

MILDE HILDE

KTM pflegt sein Firmencredo. Zahm und brav, das sind die anderen. Doch mit geringem Gewicht und vor allem moderaten Dimensionen locken die Österreicher die Fans mit einem neuen Fokus auf die 790 Adventure. Doch keine Angst, allzu mild gibt sich die KTM dennoch nicht.

In Fahrt darf man den linken Hebel weitestgehend vergessen – sofern der Quickshifter (Aufpreis: 389 Euro) geordert wurde. Und den sollte man sich dringlichst leisten. So nahtlos, wie sich die Gänge beim Hochschalten ineinanderschmiegen oder der automatische Gasstoß beim Herunterschalten die Drehzahl anhebt, diese Kombination besitzt einen Unterhaltungswert. Und passt obendrein zum Charakter des Zweizylinders. Denn vom bedächtigen Reiseendurismus distanziiert sich das Triebwerk trotz seiner neuen Umgebung. Spritzig tritt es an, quicklebendig schnarrt es durchs Drehzahlband. Genauso wie in der Duke. Auch weil dem Zweizylinder seine Aufgabe etwas leichter gemacht wird. Mit einem vier Zähne...

«Ausgleichsgas» beim Zurückschalten: Bestätigt!

Auf meiner Homepage gibt es eine Seite zum Thema «Richtig schalten»: Aufgeführt ist ein Beispiel, wie ein in langer Zeit vorbereiteter Fahrschüler in seiner 4.Prüfung (der ersten Prüfung bei mir) mit einem Kommentar des Prüfungsexperten «zur Strecke» gebracht wurde ...

Es war für mich ein arger Rückschlag, als ich den vernichtenden Kommentar des Experten entgegennehmen musste, für mich total unbegreiflich: Ich hatte einen guten Fahrschüler abgeliefert, aber dieser konnte offenbar gar nichts – wirklich gar nichts! Das Geheimnis lag darin, dass bei einem Halt in der Halbzeit der Prüfer einen Kommentar abgab, den er besser hätte sein lassen: Ach ja, das mit dem «Zwischengas», das können Sie dann bleiben lassen! Das ist mit den heutigen synchronisierten Getrieben eh nicht mehr nötig und Sie verpesten damit nur zusätzlich die Umwelt, abgesehen vom unnötigen Lärm, der daraus entsteht.

In der Zwischenzeit gibt es auf dem Markt einige Schalthilfen bis hin zum DCT-Getriebe bei Honda: Während es mit den verschiedenen Schaltassistenzen um mehr oder weniger raffinierte «Murks»-Helferlein handelt, ist die Lösung von Honda dieselbe technisch raffinierte Lösung, wie es in der Auto-Rennerei seit vielen, vielen Jahren Standard ist. Die Gänge werden elektronisch gesteuert hoch- und runtergeschaltet ohne Kraftschlussunterbrechung. Der nächst höhere bzw. tiefere Gang wird sequentiell eingelegt, ohne dass der Kraftschluss unterbrochen wird: Und dies alles in Bruchteilen von Sekunden! Da alles über die Kupplungen (deshalb der Name Doppel-Kupplungs-Getriebe oder in Englisch Dual-Clutch) läuft, wird das Getriebe wie normal nicht übermässig belastet. Nicht so aber bei den verschiedenen Schalt-Hilfen, die mit Zündungsunterbrechung die Getriebe entlasten und den Gang «hineinspringen» lassen und mit diversen elektronischen Kniffs, eine möglichst gute Drehzahlanpassung ermöglichen, um den technischen Murks abzufedern, wie man es in der Politikersprache schönredet: Die Nachteile werden für den Vorteil möglichst gering gehalten! Ein Murks bleibt aber ein Murks! Was aber inzwischen bestätigt ist, ist der kurze Gasstoss beim Runterschalten, der den Gang «einflutschen» lässt.