionen ab: bei WTS und KTM wird das Kundenkonto mit rund 15.000 Mark ins Defizit geschossen, während sich die WITEC-GS mit rund 62.600 Mark bereits als Anlagevermögen verbuchen lässt.

Tatort irgendwo an der französischen Mittelmeerküste. Vier Testfahrer, vom ambitionierten Hobby-Offroadler, über den mehrfachen Rallyeteilnehmer bis hin zum Fahrer der Deutschen Enduro Meisterschaft, es wartet ein buntes Testerfeld auf die 10 Maschinen.



Montag, sieben Uhr, acht Grad Außentemperatur, Sonne: neun von zehn Probandinnen erwachen locker per E-Start zum Leben. Lediglich die TT 600 R entlässt ihren Düsenjägersound (Haberkorn hat versuchsweise einen Holesshot-Schalldämpfer montiert) per Kicker in den frühen Morgen. Soundmäßig erweist sich, bis auf die Yamaha, keine Maschine als zu laut. Selbst die Rallyeanlagen von Husaberg, Highland und WITEC – es gibt kernigen aber vertretbaren Sound auf die Ohren – sind durchaus akzeptabel.

Touratech BMW TT 39



Innovative Rallye-Technik auch für Fernreisefreaks. Mit der TT 39 präsentieren die Schwarzwälder Tüftler von Touratech ein auf der erfolgreichen Rallye-F 650 basierendes Modell. 39 Liter Benzin erlauben Reichweiten bis zu 750 Kilometern. Verarbeitung und Finish sind – Touratech-like – perfekt. Alle passt, nichts wirkt hausbacken. Für den F 650-Motor gibt's sogar Leistungsupdates bis ca. 75 PS – 60 wären für die TT 39 optimal.



touren- und reisetaugliche Ausstattung der Bikes. Als sportlich komfortabel dürfen Highland, KTM und die WTS eingestuft werden. Sie verfügen nicht über herrlich gepolsterte Sofabänke, alles fällt etwas spartanischer aus und auch der Wind- und Wetterschutz ist – mit Ausnahme des Highland-Schildes – nicht von allererster Güte. Entscheidender Vorteil dieser Gattung dürfte das universelle Talent sein, das diese drei Maschinen durch Konstruktion und Bauweise mit sich bringen. Mit 152, 154 und 182 Kilogramm bewegen sie sich auch durchaus in einer racefähigen und offroadtauglichen Gewichtsklasse. Last not least gehen Husaberg, Yamaha und die 1100er-WITEC-BMW als die kernigsten Vertreterinnen des Tests an den Start. Die „Berg“ verfügt über eine kanti-

ge und harte Bank, im Vergleich kernige Vibrationen, wie sie nur ein Leichtbau-Einzylinder erzeugen kann und will sich als absolutes Rallye-Bike verstanden fühlen. Anders sieht's bei der TT 600 R von OTR aus. Mit werksmäßig spartanischer Ausstattung – allein die Sitzbank ist für den Ausflug in die Kiesgrube noch zu schlecht gepolstert – reiht sie sich in die Reihe der eher unkomfortablen Rallyemaschinen ein. Ihr eigentliches Wesen ist im Fahrbetrieb jedoch eher beim kurzen Enduroausflug anzusiedeln. WITEC's, in guter Tradition auf Bing-Vergaser umgerüsteter, Vierventiler ist schlussendlich das klassischste Wüstengerät im Vergleich: knallhart auf Geradeauslauf getrimmt, vermittelt sie bereits bei der Anfahrt einen relativ unhandlichen Eindruck – Tribut

African Queens *TWINDERO*

Die ersten Kilometer werden als Verbindungsetappe bis ins eigentliche Testareal auf der Straße und auf Feldwegen bewältigt – alle Maschinen verfügen über eine StVO-taugliche Ausstattung. Schon hier wird relativ schnell deutlich, welches Arbeitsgerät sich entspannt lässig bewegen lässt, und welche Maschine – auch aufgrund der Auslegung – einer härteren Hand bedarf. Im Allgemeinen gibt es bei unseren Kandidatinnen drei verschiedene Kategorien: Touring, in diese Reihe dürfen sich, was den Komfort betrifft, die beiden Maschinen von Touratech, HPN's 1040er und die Twindero einreihen. Ausschlaggebend für diese Wertung sind der Sitzkomfort, die lenkernahe Sitzposition und die eher



Streetfighter? Nein. Auch wenn die Twindero von African Queens auf den ersten Blick wie ein Asphaltstecher aussieht, überzeugt sie offroad wie keine andere dieser Gewichtsklasse. Das Varadero-Triebwerk geht wie die Post. Die eng am Heck liegende Auspuffanlage sorgt für enormen Leistungszuwachs. Mit Marzocchi-Gabel und Öhlins-Dämpfer ist die Twindero für jede Geländespielart bestens gerüstet. Dennoch setzen 245 Kilogramm Grenzen.

an den verlängerten Radstand? „Man sollte Arme wie 'ne Krake haben“, lautet der Kommentar eines Fahrers. Tatsächlich ist der Lenker für kleine Zeitgenossen nahezu unerreichbar und hoch angebracht – so weit zur ersten Klassifizierung der Bikes.

Fahrwerksseitig weicht man bei den meisten Umbauten auf Gabeln und Federn renommierter Zubehörspezialisten wie White Power (TT 39, HPN, WTS), Marzocchi (Twindero, WITEC), Öhlins (Desierto, Twindero, WITEC) und Technoflex (WTS) aus. KTM, TT 600, Highland und Husaberg treten mit den Originalteilen an. Vorab: alle Gabel-/Dämpferkombinationen hinterlassen sowohl on- als auch off-road einen guten Eindruck. Bis auf

WITEC und WTS kann man den Umbauten durch die geänderten Federwege – oft in Verbindung mit anderen Gabelbrücken, im Falle der HPN sogar mit einer eigens konstruierten zentralen Dämpferaufnahme – im Vergleich zur Serie bessere Qualitäten bescheinigen. Eckart und Willner setzen bei der WITEC auf eine konventionelle 50er-Marzocchi-Gabel und auf ein Öhlins-Federbein. Beide Komponenten sind dermaßen straff abgestimmt, dass sich bereits nach kurzer Zeit eine eklatante Ermüdung der Unterarme einstellt – gerade bei langen und harten Rallye-Events ist diese Erscheinung sicherlich nicht sehr vorteilhaft. Der Gerechtigkeit halber sei erwähnt (dies gilt im Übrigen für alle Umbauten), dass die

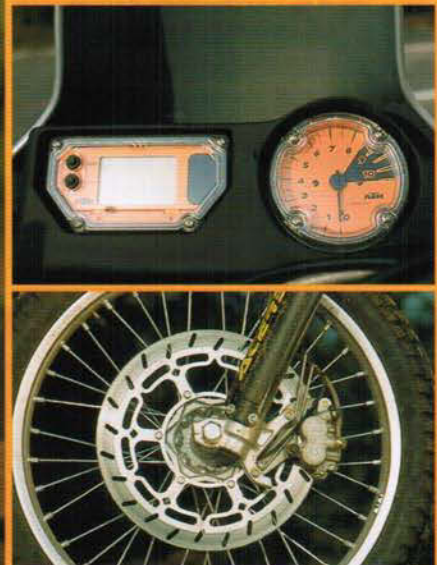
Fahrzeuge je nach Käuferwunsch, finanziellem Budget und fahrerischer Konstitution mit verschiedensten Komponenten bestückt werden können. Um den Einstandspreis entsprechend niedrig zu kalkulieren, setzt Wolf von WTS auf gebrauchte Gabeln älterer KTM-Modelle. Zwar erreicht er mit der 50er-WP-USD-Gabel im Vergleich zur Serie phänomenale 300 Millimeter Federweg, doch würden wir uns ein moderneres Teil (45er Marzocchi Magnum oder 45er KTM-WP-Gabel) wünschen: weniger bewegte Massen bei besserem Ansprechverhalten. Der im Heck verbauten Technoflex-Dämpfer (260 Millimeter) würde mit einer strafferen Abstimmung und einem um rund 20 Millimeter erhöhten Federweg besser ins Konzept passen.

