

OP PAD MET EEN ALLESKUNNER

‘De beste terreinmotor onder de allroads en de beste allroad onder de terreinmotoren!’ Met die kreet introduceerde KTM dit voorjaar haar nieuwe 790 Adventure R. In Marokko mocht ik er al een dagje mee spelen in de zandduinen (zie MotoPlus 6) en ik was er ook al mee onderweg op het asfalt in de Alpen, maar nu de 790R in onze duurteststal staat was het toch de allerhoogste tijd om KTM’s beweringen te testen in een roadtrip: bepakt en bezakt over de Duitse Autobahn naar Noord-Duitsland, om daar eerst twee dagen mee te rijden in een georganiseerde offroad-rit en daarna in twee-en-een-halve dag offroad terug via de Trans Euro Trail. | Tekst Eric Bulsink, Foto’s Eric Bulsink, Jochen Ehlers |

Als motorrijder kan ik genieten van nogal diverse, zeer uiteenlopende geneugten. Bijvoorbeeld in één dag 160 kilometer door pittig terrein sturen. Maar ook voor 1.600 kilometer (zoals bijvoorbeeld Nederland-Pyreneeën) aan één stuk ‘laagvliegen’ draai ik mijn hand niet om... En stoere allroads passen anno 2019 erg goed in dat plaatje, maar – het verstand komt met de jaren – langzamerhand komt ook het besef dat je niet per sé 160 pk en een top van 250 km/uur nodig hebt op grof geprofileerde banden. Machines als de Honda Africa Twin, de nieuwe Yamaha T7 en deze KTM 790 Adventure R dringen zich steeds nadrukkelijker op, vooral omdat ze door iets minder cc’s en topvermogen ook héél veel minder kilo’s mee hoeven te torsen. Wat de handelbaarheid en vooral terreinvaardigheid natuurlijk enorm ten goede komt. Zoals gezegd had ik de afzonderlijke terrein- en reis-kwaliteiten van deze KTM al mogen beleven, maar gecombineerd in één trip (in deze loeihete 2019-zomer) was weer een nieuwe ervaring. Omdat elke motortrip staat of valt met de voorbereiding, werd de 790R in de week voorafgaand ‘op punt’ gezet. Te beginnen met de montage van een set Bridgestone Adventurecross AX41-banden. Geen testwinnaar in de bandentest van dit soort genopte banden uit MotoPlus 13, maar wel een band die in het terrein erg goed scoort, en daarnaast op straat en op nat wegdek zijn mannetje staat. In mijn ogen dus toch een soort overall-winnaar; de AX41 zou me dan ook niet teleurstellen. Ondanks het profiel met behoorlijke dikke nop-

pen was de grip offroad inderdaad opmerkelijk goed. Zelfs ondanks dat ik de bandenspanning in het terrein eigenlijk niet te ver genoeg durfde te verlagen in verband met mogelijke beschadigingen aan de (tubeless-)velgen. In het terrein levert een lage bandenspanning (zelfs minder dan 1,5 bar) erg veel extra grip op, omdat het loopvlak zich dan veel beter naar de bodem zet, maar dan bestaat vooral bij dit soort zware motoren weer het gevaar dat de band een keer doorslaat, waardoor de velg dus een deuk oploopt. En aangezien deze Adventure R tubeless-banden heeft (veilig op straat, maar schadegevoelig in het terrein) zal de band dus leeglopen bij schade aan de velg omdat de band immers niet meer 100% afdicht tegen de velgrand. Zowel in Tunesië als in de Pyreneeën heb ik dit zelf al mogen ervaren, dus door schade en schande wijs geworden liet ik de bandenspanning dus ook in het terrein op minimaal 1,7 bar staan; op straat reed ik met 2,2 bar. Verder kreeg de 790R een stevig (origineel) kofferrek waar de aluminium zijkoffers aangehangen kunnen worden. Het rek is zwaar uitgevoerd en stevig gemonteerd; zonder koffers dient het ook meteen als een soort ‘valbeugel’ voor de achterpartij. Bovendien vormt ook een subliem ‘handvat’ voor als je jezelf vastrijdt op een zandheuveld of in de modder... Tot slot werden de rubbers gedemonteerd van de voertuigen voor meer grip van de stevige crosslaarzen op de steunen. Daarbij werd ook even het schakelpedaal een tikje hoger gezet zodat de dikke neus er beter onder paste.

