



Auch für Stock und Stein: 33 Zähne am Kettenblatt lassen verschwenderisch viel Bodenfreiheit unter dem hoch positionierten Tretlager.



Aufgeräumt: Alle Züge und Leitungen verlegt KTM in eine Sicke unterhalb des Oberrohrs und nennt dies zurecht „Clean Shape“.

Grobe Stollen für die harte Tour

„Alp Challenge“ nennt KTM sein Rohloff-MTB mit Touren-Charakter. Gewinde zur Gepäckträger-Montage machen daraus flugs einen Langstreckler für's ganz große Outdoor-Abenteuer. Oder nur für Sonntag Nachmittag.

Der erst Eindruck täuscht: Dies ist kein Mountainbike! Verlängerte Oberrohr- und Hinterbau-Maße, die hochvariable VRO-Lenker-Vorbaueinheit, die gefederte Parallelogramm-Stütze, drei Flaschenhalter-Positionen und vier kleine Gewinde am Hinterbau lassen die Wahrheit erkennen: Das Rad ist, wie der Name schon sagt, eine Herausforderung an diejenigen, die auch abseits ausgefahrener Wege unterwegs sein wollen. Dabei ist eine Getriebenabe natürlich der Antrieb der Wahl. Die Rohloff bietet dieselbe Übersetzungsbandbreite wie eine 3x9-Kettenschaltung, doch ohne ein weit abstehendes Schaltwerk, offen rotierendes Ritzelpaket oder schräg laufende Kette – optimal für zivilisationsferne Weite. Im Urzustand bringt das KTM nur 13,30 Kilo auf die Waage. So lässt sich gut offroad unterwegs sein. Das hochdynamische Fahrzeug meistert schlechte Untergründe mit groben, breiten Reifen, 100 Millimetern hochsensiblen Federweg und großzügig dimensioniertem Verzögerungsvermögen aus schwäbischer Hightech-Produktion. An das mit 315 Millimetern sehr hochliegende Tretlager – auch ein Resultat der aktuellen Exzenter-Position, die hier die Kettenspannung übernimmt – muss, aber kann man sich erst gewöhnen. Andererseits bleibt so selbst in schwierigerem Gelände viel Bodenfreiheit. Vortrieb und Spurführung der Nobby-Nic-Reifen liegen auf höchstem Niveau; offroad zählen sie zu den besten Touren-Allroundern, auf Asphalt rollen sie befriedigend, verlieren beim Bremsen im Vergleich zu Straßenreifen, früher den Bodenkontakt. Also: runter von der Straße. Dafür ist das KTM schließlich gemacht.

Schaltzüge und hintere Bremsleitung verlaufen gut geschützt im unten eingefalteten Oberrohr und liegen absolut klapperfrei. Leider zwingt das zwar gut gemeinte Ösenpaar am Steuerrohr die

Trekkingbike TIPP KTM ALP CHALLENGE 14 R

Hersteller/Vertrieb	KTM Fahrrad GmbH, Tel. 0043/7742/40910, www.ktm-bikes.at
Preis/Gewicht o. P.	2999 Euro/13,30 kg
zul. Gesamtgewicht	max. 130 kg
Rahmenmaterial/-größen	Alu/43, 48, 53 cm
Gabel/Fw. lt. Herst.	Magura Menja, luftgefedert, Remote Lockout/100 mm
Kurbel/Übersetzung	Truvativ Firex GXP/33 Zähne
Antrieb	Rohloff Speedhub 500/14, Drehgriff, Ritzel 14 Zähne
Bremsen/-hebel	Magura Louise Disc, Discs: 180 mm v+h
Naben/Felgen/Reifen	Shimano XT, Rohloff/Mavic XM 317 Disc/Schwalbe Nobby Nic 57-559
Sattel/Sattelstütze	Selle Italia XR/Cane Creek Thudbuster, parallelogramm-gefedert
Besonderheiten	Rohre ovalisiert; UR mit Gusset zum STR; Exzenter-TL; integrierte Ausfaller mit Disc-/Ständer-Aufnahme; Gewinde für Träger, Bleche; 2 x FH, 3 FH-Positionen; Ergon GC2-Griffe, Stummelhörnchen; Syntace VRO-Vorbau; extra hohe Bodenfreiheit

WERTUNG	Rahmen	■ ■ ■ ■ ■ □ □ □	+ Gelungene Langstrecken-Ausstattung. Federgabel und Bremsen top. - Klemmschelle der Sattelstütze schwergängig und unhandlich einstellbar. Züge mit engen Kurven.
	Ausstattung	■ ■ ■ ■ ■ □ □ □	
	Komfort	■ ■ ■ ■ ■ □ □ □	
	Preis-Leistung	■ ■ ■ ■ ■ □ □ □	

sehr gut

empfindlichen Rohloff-Seile zu unnötig engen Kurven. Etwas tiefer angebracht, wäre das vermeidbar. Sehr angenehm empfanden wir die gelungene Cockpit-Ergonomie und die langhubige, gut abstimmbare Feder-Sattelstütze (vgl. auch Test, ab S. 44). Stabil und agil sind auch die hochwertigen Laufräder.

Fazit: Zum Austoben abseits asphaltierter Straßen auch mit Gepäck ist das KTM die richtige Wahl: Ein hochklassiges Sportgerät mit Spaßgarantie. Hohe Langlebigkeit, geringe Störanfälligkeit und große Wartungsarmut sind eine beruhigende Grundlage für anspruchsvolle Touren-Pläne.