Sehr gut gefiel uns dagegen das White Power-Paket der Touratech TT 39. Trotz des relativ hohen Gewichts von 190 Kilogramm kann man den 650er-BMW-Einzylinder auch unter voller Beladung kernig

KTM ADVENTURE



Ganz nah dran: einzig KTM bietet mit der LC 4 640 Adventure konkurrenzfähiges Rallye- und Fernreisematerial in Serie. Für rund 15.500 gibt's höchstes Verarbeitungsniveau und Rallyefahrt aus vielen Jahren. Leider wird die LC 4 auch 2002 wieder nur mit Straßengummis ausgeliefert. Auch der lackierte Tank ist anfälliger als das Urpendant. Sämtliches Zubehör gibt's natürlich im KTM-Programm.





durchs Gelände prügeln – well done! Den wohl aufwändigsten Fahrwerks-Trimms betreiben die HPN-Tüftler Klaus Pepperl und Alfred Halfeld: der verstärkte BMW-Rahmen wird mit einer eigens konstruierten Aufnahme für das spezielle WP-Federbein versehen. Allein die technische und handwerkliche Umsetzung ist eine Augenweide. 300 und 245 Millimeter Federweg verleihen der auf 1040 Kubik aufgebohrten Zweiventil GS die nötige Bodenfreiheit und ordentlich Drehmoment, um auch kernigen Offroadeinlagen gerecht zu werden – Oldie but goldie.

Der Untergrund wechselt. Wir befinden uns mittlerweile auf breiten Sand- und Erdpisten mit tiefen Bodenwellen. Diese verlangen höchste Konzentration. Bereits an dieser Stelle werden die Dämpfersysteme, speziell bei den schwergewichtigen Maschinen, auf eine harte Probe gestellt. Die zuvor beschriebenen Fahrwerkseindrücke festigen sich. Während Husaberg, Highland, WTS und Adventure bereits in dichte Staubfahnen gehüllt am Horizont verschwinden, zeichnet sich auf den nachfolgenden Rängen ein erbitter-

ter Positionskampf der Zweizylinder ab. Trotz straßentypisch profilierter Enduroreifen hängt die Jaspers Twin-dero den Rest des Feldes ab. Souverän arbeitet die Federkombi Marzocchi/Öhlins, das 1000er-Honda-Varadero-Triebwerk sorgt für unglaublichen Vortrieb. Zuerst vermuten wir, dass Jaspers im Verborgenen die Nocken des Honda-V2-Sportlers VTR implantiert hat – Fehlanzeige – einzig die sehr eng am Heck verlaufende, hauseigene Edelstahl-Carbon-Doppelrohr-Auspuffanlage bringt den ohnehin schon starken 95 PS V2 auf Touren – mächtig!

Das von Bing Vergasern statt „handelsüblicher“ Einspritzung befeuerte R 1100 GS-WITEC-Triebwerk reißt ebenfalls gewaltig an, wir kämpfen jedoch eher mit dem extrem hohen Schwerpunkt und dem bereits erwähnten brettharten Fahrwerk. Der Überkoloss Desierto II – nominell 85 PS, und damit fünf Pferde weniger als die WITEC – schiebt sich trotz Supertanker-Außmaßen auch in dieses Trio. Dank des Continental TKC 80 gibt's beste Traktionskontrolle in jeder Lage. Last not least folgt HPN's 1040er-Klassiker. Kein anderes Triebwerk vermag aus noch so niedrigen Drehzahlen so vehement loszuliegen wie die Gummikuh (sorry) aus Seibersdorf. In Anbetracht des Basispreises von 52.000 Mark, lassen wir's mit der klassischen Dame jedoch etwas gemäßiger angehen.

Wir befinden uns am Anfang einer Speziale, einer Sonderprüfung, wie sie auch auf Rallyes zur Ermittlung der Startreihenfolge gefahren wird. Teilweise sehr enge, ausgefahrene Streckenabschnitte, teils freie Vollgaspisten, auf denen die Zweizylinder ihre volle Kraft zum Ausdruck

bringen können. Garniert mit ein, zwei harmlos erscheinenden Kuppen, die jedoch bei gesteigertem Tempo zur unvorhergesehenen Abschussrampe unserer Kandidatinnen werden sollen. In den engen Teilstücken haben die Singles – bis auf eine überraschende Ausnahme – die Nase vorn. Der 600er Husaberg-Motor schiebt trotz rallyemäßiger Komplett-Ausstattung der Maschine so rückhaltlos an, dass der Rest des Feldes kein Land sieht. Platz zwei übernimmt völlig unspektakulär und für alle Fahrer überraschend die zweizylindrige WTS. Trotz 30 Kilogramm Mehrgewicht zur Berg bleibt der Alp-Twin-Fahrer dem Schwedenhammer dicht auf den Fersen. Das im-