Ter navigatie heeft ‘onze’ 790R al enige tijd een TomTom 550 op een fraaie steun boven het TFT-dashboard zitten, maar dat bleek helaas niet voldoende voor mijn plannen. In Noord-Duitsland zou ik weliswaar achter een gids aanrijden, maar de geplande 750 km lange terugreis via de TET offroad-route door Noord-Duitsland en Nederland moet je narijden als .GPX-Track (gewoon zorgen dat je op het gekleurde lijntje op het scherm blijft rijden). En dat kan op een TomTom helaas niet, blijkbaar zijn ze in het Amsterdamse TomTom-headquarter niet zo avontuurlijk ingesteld. Daarom moest ik een extra Garmin Montana GPS op het stuur monteren.

De 2 x 7 kilo bagage ging in de aluminium zijkoffers, terwijl gereedschap, kettingspray en een schijfremslotje precies in de mooie bergvakjes in de zijdeksels pasten. Tot slot twee liter water, een camera, reserve-crossbril en dito handschoenen in de Kamelback-rugzak. En daar kwam ook nog mijn zelfgemaakte T-sleuteltje bij: een Torx 35 bitje aan een steeksleutel 8-10 gelast; ideaal om onderweg snel het ruitje en de veervoorspanning te verstellen, of om indien nodig hendels en pedalen te kunnen verstellen, belangrijk voor optimaal motorplezier. En om helemaal ‘selfsupporting’ te zijn onderweg maakte ik bij gebrek aan een middenbok nog snel even een houten pootje voor rechts onder de swing-arm, waarmee het achterwiel iets loskwam van de bodem, om in mijn uppie snel de ketting onderweg te kunnen smeren...

De reiskwaliteiten waren me bij een Alpentrip begin juni al opgevallen. Ruitje in de hoogste stand, achtervering is opgedraaid vanwege de bagage en gaan met die banaan. Qua elektronica doet deze 790R menige toermachine blozen, want hij is helemaal state-of-the-art, met niet alleen bijvoorbeeld een tienvoudig verstelbare tractioncontrol, maar ook slimigheden als de weergave van de toestand van je telefoonbatterij in het motor-dashboard. Ook kun je de telefoon bedienen via het dashboard en de bedieningsknoppen links op het stuur, om bijvoorbeeld onderweg muziek af te spelen op je bluetooth oordopjes. ‘Wat moet je ermee’, denken sommigen, ‘dat heb ik niet nodig om

Imposant: rijden tussen de pijlers van de 100 jaar oude en geheel geklonken ‘Eisenbahn Hochbrücke Hochdonn’, een soort horizontale equivalent van de Eiffeltoren.



Hobby-bob: een houten steunpootje om zonder hulp de ketting te kunnen smeren.

Het zelfgemaakte T-sleuteltje om onderweg snel even wat te kunnen verstellen.

Angst om de weg kwijt te raken? Nee: de Garmin Montana (onder) werd gemonteerd voor het narijden van offroad Tracks.

motor te rijden'. Klopt. Maar het werkt wel subliem en vooral als je urenlang op de saaie Duitse snelweg vertoeft - met als enige reden om zo snel mogelijk 600 kilometer verder te geraken - is het een uitkomst! Het enige echte nadeel dat ik persoonlijk tot nu toe heb ontdekt aan deze KTM-elektronica is dat na deze 790 bijna alle andere motoren opeens ouderwets aandoen. Het 799 cc tweecilinder-lijnmotorblok, met verzette krukstappen zodat het net een V-twin lijkt, is fantastisch. De 70 kW (95 pk) blijken in de praktijk inderdaad meer dan genoeg te zijn. In het terrein kun je ze amper aan de grond krijgen en ook op het asfalt stelt de 790R eigenlijk nooit teleur. Als je tenminste genoeg neemt met een top van goed 200 km/uur op de Autobahn. Het blok is supercompact, wat onder meer bijdraagt aan de hele lage zitpositie (zelfs met mijn korte pootjes kan ik goed bij de grond en ook onder alle omstandigheden goed op

