

# Lichtvoetige omnivoor

TEKST EN FOTO'S: Trui Hanouille

“H et bagagerek kan niet op tijd geleverd worden”, was de droge boodschap aan de telefoon. Alles moest en zou mee: kampeer- en kookgerei, voedsel en water, kledij voor diverse weersomstandigheden, fotomateriaal, beugelslot, een greep gereedschap, EHBO – toegegeven, die drie boeken en wegenkaarten waren er misschien wat over. En jawel, dankzij de skills die ik heb geleerd van mijn vader-familieverhuizer en mijn eigen reiservaring, was de nagelnieuwe KTM 390 Adventure een paar uur later klaar voor een reis van vier weken langs het voormalig IJzeren Gordijn en de noordoostelijke bergen van Italië. Corona-aanpasbaar, fascinerend en avontuurlijk.

Dit werd de constructie: tanktas en tankzittassen, waterdichte rol en tent bovenop, en middenin mijn eigen creatie: twee waterdichte Ortlieb-fietstassen, links en rechts steunend op de duosteunen, onder het zadel vastgegespt, mousse overal tussen. Twee rollen links en rechts aan een bagagerek blijven adequater qua gewichtsverdeling maar de set-up werkte perfect en een passagier had ik dit keer niet.

De tendens om steeds lichtere motoren te gebruiken voor verre reizen is duidelijk ingezet. De ‘kleine’ Adventure weegt 158 kg leeg. Bagage aan sich beslaat al gauw 20-30 kg; voeg daar nog eens benzine, het rek en de koffers of rollen zelf bij en de optelsom gaat vlot over de 200 kg. Rijdend speelt gewicht geen grote rol, maar deze nieuwsgierige reiziger wil geen lonkende brokkelpaadjes ontwijken omwille van het logge paard. Met dankbare gretigheid nam ik dus de ‘kleine’ KTM voor een tijdje over.

## Steil venijn

Behalve diepe modder en zand, heeft ze alles gezien. Amper snelweg, honderden kilometers asfalt en beton, vloeiende droombogen en gemene haarspelden, paden in staat van ontbinding, gravel, gras, stenige beddingen, de beruchte Kolonnenweg – beton met gaten – in Duitsland waar veertig jaar lang de gevreesde grenstroepen van de DDR over denderden, de antieke kei-kasseien van Italië – alles vrat ze, alles verteerde ze, bijna altijd fluitend, soms met makkende banden.

Stevig dansen op stenen en kasseien kon ze wel, anders dan de lichte enduro's die ik gewend ben. Het 19 inch gewiel tegenover 21 inch spaakwielen, en de hardere,



Gaea Schoeters

Rijdend speelt gewicht geen grote rol, maar deze nieuwsgierige reiziger wil geen lonkende brokkelpaadjes ontwijken omwille van het logge paard.



kortere vering lieten zich merken. Een keer reed ik een stoep op met hetzelfde elan als ik dat met andere motoren zou doen. Geschrokken stapte ik af; net geen platte band. Lesje geleerd.

Een stuk pittig offroad in Noord-Italië werd hét testparcours bij uitstek. Ik ging er vriendinnen bezoeken in een berghut. Van Vezza d'Oglio naar Stol, 7 kilometer de bergflank op, hoogteverschil 800 meter. Bloed, zweet en letterlijk tranen omdat ik de eerste keer amper nog naar beneden durfde. Steilte van het soort waar je amper op kan staan, smal en met drie venijnige, vlijmscherpe haarspelden met geen tien meter tussen.

Een paar keer, bij inhaalmanoeuvres, overschatte ik het vermogen. Van een 373 cc met 43,5 pk (32 kW) kan je natuurlijk geen wonderen verwachten. Dat was wennen, en braver zijn. Maar op geen enkel moment kwam ze op deze bergflank power te kort; dan waren de angstige momenten voor de jockey en niet voor het paard. De tweede keer omhoog en naar beneden voelde de jockey zich al meer een held.

## Comfy

Eerste indruk – en die bleef de hele reis –: breed stuur op ideale hoogte en afstand, net als de voetsteunen. Rechtstaand zou ik het stuur wel een paar centimeter hoger wensen, en het harde zadel vraagt om een schapenvelletje.

Alleen bleek de ‘kleine’ KTM voor mij enkele centimeters te hoog. Rijdend kan elke hoogte maar bij stuntelen offroad en parkeren, leek ik wel een beginner.

De hoofdredacteur had de achterveer goed hoog gezet, “met bagage komt dat vast goed”. Met de veersleutel van de boordtoolkit klikte ik de achterveer drie stops lager. Stukken comfortabeler, zij het minder strak, maar het mag nog ietsje lager.

Misschien ben ik wel een ideale ‘vergelijker’ voor deze ‘kleine’ KTM. Reismotor op enkele lange reizen was de Suzuki DR 650 SE (1996), qua gewicht, vermogen en veelzijdigheid een bijna-gelijke, en vorig jaar reed ik twee maanden rond in Noordoost-India met de Enfield Himalayan (411 cc, 2019). Alle drie eencilinders, alle drie ideale reismotoren, maar met duidelijk andere accenten.

Kort door de bocht: voor het iets snellere werk torent de KTM met kop en schouders boven de andere twee uit. Compacter, strakkere vering, stijver frame. En het lage verbruik is een extra troef. Mijn portefeuille was zeer erkentelijk met haar dorst tussen 2,8 en 3,2 l/100 km. Voor het ploeterende baggerwerk, mét comfort, moet je de Himalayan hebben, maar die legt dan weer grandioos de duimen wat accelereren betreft. En voor het robuuste werk in de extreemste omstandigheden klopt de oude, miskende Suzuki ze nog steeds allebei.

Zou ik met de ‘kleine’ KTM – pakweg een jaar – willen reizen? Lichte aarzeling. De verfijnde mechanica en elektronica zouden de rauwe binnenlanden van Verwegistan misschien niet goed overleven maar het is oneerlijk om daar de lat te leggen. Voor iets minder extreme omstandigheden zeg ik met ultrabrede glimlach: ‘gimme the beast’