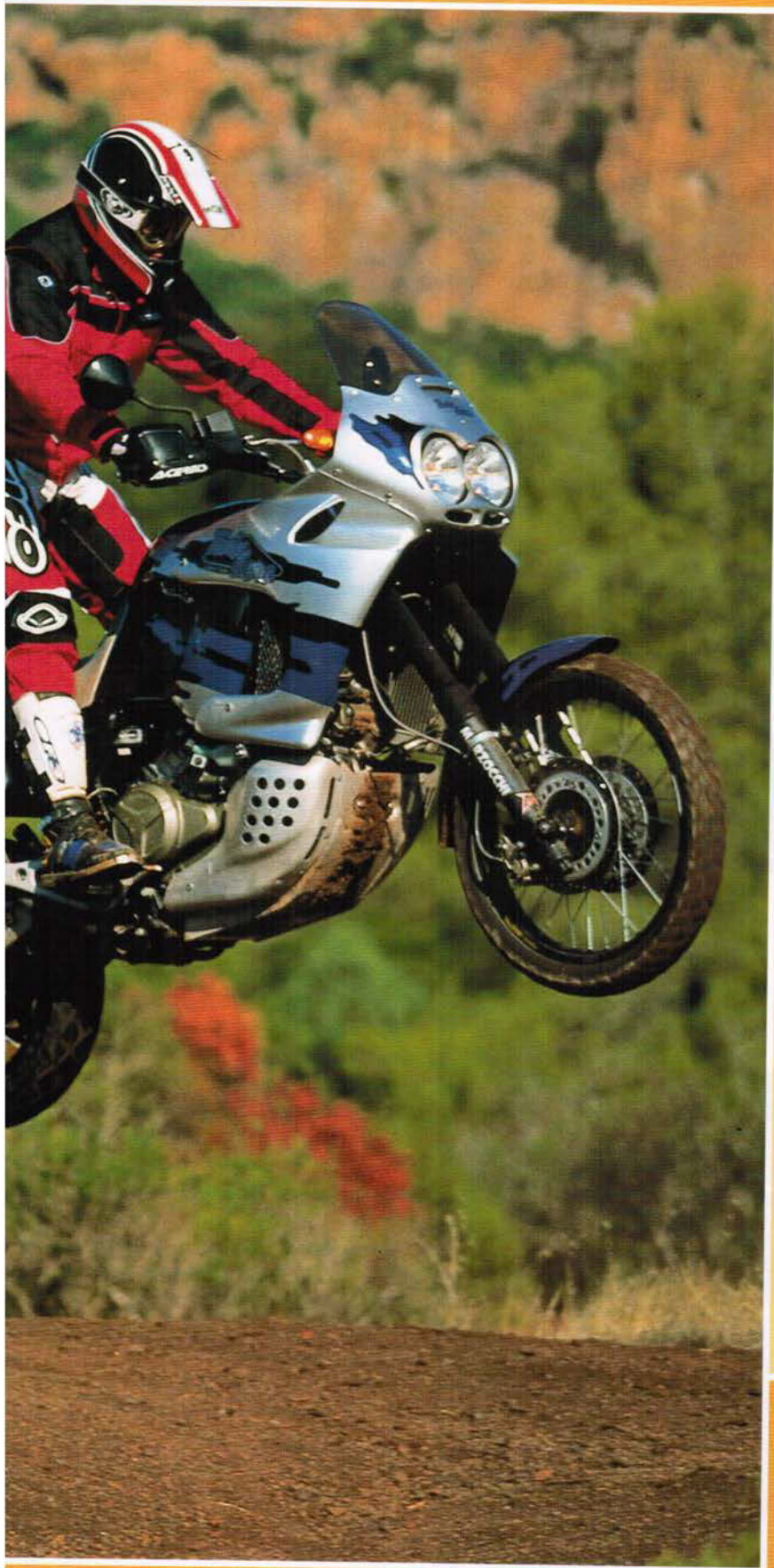


WTS 750

Überraschungsstar: Wolf präsentiert mit der WTS 750 ein echtes Eigenbau-Highlight. Optisch konnte uns der Honda-Zwitter nicht vom Hocker reißen, doch die Fahrindrücke sprechen für sich. In der 180 Kilo schweren WTS zeigt sich der Twin-Motor in Verbindung mit dem Laser Schalldämpfer als überaus agil. Einzig der bauchige Alutank behindert den Aktionsradius des Fahrers.







plantierte, gerade mal 60 PS starke Honda XRV 750-Triebwerk entfaltet in Wolf's Offroad-Reise-Interpretation völlig neue Züge. Kein anderer Motor läuft so sanft und drückt trotzdem mit ausdauernder Kraft ans Hinterrad. Würde nicht der 20 Liter fassende, extrem ausladende und nicht gerade formvollendete Alutank den Aktionsradius des Fahrers beschränken, müsste der Husaberg-Treiber nochmals einen Gang zulegen, um der WTS Paroli zu bieten. Von hinten drückt die Adventure, gefolgt von der OTR-TT, Touratechs Einzylinder-GS und einer wild driftenden Zweizylindermeute. Besonders auffallend ist, dass sich die TT 600 trotz ihrer gerade mal 165 Kilogramm nicht sehr lange im Spitzenfeld behaupten kann. Trotz der Federpackete von Paioli und Öhlins (je 280 Millimeter) kommt bei zunehmendem Speed Unruhe ins Fahrwerk. Auch motorseitig kann der TT-Treiber nur noch in Erinnerungen an die gute alte Zeit dahinschwelgen, damals, als man mit der XT/TT-Reihe noch ordentlich durchs Unterholz brechen konnte. Heute bleiben dem luft-/ölgeköhlten – außer HPN's 1040er der Einzige – Motor nur noch magere 45-Papier-PS über. Zu wenig, um in heutigen Zeiten vorn mithalten zu können.

Wir wechseln auf freie, weite Schotterpisten. Drei Zweizylinder bieten hier den höchstmöglichen Fahr- und Federungskomfort: Touratech Desierto, HPN 1040 und African Queens Twindero. Die WTS könnte sich locker an diese Gilde heranschieben, wäre da nicht das auf langen Geraden etwas nervöse Fahrwerk. Diese Platzierungen sind keine Überraschung für die Test-Crew, werden ja



gerade diese Maschinen für Fernreisen mit hoher Zuladung aufgebaut. Einige eingefleischte Enduropiloten höre ich jetzt sagen, dass sie mit den anderen – eher sportlich orientierten Competitors – solche Strecken genau so schnell bewältigen können, doch bieten diese drei Maschinen für diesen Einsatzzweck auf Dauer die entspannteste und komfortabelste Variante des Reisens.

Sollten sie sich an dieser Stelle fragen, ob wir Äpfel mit Birnen vergleichen möchten – leichte Einzylinder mit übergewichtigen Zweizylindern – so lautet die Antwort: ja. Wir haben uns die Aufgabe gestellt, aus diesem 10er-Pack die bestmögliche Alternative für jeden Einsatzzweck herauszufiltern. Nicht die Schnellste, die Teuerste, oder die aufwändigst aufgebaute Maschine sollte uns überzeugen, sondern das Motorrad, mit dem man sich bedenkenlos in jede der bereits beschriebenen Situationen wagen kann.

Betrachten wir vor der nächsten Prüfung die Kandidatinnen etwas genauer im Stand. Auffällig sind die verschiedenen Möglichkeiten das Thema Rallye und Reise zu interpretieren, aufzubauen und zu verstehen. So betreiben Touratech, WITEC, HPH, Karches (Highland) und African Queens einen fast unglaublichen Aufwand, bestehendes Serienmaterial um ein Vielfaches zu verbessern. Im Einzelnen die geänderten Zutaten im Schnelldurchlauf:

Touratech TT 39: bis auf den Rahmen, das Triebwerk und die Schwinge stammen sämtliche Teile aus eigener Herstellung oder werden von renommierten Herstellern zugekauft. Bei der Desierto beschränken sich die Maßnahmen eher auf An- und Einbauteile, als auf einen Komplettumbau der Serien 1150er-GS.

WITEC: bis auf den Tank der 1100er-GS findet man am WITEC-Desert-Bomber kaum noch ein originales BMW-Teil. Ein blitzsauberer Gitterrohrrahmen ersetzt das Original, eine konventionelle Telegabel anstelle des Telelevers, verlängerte 1100er-Schwinge, Bing-Vergaser statt Einspritzung, Excel-Felgen, Öhlins-Dämpfer und viele Kleinteile aus eigener Produktion.



HPN 1040: verstärkter Rahmen, geändertes Rahmenheck, 1100er-Schwinge, Fahrwerk, Doppelscheibenbremse, Räder und natürlich das auf 1040 Kubik aufgestockte Zweiventiltriebwerk.

Karches Highland: ein Großteil des Motorinnenlebens stammt aus dem Ersatzteilregal der schwedischen Off-road-Schmiede Husaberg: Kopf, Kolben, Zylinder, Nocken und Laufbuchsen. Ein geändertes Heck, die kom-

plette Auspuffanlage, Excel-Felgen und ein radikaler Frontumbau sind noch lange nicht alles.

African Queens: Stephan Jaspers möchte dem AfricaTwin-Fahrer einen lange gehegten Wunsch erfüllen und stülpt der Varadero eine XRV 750-Haut über, verbaut ein anderes Fahrwerk inklusive selbstgefräster Brücken, spendiert eine Doppelrohr-Auspuffanlage, verbaut Excel-Felgen und ändert hier und da kleine

Schwachstellen.