en afstappen) en ook zeer gretig. Misschien is het blokje onderin zelfs wel te gretig, in bepaalde rijmodi vind ik hem onder de 4.000 tpm bij het nerveuze af, waardoor hij soms de neiging heeft wat 'hakkelen' bij lage toeren. In de offroad- en regenmodus is dat al een stuk minder, maar als ik op de ontwikkelingsafdeling van KTM had gewerkt, had ik er absoluut een iets zwaarder vlieg wiel (of zwaardere krukas) ingezet. Dan was hij onderin wat smeuïger geworden. Tja, soms zijn de wegen van die R&D-technici ondoorgroendelijk. Dat blijkt ook uit de koppelingsbediening met een kabel. Een heel dikke en licht lopende kabel, maar anno 2019 zien we nu eenmaal liever een hydraulische bediening. KTM zegt daarover dat zo'n kabel juist overal ter wereld is te repareren, en daar hebben ze wel gelijk in. Maar ze zeggen er niet bij hoe diezelfde smid in donker-Afrika het ride-by-wire gashendel weer aan de gang moet krijgen bij eventuele problemen... De actieradius van de 790R is helemaal toege-

spitst op lekker kilometervreten. En dat komt niet alleen door die grote benzinetank met hamsterwangen naast het motorblok, maar ook door het zuinige karakter van de 799 cc twin. In de 7.000 km die wij inmiddels - stevig - met de 790R reden, lag het verbruik tussen de 1 op 20 en 1 op 25, met een gemiddelde van 1 op 22,34. De actieradius ligt daarmee tussen de 400 en 500 km. Dit laatste tripje op noppenbanden en met de breed uitstaande en flink beladen koffers steeg het verbruik wel ietsje; hiervoor lag dat gemiddelde op bijna 1 op 23. Bijzonder is trouwens dat KTM er bij de benzinemeter voor gekozen heeft pas in de tweede helft van de 20 liter benzinevoorraad te gaan meten. De eerste 10 liter die je verbruikt geeft het dashboard steeds vol aan en pas als de tank halfleeg is gaat de meter werken en is elk blokje goed voor 2 liter (en een kleine 50 km). Op de heenreis over de snelweg op een bloedhete vrijdag blijkt de KTM ook met koffers en noppenbanden goed stabiel te blijven. Regelmatig tikten we zonder problemen de 200 km/uur aan, gewoon omdat het kon... Totdat we op een Rastplatz aan de A31 zagen dat dat rijgedrag desastreus was voor de noppen op het achterwiel: die leken bijna te smelten. Oef... Qua wegligging en stuurgedrag is er ook op het asfalt eigenlijk goed te leven met deze AX41's, maar kilometervreten op de Autobahn levert wel een flinke slijtage op. Dus na deze stop heb ik het op de grote weg toch wat rustiger aangedaan, om te voorkomen dat ik de achterband al gescalpeerd had voor ik goed en wel in het terrein had gereden...

In Noord-Duitsland had het karakteristieke Kanal 33-hotel in Schaffsted een kamer vrij voor mij. Het hotel ligt pal aan het Nord-Ostsee-Kanal dat de Noordzee met de Oostzee verbind. Deze 100 kilometer lange kunstmatige



Een keer zijn op een zanderige klimmetje wat helpende Duitse handen nodig om boven te geraken.





In Noord-Duitsland pikken we met de KMT 790 Adventure R aan bij een georganiseerd offroad-tour van Endurofun Tours. Af en toe best buffelen met de dikke twin, bijvoorbeeld als er spekgladde boomstammen schuin over het pad liggen.

waterloop is 120 jaar geleden met de hand door honderdduizenden arbeiders uitgegraven en zorgt er zelfs heden ten dage nog voor dat grote zeeschepen onderweg van bijvoorbeeld Nederland naar Zweden, Finland, Rusland en de Baltische Staten niet om Denemarken heen hoeven te varen. En het levert een heel bijzonder gezicht op, als je zo'n groot container- of cruiseschip door het vlakke groene landschap ziet glijden. Kanal 33 was ooit een veerhuis, want het is ook één van de vele plekken waar je met een veerpont gratis het kanaal kunt oversteken. Toen het kanaal in 1895 in gebruik werd genomen,

werden immers vele bestaande wegen doorgesneden en toen werd bij wet vastgelegd dat er tot in lengte van dagen 24 uur per dag op veel plekken gratis veerpontjes zouden varen om de beide oevers met elkaar te verbinden. Niet ver van het hotel ligt trouwens het plaatsje Wacken. Oké, ook bij mij ging er niet meteen een belletje rinkelen. Totdat we een dag later over een enorm festivalterrein-in-aanbouw reden: Wacken Open Air is het mekka van heavy metal en hard rock, een soort Zwarte Cross in het Duits. Zonder motorcross, maar wel met 85.000 kamperende heavy-metal-fans vanuit de hele wereld. Die ervoor zorgden dat de kaarten voor 2020 alweer binnen een paar uur waren uitverkocht... Of het door het enorme gedreun van Wacken Open Air komt, weet ik niet, maar ook de 'Tiefste Landstelle der Bundes Republik Deutschland' ligt hier ook vlakbij. Het laagste punt van Duitsland, bij Neuendorf-Sachsenbande in de Wilstermarsch om precies te zijn. Al halen wij Nederlanders bij die 3,54 meter onder de zeespiegel natuurlijk onze schouders op: onze Zuidplaspolder ten noordoosten van Nieuwerkerk aan den IJssel is immers ruim drie meter dieper (6,76 meter onder NAP). Dat zal ze leren...

Maar onze pet gaat wel even af bij de 'Eisenbahn Hochbrücke Hochdonn'. Dit spoorwegvi-

aduct bestaat in volgend jaar 100 jaar en lijkt een beetje een horizontale equivalent van de Eiffeltoren. De 2.218 meter lange stalen spoorwegbrug is gemaakt van 14.745 ton staal en helemaal geklonken. Op het hoogste punt is hij ruim 56 meter hoog, waardoor de zeeschepen er onderdoor passen. De brug is letterlijk en figuurlijk een 'highlight' in deze regio; hij vormt meteen het hoogste punt van de regio Schleswig-Holstein en tijdens de offroad-tour rijden we niet alleen tussen de stalen pilaren van de hele lange op- en afrit van de spoorbrug, maar via een klein offroad-paadje langs het talud rijden we ook naar boven, om daar van het schitterende uitzicht over de provincie te genieten, met een mooie blik op Brunsbüttel en zijn kerncentrale die al sinds 2007 wegens onderhoud buiten werking is, maar door de recente keuze van Duitsland om kernenergie af te zweren niet meer opgestart wordt. In Brunsbüttel mondt het 'NOK-kanaal' uit in de Elbe en de Noordzee en hiervandaan vertrokken in de tweede wereldoorlog ook de Duitse onderzeeërs, nadat ze ongeveer 30 kilometer landinwaarts vlakbij Schafstedt waren volgetankt. Daarvoor was er

TRANS EURO TRAIL

Naar goed voorbeeld van de vermaarde Trans America Trail (TAT) bestaat sinds 2017 de Trans Euro Trail (TET): een inmiddels 51.000 km lange allroad-route door Europa, waarover we in MotoPlus 2-2018 ook al berichtten. De – legale - route is voor en door de gebruikers: een 'linesman' houdt per land de route actueel en zorgt dat door de gebruikers opgemerkte wijzigingen worden doorgevoerd. Het is geen hardcore enduro-route, maar echt bedoeld om op een allroad Europa te ontdekken. Inmiddels is er ook een echte (en hechte) TET-community ontstaan op Facebook, waar gebruikers foto's posten en ervaringen delen. Kijk voor meer info op www.transeurotrail.org.





Wacken Open Air is een begrip in Duitsland.

een 20 km lange oliepijpleiding aangelegd van uit de raffinaderij in Hemmingstedt bij Heide. De oude bunkers bij dit 'onderzeeboot-tankstation' staan er nog; je kunt er zelfs met de motor doorheen rijden, zou ik zondagmiddag ervaren. Op zaterdag en zondag pik ik met de KTM aan bij een gegidste endurotrip van het Duitse Endurofun Tours van Jochen Ehlers. Beide dagen reden we ruim 160 kilometer, waarvan ongeveer de helft terrein en de andere helft kleine asfaltwegen. Jochen had mij verzekerd dat de route prima te doen was voor een tweecilinder, maar als we ons op zaterdagochtend in alle vroegte op de parkeerplaats van Kanal 33 klaarmaken voor de dagtrip steekt mijn 790R toch wat vreemd af bij de machines van de ove-



Bovenop de lange spoorbrug heb je een mooi uitzicht over de regio.

rige deelnemers: Beta 450RR, KTM 350 EXC-F, Husqvarna FE350, GasGas 300, Yamaha WR250R en Suzuki DR350. Het ging dus waarschijnlijk toch weer zo'n dag worden...