All diese Maßnahmen haben ihren Preis, so wundert es kaum, dass die aufgezählten Bikes wirklich in der absolut oberen Finanzklasse anzusiedeln sind. Einfacher geht's auch, wie uns die folgenden Hersteller KTM, OTR, Karches und WTS beweisen. Für durchschnittlich 16.000 Mark sehen wir auch hier bereits positive Veränderungen zum Serienmaterial. Zwei Ausnahmen machen KTM und

Karches: HUSABERG Rallye



Karches die Zweite: auch Husabergs 600er Überflieger wird von Pit's Off-road Stop in Augsburg kräftig rallytauglich ausgestattet – Motor und Fahrwerk bleiben jedoch unangetastet – die Serie liefert edelste Zutaten. Die Hecktanks sind am eigen konstruierten Hilfsrahmen angeschraubt, die Auspuffanlage (Eigenbau) wandert nach unten. Mit 144 Kilo die Leichteste im Test. Action garantiert.



WTS. Der eine Hersteller fertigt eine Serienmaschine, der andere verbaut Gebrauchtteile. Im Einzelnen:

Off-The-Road TT 600: Haberkorn bestückt das Traditions-Triebwerk mit einem 86er-TT-Vergaser, verwendet einen 30 Liter fassenden Alutank, bedient sich eines Ölkühlers, baut Motorschutz und Gepäcksystem selbst und fertigt ein minikleines Rallycockpit.

Karches Husaberg: Pit's Offroad Stop verwendet die schon serienmäßig gut im Futter stehende Husaberg-600er-Basis, baut ein komplett neues



Rallye-Cockpit mit perfektem Windschutz, wechselt gegen einen stabileren Heckrahmen, zieht die selbstgefertigte Auspuffanlage tief und verwendet sowohl beim Haupt- als auch bei den Hecktanks Husaberg-Standard-Material.

WTS 750: Wolf greift wie schon gesagt ausschließlich ins Gebrauchtregal, implantiert dem mit Aluheck (Ex-KTM) versehenen Transalp-Rahmen das Triebwerk der XRV 750, erreicht mit einem 28 Liter fassenden

DESERTO II

Volles Programm: es gibt nichts, was sich an Touratechs Desierto II nicht findet. Komplett Navigation, perfektes Öhlins-Fahrwerk, Sebring-Auspuff, Alukoffer und, und, und. Der BMW-Boxer überzeugt durch satte, kalkulierbare Leistungsentfaltung – das Fernreise-Bike schlechthin.





ginn ein ähnliches Instrument. So wundert es nicht, dass fast alle Maschinen – außer Highland, Husaberg und KTM – über diesen sinnvollen Beitrag zur Navigationssicherheit verfügen.

Wir begeben uns wieder „out on the stages“ – Schotter so weit das Auge reicht. Gute Dripteigenschaften und zuverlässige Bremsen sind gefragt. Als wahre Meister dieser Kür – was den Drift betrifft – stellen sich die leichten Einzylinder von Husaberg und KTM heraus, aber auch die zweizylindrige Abordnung stellt mit der Desierto II und Jaspers' Twindero zwei nahezu perfekte Kandidatinnen. Alle anderen können's gut, reichen jedoch nicht an die Performance der benannten Maschinen heran. Bremsseitig lohnen sich teilweise mächtige Umbauarbeiten

(HPN) und die Serie enttäuscht mit mindermem Material (KTM und WTS). Bei der 1040er-Sport setzen Pepperl und Halbfeld auf eine Brembo-Doppelscheibenanlage, die die betagte Einzelscheiben der GS ersetzt. Durch die 1100er-GS-Schwinge – von Werk aus mit einer Scheibe versehen – fällt auch die hintere Trommel weg. Die damit erreichten Verzögerungswerte reichen bei weitem aus, um die 200 Kilogramm schwere HPN perfekt zu verzögern, KTM enttäuscht mit der 640er-Adventure – zumindest bezüglich der Bremsanlage. Trotz großer 300er-Zweikolben-Anlage am Vorderrad ist man stets auf der Suche nach dem Druckpunkt. An der hinteren Einzelscheibe beißen die Beläge so vehement, dass man eher von Blockade statt von Verzögerung reden kann – schade, dass die

Alutank eine enorme Reichweite, tauscht Gabel, Brücken und Dämpfer und garniert die WTS mit KTM-Plastics.

Die sehr unterschiedlichen Cockpit-Varianten lassen sehr schwer einen Vergleich zu. Was verlangt man für diesen Einsatzzweck? Vollausrüstung, Robustheit und überschaubare Technik, oder steht der Reise-Purist nicht auf Roadbook, IMO und GPS? Wir sind der Meinung, dass ein Roadbook sowohl im Sportbereich – hier ist es unerlässlich – als auch auf Reisen nicht fehl am Platz ist. Mit einem IMO oder einem einfachen, bedeutend billigeren Fahrradacho hat man die Wegstrecken jederzeit perfekt unter Kontrolle. Ausschlaggebend für den IMO ist die vielseitige Verwendung des Gerätes. Außer Kilometerzähler und Teilstrecken gibt er Auskunft über Drehzahl, Zeit, Geschwindigkeit und vieles mehr und kann zudem mit TÜV-Segen als Tachometer-Ersatz eingetragen werden. Wie bereits gesagt, KTM war Serien-Vorreiter dieser Motorradtypen und verbaute bereits zu Be-

Off The Road TT 600



Was uns OTR mit der TT 600 präsentiert, hat wenig mit der legendären TT-Baureihe zu tun. Das Problem liegt am Basismaterial – dem im Laufe der Jahre leistungsmäßig stark beschnittenen XT/TT-Motor. Auch der Vergaser aus der 86er Serie und der Holeshoot-Dämpfer retten wenig. Sonst vertraut OTR auf Material, das sich auf unzähligen – eigenen – Fernreisen bewährt hat. Sensationell günstig sind die Preise der Anbauteile, z. B. 30 Liter-Alutank für rund 2200 DM.

R trotz des ansonsten sehr hohen Fertigungsniveaus mit diesem Mangel behaftet ist. Auch die WTS kämpft – jedoch mit antiquiertem Material – mit den Stoppfern. Vorn gibt's eine 260er-Scheibe in Kombination mit einem Transalpbehälter. Diese Kombination ist jedoch mehr als unglücklich: kein deutlich spürbarer Druckpunkt und immens hohe Handkräfte. Am Heck arbeitet die wohl älteste Form der Honda-Trommelbremse – Verzögerung stellt sich selten ein. Die TT-Bremsen reißen die Tester zwar nicht zu Begeisterungstürmen hin, sind jedoch so weit in Ordnung. Die verbleibenden Test-Kandidatinnen verzögern – so sollte es sein – perfekt.

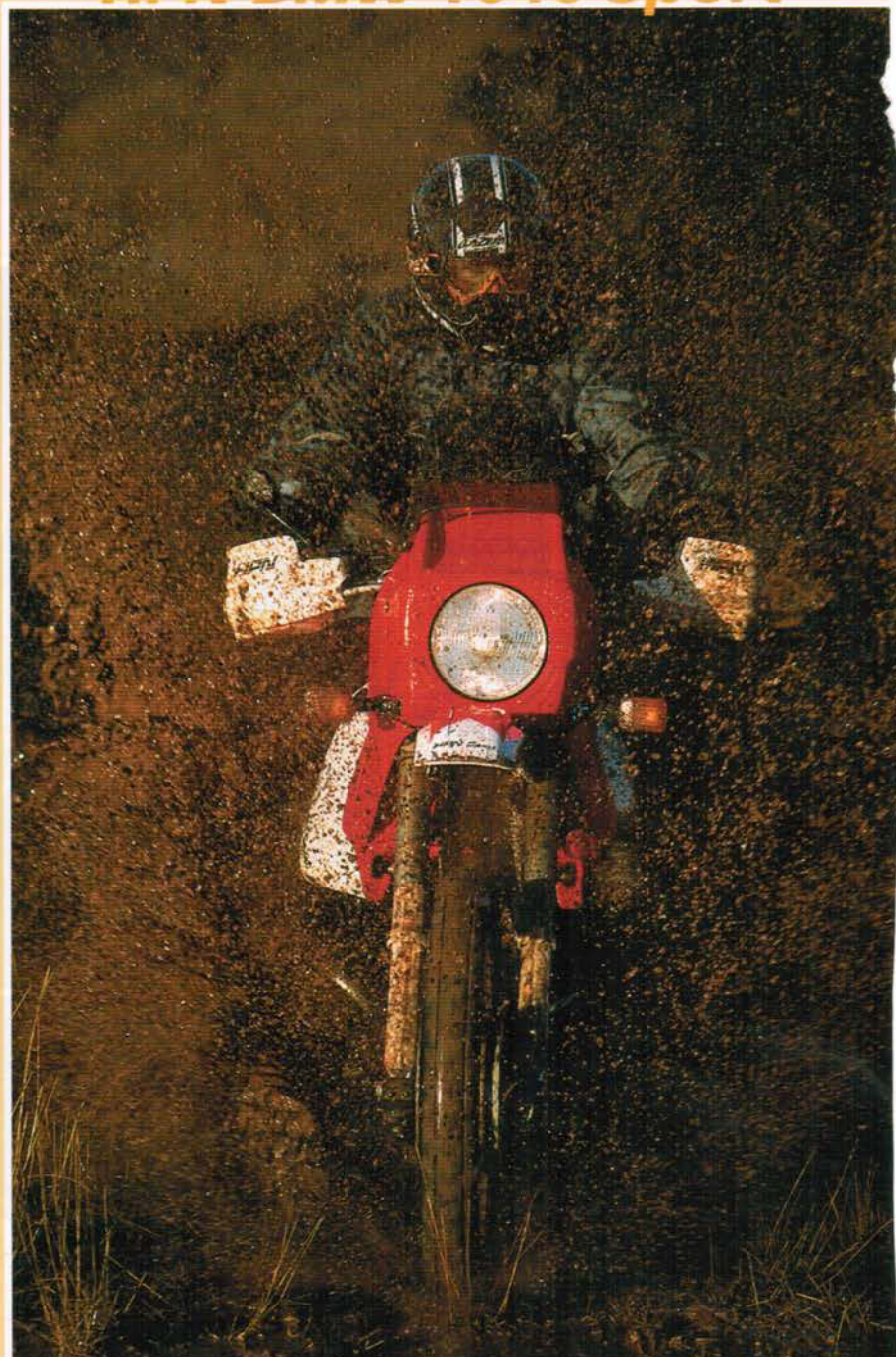
Zum Schluss fällt es uns sehr schwer, eine Wertung zu erstellen, einen ultimativen Kauf Tipp auszusprechen. Werfen wir alle Faktoren in einen Topf, lassen Vernunft walten und uns nicht von ideellen Dingen leiten, würde unsere Wahl wohl auf die WTS 750 von Helmut Wolf fallen. Für 15 Tausender bekommt man ein Bike – wenn auch Second-Hand – das sowohl als Rallye- als auch als Reisegefährte überdurchschnittlich brauchbar ist. Verlassen wir den Pfad der Vernunft und bringen Emotionen ins Spiel, erschließt sich ein völlig neuer Horizont. Jede der getesteten Maschinen hat ihre Geschichte, jede hat technische Details und Leckerbissen, die sehr eng mit den Erbauern zusammenhängen. Entscheidend ist schlussendlich die Frage über welchen finanziellen Rahmen der Käufer verfügt, was wird benötigt, was ist reine Spielerei. Unser Tipp: wenn Sie mit einer Maschine aus dem Vergleich liebäugeln, nehmen Sie Kontakt mit den Herstellern auf. Klären Sie in einem persönlichen Gespräch, was Sie brauchen, was realisierbar ist und plauschen Sie einfach mit den erfahrenen Konstrukteuren.

Natürlich sind wir nicht in der Lage, bei einem Test dieser Größenordnung auf die jeweiligen Bedürfnisse des Einzelnen einzugehen. Dass dies bei unseren Testmaschinen – die eben nicht von der Stange stammen – auch nicht möglich ist, bekamen wir auch in unzähligen Telefonaten mit den Kleinserien-Herstellern be-

stätigt. Zwar gibt es von jeder der Maschine ein so genanntes Standard- oder Basismodell, doch zumeist bringt der Kunde spezielle persönliche Wünsche mit in den Umbau ein. Ob es sich dabei um relevante technische Änderungen – Anpassung der Sitzhöhe, härteres oder weiches Fahrwerk, Tankkapazität, Lenkerhöhe, Zusatzinstrumente – handelt, oder ob der neue Besitzer rein aus optischen Gründen das komplette Zubehörprogramm erwerben möchte, ist schlussendlich egal.

Getreu dem Motto „erlaubt ist, was Spaß macht“, kann sich jeder Interessent sein persönliches Bike auf die Räder stellen. Genau das ist der Vorteil der kleinen Serien, die Macht derer – im Vergleich zur Großserienfertigung am Fließband – die diese Rallye- und Reisemaschinen in liebevoller Klein- und Handarbeit aufbauen. Da es sich bei den Menschen die hinter der Konzeption stehen zumeist um Tüftler und Techniker handelt, nicht um Kaufleute und Profitgeier, ist es einerseits einfach, persönlichen

HPN BMW 1040 Sport





Der Klassiker: die Mannen von HPN vertrauen immer noch auf BMW's Zweiventil GS. Jahrelange Erfahrung und perfekte Präzisionsarbeit lassen die GS nicht alt werden. Pepperl und Halfeld verstehen es, trotz „traditioneller“ Optik ein tolles Reisemotorrad auf die Räder zu stellen. Besonders interessantes Feature ist der eigens für's Spezial-WP-Federbein konstruierte Hilfsrahmen.

Dank Baukastensystem, kann die 1040er jederzeit mit schmalere Tank und leichtem Cockpit zur Sport-Variante umfunktioniert werden.

Einstiegspreis ab 52.000 Mark – solide handwerkliche Arbeit und jahrelanges Sport-Know How haben ihren Preis.