En inderdaad: zo'n dag werd het. Gelukkig was het merendeel van de bospaden en veldwegen prima te rijden met een tweecilinder, maar af en toe voerde de offroad-route ook door dicht begroeid struikgewas of serieuze stukken zand met felle klimmetjes in het bos. Maar de 790R gaf geen krimp en worstelde zich zelfs op de AX41 Bridgestones waar ik een dag eerder nog 200 mee gereden had eigenlijk overal doorheen. Slechts één keer waren een paar helpende Duitse handen nodig om boven te komen op een zandhelling, maar dat kwam ook omdat ik na een pauze was vergeten de traction-control (weer) uit te schakelen. Die wordt bij elke start automatisch weer ingeschakeld en kan je op zware mulle stukken soms in de problemen brengen, omdat het motorvermogen wordt afgeregeld als het achterwiel teveel doorspint. Wat in het zand dus nogal snel gebeurt... Bovendien was ik zo onverstandig om met een volle 20 liter tank aan deze trips te beginnen, en kon ik dus wel drie dagen rijden zonder me om de benzine te bekommeren, ter-

wijl andere motoren twee keer daags moesten tanken...

De tweede dag, toen de tank leger raakte, ging het rijden een stuk beter. Met minder dan 10 liter benzine aan boord dat dan dus helemaal onderin naast het blok zit, laat de 790R zich ook in het terrein opmerkelijk goed rijden; je voelt heel goed dat het zwaartepunt dan heel laag zit. Aan deze Duitse Endurofun-pret kwam zondagmiddag een eind, en terwijl de overige deelnemers hun motoren inladen in busjes of opladen op aanhangers, hoef ik alleen de twee aluminium koffers weer aan de 790 te hangen om klaar te zijn voor de terugreis.

Nog diezelfde middag pik ik de Noord-Duitse Trans Euro Trail (TET) route op bij de veerpont over de Elbe tussen Gluckstadt en Wischhafen. Het doel van deze namiddag is om zo ver mogelijk richting Nederland te komen en dat blijkt prima te doen, want een uur of vier later rij ik Leer binnen, een Duitse stad niet ver van Groningen. Helaas is de Duitse TET-route heel matig en voert eigenlijk alleen over asfalt; Tom-Tom's kronkelroute had er waarschijnlijk nog wat leukers van gemaakt.

Gelukkig is de Nederlandse TET-route veel avontuurlijker: zodra ik maandagochtend vroeg de Nederlands-Duitse grens passeer, draaien we bij Bellingwolde meteen het zandpad langs het Verenigd- of B.I. Tijdenskanaal (zo heet het echt) op en begin ik aan de 358 km lange dag-etappe naar de Achterhoek. En dat blijkt een prachtige rit, via het verlaten Oost-Groningse land door de Drentse natuur en de Overijsselse bossen naar het Achterhoekse coulisseland-schap. In één woord: prachtig!

Even na 8.00 uur kachel ik al door Ter Apel, als de geur van versgebakken brood me een lokale bakkerswinkel in lokt en ik daar een zak nog warme krentenbollen scoor. Een uurtje later peuzel ik op een bankje bij de Boereveense



Het NOK-kanal is op veel plaatsen gratis over te steken met veerpontjes die dag en nacht varen. Waarbij je gewaarschuwd wordt goed op te letten om te voorkomen dat je motor omvalt.



Even pauze in het natuurgebied De Boereveense Plassen.

Plassen – aangestaard door grazende Schotse hooglanders met hun enorme hoorns - de eerste krentenbollen op langs een prachtig – openbaar – pad dwars door het natuurgebied. Nederland op zijn mooist!