Input zu bringen, andererseits muss man bei unsinnigen Wünschen auch mit Gegenwehr der Erbauer rechnen. Jeder Produzent behandelt die self-made-Bikes wie sein Eigenes. Es stecken Ideen und Überlegungen dahinter, die teilweise in nächtelanger Tüftlerarbeit entstanden sind, Konzepte, die teils über Jahre in Schreibtischschubladen gelagert wurden, um eines Tages endlich in die Realität umgesetzt zu werden. Diese Szene ist kantig und ehrlich. Erwarten Sie einen Herrn im edlen Zweireiher, vermutlich noch in schicken Verkaufsräumen, so kann ich Ihnen nur empfehlen, den nächsten Groß-Motorradhändler aufzusuchen. ■



	African Queens Twindero	HPN 1040 Sport	KTM 640 Adventure R	Off The Road TT 600 R	Pit's Offroad-Stop Highland
Motor:	flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-90 Grad-Viertakt-V-Motor; Bohrung / Hub 98 / 66 mm, Hubraum 996 cm ³ , Verdichtung 1:9, je zwei obenliegende kettengetriebene Nockenwellen; je 4 über Tassenstößel betätigte Ventile; Nasssumpfschmierung	luft-/ölgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Boxer-Motor; Bohrung / Hub 97 / 70,6 mm, Hubraum 1043 cm ³ , Verdichtung 1:9,8; untenliegende kettengetriebene Nockenwelle; je 2 über Kipphebel mit Einstellschrauben betätigte Ventile; Nasssumpfschmierung	flüssigkeitsgekühlter Einzylinder-Viertakt-Motor; Bohrung / Hub 101 / 78 mm, Hubraum 625 cm ³ , Verdichtung 1:11, 1 oben liegende kettengetriebene Nockenwelle; 4 über Kipphebel betätigte Ventile; Ausgleichswelle; Trockensumpfschmierung,	luft-/ölgekühlter Einzylinder-Viertakt-Motor; Bohrung / Hub 95 / 84 mm, Hubraum 595 cm ³ , Verdichtung 1:8,5, 1 oben liegende kettengetriebene Nockenwelle; 4 über Kipphebel betätigte Ventile; Ausgleichswelle; Trockensumpfschmierung	flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-60-Grad-Viertakt-V-Motor; Bohrung / Hub 95 / 66 mm, Hubraum 937 cm ³ , Verdichtung 1:9,5; je 2 obenliegende kettengetriebene Nockenwellen; je 4 über Tassenstößel betätigte Ventile; Nasssumpfschmierung
Leistung	69 kW (95 PS) bei 8000/min ⁻¹	51 kW (72 PS) bei 7000/min ⁻¹	36 kW (50 PS) bei 7500/min ⁻¹	ca. 33 kW (45 PS) bei 6500/min ⁻¹	54 kW (70 PS) bei 5800/min ⁻¹
Drehmoment	99 Nm bei 6000/min ⁻¹	90 Nm bei 4500/min ⁻¹	52 Nm bei 5500/min ⁻¹	50 Nm bei 5000/min ⁻¹	85 Nm bei 5300/min ⁻¹
Einlass	2 Keihin Gleichdruckvergaser (42 mm Durchlass)	2 Bing Gleichdruckvergaser (40 mm Durchlass)	Mikuni BST-Vergaser (40 mm Durchlass)	1986er Yamaha Vergaser (27 mm Durchlass)	Mikuni-Gleichdruckvergaser (55 mm Durchlass)
Auslass	2-in-2-Schalldämpfer aus Edelstahl und Carbon	2-in-1-Schalldämpfer aus Edelstahl	1-in-1-Schalldämpfer aus Edelstahl	1-in-1-Schalldämpfer aus Edelstahl von MIZU	2-in-1-in-2-Rallyeschalldämpfer aus Edelstahl
Anlasser	elektrischer Starter	elektrischer Starter und Kickstarter	elektrischer Starter und Kickstarter	Kickstarter mit automatischem Dekompressor	elektrischer Starter
Kraftübertragung	primär Zahnräder, sekundär O-Ring-Kette, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Fünfgang-Getriebe	primär Zahnräder, sekundär Kardanantrieb, hydraulisch (Magura) betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, 5-Gang-Getriebe (1. Gang kürzer, 5. länger übersetzt)	primär Zahnräder, sekundär O-Ring-Kette, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Fünfgang-Getriebe	primär Zahnräder, sekundär O-Ring-Kette, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Fünfgang-Getriebe	primär Zahnräder, sekundär O-Ring-Kette, hydraulisch (Magura) betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Sechsgang-Getriebe
Rahmen	Brückenrahmen aus Stahlprofilen, Motor mittragend; Zweiarmschwinge aus Alu-Profilen	Einschleifenrahmen mit doppelten Unterzügen und HPN-Rahmenheck; Leichtmetall-Einarmschwinge mit gekapseltem Kardan (R 1100 GS Serie)	Einschleifenrahmen mit doppelten Unterzügen und angeschraubtem Rahmenheck aus Chrom-Molybdän-Stahl; Leichtmetall-Zweiarmschwinge	Einschleifenrahmen mit doppelten Unterzügen; Leichtmetall-Zweiarmschwinge	Brücken-Gitter-Rahmen mit verschraubten Unterzügen; Zweiarmschwinge aus Chrom-Molybdän-Stahl
Federung	konventionelle Marzocchi-Magnum-Gabel, Standrohr-ø 50 mm, Federweg 285 mm; Öhlins-Federbein mit Ausgleichsbehälter, Federweg 160 mm; Ein- und Ausfederdämpfung vorne und hinten, Federvorspannung hinten einstellbar	White-Power Upside-Down-Gabel, Standrohr-ø 40 mm, Federweg 300 mm; White-Power-Federbein mit Ausgleichsbehälter, Federweg 245 mm; Ein- und Ausfederdämpfung vorne und hinten, Federvorspannung hinten einstellbar	White-Power Upside-Down-Gabel, Standrohr-ø 43 mm, Federweg 270 mm; White-Power-Federbein mit Ausgleichsbehälter, Federweg 320 mm; Ein- und Ausfederdämpfung vorne und hinten, Federvorspannung hinten einstellbar	konventionelle Paioli-Gabel, Standrohr-ø 46 mm, Federweg 280 mm; Öhlins-Federbein mit Ausgleichsbehälter, Federweg 280 mm; Ein- und Ausfederdämpfung vorne und hinten, Federvorspannung hinten einstellbar	konventionelle White-Power-Gabel, Standrohr-ø 50 mm, Federweg 300 mm; White-Power-Federbein mit Ausgleichsbehälter, Federweg 300 mm; Ein- und Ausfederdämpfung vorne und hinten, Federvorspannung hinten einstellbar
Räder/Reifen	EXCEL Leichtmetallfelgen mit Edelstahlspeichen auf XRV 750-Naben; Bereifung vorn: 90/90-21, hinten: 150/70-17; Metzeler Tourance	Leichtmetallfelgen mit Edelstahlspeichen; Bereifung vorne 90/90-21, hinten 140/80-17; Michelin T66 mit Schlauch	Leichtmetallfelgen mit Edelstahlspeichen; Bereifung vorne 90/90-21, hinten 140/80-18; Metzeler Enduro 3	Leichtmetallfelgen mit Edelstahlspeichen; Bereifung vo. 80/100-21, hinten 130/80-18; vo. Mefo MFC 16, hin. VeeRubber CPCY Racing	EXCEL Leichtmetallfelgen mit Edelstahlspeichen; Bereifung vorne 90/90-21, hinten 140/80-18; Pirelli MT 21
Bremsen	vorne Doppelscheibe 276 mm ø mit Zweikolbensätteln; hinten 1 Scheibe 256 mm ø, Einkolbensattel (alles aus XRV 750)	vorne Doppelscheibe 250 mm ø, Zweikolbensattel; hinten 1 Scheibe 285 mm ø, Einkolbensattel (BMW Serie)	vorne 1 Scheibe 300 mm ø, Zweikolbensattel; hinten 1 Scheibe 220 mm ø, Einkolbensattel	vorne 1 Scheibe 267 mm ø, Zweikolbensattel; hinten 1 Scheibe 220 mm ø, Einkolbensattel	vorne 1 Scheibe 300 mm ø, Zweikolbensattel; hinten 1 Scheibe 220 mm ø, Einkolbensattel
Tankinhalt	Tankinhalt 25 l, Superbenzin	Tankinhalt 43 l, Benzin	Tankinhalt 28 l, Superbenzin	30 l, Normalbenzin	22 l, Superbenzin
Gewicht (leer)	laut Hersteller 245 kg	laut Hersteller ca. 200 kg	laut Hersteller 154 kg	laut Hersteller 165 kg	laut Hersteller 152 kg
Preis	Umbau ca. DM 20.000,- / Euro 10.225,84 zzgl. Motorrad	DM 52.000,- inkl. Basismotorrad Euro 26.587,18	DM 15.627,08 / Euro 7.990,- zzgl. Nebenkosten	ca. DM 16.720,- / Euro 8.548,80	ca. DM 30.000,- / Euro 15.338,76
Bezug	African Queens; Holledaust. 9a; 85301 Geisenhausen; Fon 08441-18442 www.africanqueens.de	HPN Motorradtechnik GmbH; Hofmarkstr. 1; 84375 Seibersdorf; Fon 08571-5300; www.hp.n.de	KTM Sportmotorcycle AG; www.ktm.at	Off-The-Road; Fon 0170-4908883; www.off-the-road.de	Pit's OFFROAD Stop; Weiße Gasse 6; 86150 Augsburg; Fon 0821-5084600; www.pitsoffroadstop.de
Fazit	African Queens überzeugt einmal mehr mit solider Verarbeitung und mächtig Power aus dem V2. Für Rallyefreaks gibt's speziell die noch kernigere „Marathon“. Trotzdem kann die Twindero in jedem Bereich kräftig Punkte sammeln.	Oldie but Goldie. Seit 20 Jahren sind die Seibersdorfer in der Rallye- und Reiseszene zuhause. Einfache Technik, garniert mit edlen Zutaten, lassen die Zweiventil-GS nie zum „alten Eisen“ gehören. Top Performance, leider etwas old-fashioned.	Einziges, 100-prozentiges Serienmotorrad. KTM bietet derzeit als einziger Hersteller ein serienmäßiges Reise- und Rallyebike, das mit geringen Modifikationen an jeden Einsatzzweck angepasst werden kann. Well done, Mattighofen.	Tatsache ist, dass Yamaha die TT-Baureihe absolut vernachlässigt. Off The Road versucht, aus dem ehemaligen Kultbike das Beste herauszuholen. Leider im Vergleich zur Konkurrenz nicht mehr up to date. Das Konzept wäre in Ordnung.	Einzelstück. Zwar kann die Highland mit kerniger Leistung und tadellosem Fahrverhalten überzeugen, Problem ist jedoch, dass es sich um eine Mini-Kleinserie handelt. Ist auf jeden Fall für harte Rallyeeinsätze geeignet.
Vor- und Nachteile	+ kräftiges Triebwerk + straffes Fahrwerk + top Verarbeitung - hohes Gewicht - teuer - zu tiefer Vorderradkotflügel	+ einfache BMW-Technik + mächtig Drehmoment + beste Verarbeitung - teuer - altbackene Optik - Kardan-Aufstellmoment	+ potenter Motor + straffes Fahrwerk + leicht - niedriger Lenker - mäßige Vorderradbremse - nur mit Straßenenduropeus	+ bewährte Technik + schmal und relativ leicht + 30l-Tank - kein E-Starter - unpräzises Fahrverhalten - altes Konzept	+ kräftiger V2 + leichtester Zweizylinder + super Handling - kein offizieller Importeur - aufwändiger Umbau - wenig Serienteile verbaut