De Noordelijke TET-route is niet heel uitdagend, maar wel mooi en best veel legaal offroad. Het is echt een allroad-route die zelfs met semi-wegbanden te doen is. Af en toe slingert de route zich wel door wat bebouwde kommen, maar daar hebben de uitzetters bewust voor gekozen, om met name buitenlandse TET-rijders de kans te geven om onderweg wat spullen in te kopen of een terrasje te pikken. Negen uur – inclusief één tankstop en twee pauzes in de natuur – later bereik ik het eindpunt van het noordelijke deel van de route, vlakbij 's-Heerenbergh in de Achterhoek. Als ik naar huis rij ben ik zo onder de indruk van deze mooie route, dat ik besluit er morgen meteen een dagje aan vast te knopen, om het zuidelijke deel van de TET vanuit de Achterhoek richting de Belgische grens te gaan rijden, een ritje van 258 kilometer.

Voor die dagtrip haal ik 's avonds de koffers van de KTM en prop wat extra spullen in mijn rugzak. Dat blijkt een prima keuze, want waar de route in Noord-Nederland vooral lang en doorgaand - over brede zandwegen en paden – is, wordt de route naar het zuiden steeds technischer en zelfs serieus offroad. Met name de laatste 50 kilometer onder Eindhoven langs vragen door het vele mulle zand (dankzij de droge zomer) en de lange bospaden vol knipgaten veel energie en rijvaardigheid. Aan het begin van deze rijdag rij ik door het mooie Montferland, om na een kleine afsteker door Duitsland om de Rijn over te steken, bij Groesbeek Nederland weer binnen te komen. Als je daar een beetje door je wimpers kijkt, heb je echt het idee in Frankrijk tussen de glooiende velden te rijden; ik ben amper een uur onderweg en zit alweer te genieten in het zadel van de KTM 790. Of staand op de twee voetsteunen, wat in het terrein een beter optie is om de motor beter onder controle te kunnen houden. Via Gennep rijden we Noord-Limburg binnen, om met een grote bocht langs nationaal park Maasduinen via Bergen, Venray en IJsselstein

in Noord-Brabant aan te komen. Het terreinrijden wordt allengs serieuzer en als we met een grote boog om Eindhoven rijden, blijken de laatste loodjes van mijn bijna 600 km lange Noord-Zuid TET-route het zwaarst te wegen. Iets boven Maarheeze steken we de A2 over en niet lang daarna kunnen de mouwen echt worden opgestroopt voor een kilometer of vijf mulle zandpaden. Het lijkt wel een loodzware tankbaan; ik wist niet dat dit nog bestaat in Nederland, zo'n grote zandbak waar je gewoon legaal doorheen mag rijden...

Waar ik als bestuurder na vijf dagen - en in totaal 1.750 kilometer - merk dat m'n energie toch op begint te raken, geeft de KTM 790R geen krimp; hij is gewoon gemaakt voor dit soort trips. Ik moet KTM dus gelijk geven: dit is inderdaad de beste terreinmotor onder de allroads en de beste allroad onder de terreinmotoren waarmee ik tot dusver heb gereden. Ik reed er dik 200 km/uur mee op de Duitse snelweg en ik beulde ermee over een loodzware mulle Brabantse tankbaan. En werkelijk alles er tussenin. Maar nu is het toch de hoogste tijd om even een dagje uit te blazen... ■



Bij Groesbeek passeer je met de TET-route deze 'Waco Glider', een Amerikaans militair zweefvliegtuig waarvan er tijdens Operatie Market Garden in de weede wereldoorlog honderden in deze omgeving landden.



ENDUROFUN TOURS NORD OSTSEE-KANAL

In Noord-Duitsland reden we twee dagen mee met de NOK-tour van Enduro Fun Tours. Deze weekendtrip wordt ongeveer zeven keer per jaar gereden. Voor twee dagen rijden op je eigen motor in het spoor van gids Jochen Ehlers betaal je € 289,- inclusief twee overnachtingen met diner en ontbijt. Ook kun je à € 98,- per dag ter plekke een enduromotor huren. De tour van ca. 160 km daags (waarvan ca. 60% offroad en 40% asfalt is bedoeld voor beginnende offroad-rijders en allroad-rijders met enige terreinervaring (plus noppenbanden vanwege de zanderige of modderige ondergrond). Kijk voor meer info op www.echt-dithmarschen.de en www.endurofuntours.com.