	Pit's Offroad-Stop Husaberg	Touratech Desierto II	Touratech TT 39	WITEC RC 1100 GS/SC	WTS Transalp 750
Motor:	flüssigkeitsgekühlter Einzylinder-Viertakt-Motor; Bohrung / Hub 95 / 84 mm, Hubraum 595 cm ³ , Verdichtung 1:10,2; 1 obenliegende kettengetriebene Nockenwelle, 4 über Kipphebel mit Einstellschrauben betätigte Ventile; Nasssumpfschmierung	luft-/ölgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Boxer-Motor; Bohrung / Hub 101 / 70,5 mm, Hubraum 1130 cm ³ , Verdichtung 1:10,3; je eine kettengetriebene Nockenwelle pro Zylinder; je 4 über Tassenstößel und Stoßstangen betätigte Ventile; Nasssumpfschmierung	flüssigkeitsgekühlter Einzylinder-Viertakt-Motor; Bohrung/Hub 100 / 83 mm, Hubraum 652 cm ³ , Verdichtung 1:11,5; 2 oben liegende kettengetriebene Nockenwellen mit automatischer Steuerkettenspannung; 4 über Tassenstößel betätigte Ventile; Trockensumpfschmierung	luft-/ölgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Boxer-Motor; Bohrung / Hub 99 / 70,5 mm, Hubraum 1085 cm ³ , Verdichtung 1:10,7; je eine kettengetriebene Nockenwelle pro Zylinder; je 4 über Tassenstößel und Stoßstangen betätigte Ventile; Nasssumpfschmierung	flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-52 Grad-Viertakt-V-Motor; Bohrung / Hub 81 / 72 mm, Hubraum 742 cm ³ , Verdichtung 1:9; je 1 obenliegende kettengetriebene Nockenwelle; je 3 über Kipphebel betätigte Ventile; Nasssumpfschmierung
Leistung	42 kW (60 PS) bei 7500/min ¹	62,5 kW (85 PS) bei 6750/min ¹	37 kW (50 PS) bei 6500/min ¹	64 kW (90 PS) bei 7000/min ¹	44 kW (60 PS) bei 7500/min ¹
Drehmoment	ca. 60 Nm bei 5800/min ¹	98 Nm bei 5200/min ¹	60 Nm bei 6000/min ¹	ca. 95 Nm bei 5750/min ¹	62 Nm bei 6000/min ¹
Einlass	Dell' Orto Rundschiebervergaser (40 mm Durchlass)	elektronische Saugrohreinjection	digital gesteuerte Benzineinspritzung	2 Bing Gleichdruckvergaser (40 mm Durchlass)	2 Keihin Unterdruckvergaser (38 mm Durchlass)
Auslass	2-in-1-Schalldämpfer aus Edelstahl	2-in-1-Schalldämpfer aus Edelstahl von SEBRING; wahlweise mit 3-Wege-Kat	Doppelrohr-Schalldämpferanlage aus Edelstahl von SEBRING; wahlweise mit 3-Wege-Kat	REMUS 2-in-1-Schalldämpfer aus Edelstahl und WITEC Krümmerrohr	LASER ProDuro 2-in-1-Schalldämpfer aus Edelstahl mit Original-Krümmer
Anlasser	elektrischer Starter und Kickstarter mit automatischem Dekompressor	elektrischer Starter	elektrischer Starter	elektrischer Starter	elektrischer Starter
Kraftübertragung	primär Zahnräder, sekundär O-Ring-Kette, hydraulisch (Magura) betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Sechsgang-Getriebe	primär Zahnräder, sekundär Kardanantrieb, hydraulisch betätigte Einscheiben-Keramik-Trockenkupplung, Sechsgang-Getriebe	primär Zahnräder, sekundär O-Ring-Kette, Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Fünfgang-Getriebe	primär Zahnräder, sekundär Kardanantrieb mit verlängerter WITEC-Schwinge, mechanisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfgang-Getriebe	primär Zahnräder, sekundär O-Ring-Kette, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Fünfgang-Getriebe
Rahmen	Einschleifenrahmen mit doppelten Unterzügen und angeschraubtem Rahmenheck aus Leichtmetall; Leichtmetall-Zweiarm-Kastenschwinge	mitttragende Motor-Getriebeeinheit in Hilfsrahmen aus Stahl, im Getriebelock gelagerte Leichtmetall-Einarmschwinge mit gekapseltem Kardan	Stahl-Brückenrohrrahmen, nadelgelagerte Stahlschwinge aus Rechteckrohr	WITEC-Gitterrohrrahmen mit SC-Rahmenheck; Leichtmetall-Zweiarm-Kastenschwinge mit gekapseltem Kardan	geschlossener Rahmen aus Rund- und Rechteckrohr, modifiziertes KTM LC4-Leichtmetallheck; Stahlblechprofilschwinge
Federung	konventionelle White-Power-Gabel, Standrohr-ø 50 mm, Federweg 280 mm; PDS-Federbein mit Ausgleichsbehälter, Federweg 320 mm; Ein- und Ausfederdämpfung vorne und hinten, Federvorspannung hinten einstellbar	Televolver Teleskopgabel, Standrohr-ø 35mm, Federweg 190mm, Öhlins-Federbein; Zentralfederbein mit Ausgleichsbehälter von Öhlins, Federweg 200 mm, Federvorspannung und Zugstufe vorn und hinten einstellbar	White-Power Upside-Down-Gabel, Standrohr-ø 43 mm, Federweg 250 mm; White-Power Federbein mit Ausgleichsbehälter, Federweg 250 mm; Ein- und Ausfederdämpfung vorne und hinten, Federvorspannung und -dämpfung hinten einstellbar	konventionelle Marzocchi-Gabel, Standrohr-ø 50 mm, Federweg 285 mm; Öhlins-Federbein mit Ausgleichsbehälter, Federweg 270 mm; Ein- und Ausfederdämpfung vorne und hinten, Federvorspannung hinten einstellbar	White-Power Upside-Down-Gabel, Standrohr-ø 50 mm, Federweg 300 mm; Technoflex-Federbein, Federweg 260 mm; Ein- und Ausfederdämpfung vorne und hinten, Federvorspannung hinten einstellbar
Räder/Reifen	Leichtmetallfelgen mit Stahlspeichen; Bereifung vorne 90/90-21, hinten 140/80-18; Pirelli MT 21	Kreuzspeichenräder mit Leichtmetallfelgen; schlauchlose Reifen, vorne 110/80 R19, hinten 150/70-R 17; Metzeler Tourance	Leichtmetallfelgen mit Edeltahlspeichen; Bereifung vorne 90/90-21, hinten 130/80-17; TKC 80	EXCEL Leichtmetallfelgen mit Stahlspeichen; Bereifung vorne 90/90-21, hinten 140/80-18; Continental TKC 80	Leichtmetallfelgen mit Stahlspeichen; Bereifung vorne 90/90-21, hinten 130/80-17; vo. Bridgestone ED 661, hin. MITAS Stonekingcross
Bremsen	vorne 1 Scheibe 260 mm ø, Zweikolbensattel; hinten 1 Scheibe, 220 mm ø, Einkolbensattel	vorne Doppelscheibe 305 mm ø mit Vierkolbensattel; hinten 1 Scheibe 267 mm ø, Zweikolbensattel	vorne 1 Scheibe 300 mm ø, Zweikolbenschwimmsattel; hinten 1 Scheibe 240 mm ø, Einkolbenschwimmsattel	vorne 1 Scheibe 320 mm ø, Zweikolbensattel; hinten 1 Scheibe 220 mm ø, Einkolbensattel	vorne 1 Scheibe 260 mm ø, Zweikolbensattel; hinten Trommelbremse
Tankinhalt	21 l + 2 x 7 l Hecktank; Benzin	Tankinhalt 41 l, Superbenzin	17 l; 2 x 11 l, Superbenzin	24 l, Superbenzin	20 l, Benzin
Gewicht (leer)	laut Hersteller 144 kg	laut Hersteller 240 kg	laut Hersteller 190 kg	laut Hersteller 198 kg	laut Hersteller 182 kg
Preis	ab DM 17.000,- / Euro 8.691,96	DM 33.800,- / Euro 17.281,67 inkl. Neumotorrad ohne ABS	DM 28.360,- / Euro 14.500,24 inkl. Neumotorrad	DM 62.586,56 / Euro 32.000,-	ca. DM 15.000,- / Euro 7.669,38
Bezug	Pit's OFFROAD Stop, Weiße Gasse 6, 86150 Augsburg; Fon 0821-5084600; www.pitsoffroadstop.de	Touratech AG; Auf dem Zimmermann 7-9; 78078 Niedereschach; Fon 07728-92790; www.touratech.de	Touratech AG; Auf dem Zimmermann 7-9; 78078 Niedereschach; Fon 07728-92790; www.touratech.de	WITEC Motorsport GmbH; Kampfrain 2; 84166 Adlkofen; Fon 08707-932214; www.witec-motorsport.de	WTS Enduro; Am Bildstock 5; 88085 Langenargen; Fon 07543-1604

Fazit	Die 600er Husaberg eignet sich wirklich nur für kurze Rallyeeinsätze. Hier kann sie ihren potenten Motor, ihr erstklassiges Fahrwerk und ihren Gewichtsvorteil in Szene setzen. Für Reiseeinsätze ist das Sport-Triebwerk zu anfällig.	Eher für Reiseeinsätze – trotz hohem Gewicht besticht die Touratech GS mit überraschenden Handling-Eigenschaften. Überzeugend ist das Öhlins-Fahrwerk, das die Original-Dämpfer bei weitem übertrifft. Volle Ausstattung und top verarbeitet.	Die Schwarzwälder konnten uns bereits mit dem Rallyependant überzeugen. Das Verhältniss Gewicht/Leistung ist nicht ganz stimmig. 10 PS mehr sind jederzeit drin, dann kann sie sowohl auf Rallyes als auch auf Reisen brillieren.	Radikalster Umbau im Vergleich. WITEC lässt keinen Stein auf dem anderen. Top Verarbeitung, allerdings sehr hoher Preis. Astreines Rallye-Bike. Mit einer etwas softeren Fahrwerksauslegung durchaus auch zum Reisen geeignet.	Überraschungs-Star. Auf den ersten Blick eher unscheinbar, kann die WTS in jedem Bereich überzeugen und bietet die beste Kombi zwischen Rallye und Reise – günstiger Preis und hochwertige, zuverlässige Honda-Komponenten.
Vor- und Nachteile	+ klein, leicht, handlich + potentes Triebwerk + extrem leichtg. 6-Gang-Getriebe – anfällige (Motor-) Technik – Ölwechselintervalle (alle 500 km) – hoher Wartungsaufwand	+ top Verarbeitung + handlich + volle Ausstattung – hakeliges Getriebe – sehr schwer – aufwändige Technik	+ top Verarbeitung + große Reichweite + ausgereiftes Konzept – relativ schwer – leicht kopflastig – zu wenig Leistung	+ radikaler Leichtbau + tolle Details (Radnaben etc.) + einfache Bing-Vergaser – unhandlich – hoher Schwerpunkt – harte Federung	+ sehr günstig + kerniger Motor + schmaler V2 – mäßiger Geradeauslauf – Trommelbremse hinten – zu breiter Tank