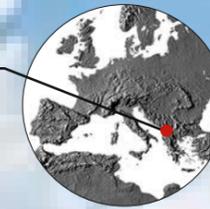


# KLASSENKAMPF

Albanien



Ein aufregendes Pistenabenteuer auf Reisen kann ganz einfach sein. Auf der letzten Einzylinder-Enduro ihrer Art – der SWM SD 640 Super Dual X

— Text: Michael Kutschke — Fotos: Michael Kutschke, Gabi Storchenegger



R.I.P. – Rest in Peace: Yamaha bietet seit der Umsetzung der Euro4-Norm keine zulassungsfähigen Einzylinder-Allround-Enduros mehr an. Die komplette XT-Single-Baureihe wurde, ohne Nachfolger zu präsentieren, sang- und klanglos eingestampft. Die Alternative: SWM.



**Preisfrage: Warum sind alle Teleskope,** die nach intelligentem Leben suchen, von der Erde weggerichtet? Vielleicht weil wir zu sehr nach dem Haben jagen, statt zu sein. Was ich damit meine? Zum Beispiel die SWM SD 640 Super Dual X. Eine Reiseenduro ohne Schnickschnack: 54 PS und 55 Nm, 210 / 270 cm Federweg, Motorschutzblech, 18/21-Zoll-Räder, Offroad-ABS, Koffersystem, ein Gepäckträger nicht aus Blumendraht gemacht, Sturzbügel, Nebellampen, Touringwindschild, Hauptständer, bis zu 400 Kilometer Reichweite – und das Wichtigste: die SWM bringt lediglich 169 Kilo trocken auf die Waage. Im Vergleich zu ihr sind heute nahezu alle Mitbewerber jenseits der 200 Kilogramm. Die neue BMW F 850 GS hat jetzt sogar zwölf Kilo mehr Speck auf den Rippen.

Schlank ist sie also, reisetauglich, voll ausgestattet und sie verfügt über ein immenses Offroad-Potenzial. Dennoch schlägt die italienische Reiseenduro keine Verkaufsrekorde. Mit der Intelligenz auf Erden ist es also so eine Sache, denn leichtere Töff bieten ja unbestritten mehr Fahrspass...

**R.I.P.: Honda XL, Suzuki DR, Yamaha XT**

Der Wandel vollzog sich schleichend. Einst verkauften sich leichte Einzylinder mit übersichtlichem Hubraum, geringem Gewicht und langen Federwegen wie geschnitten Brot. Doch dann entschieden die Hersteller, die robusten Reise-Offroad mit immer mehr Luxus zu garnieren und sie in Richtung Strassentauglichkeit zu trimmen. So schrumpften die Federwege, während die Tonnage und der Hubraum massiv anwuchsen.

Der andere Evolutionszweig brachte zeitgleich immer kompromisslosere Hardenduros mit ellenlangen Federwegen, gigantischen Sitzhöhen und Literleistungen hervor. Deren Reisetauglichkeit tendiert nahezu gegen Null. Im Premiumsegment sorgt dagegen eine ganze Reihe von Fahrerassistenzsystemen dafür, dass die Spitzenleistung überhaupt beherrschbar und nutzbar ist. Doch bei den heutigen Reiseenduros

kommt Bequemlichkeit vor Abenteuer: Tempomat, Quickshifter, Sitzheizung, ein semiaktives Fahrwerk, Smartphone-Kopplung, Funkschlüssel – immer kompliziertere Technik macht die fettleibigen Stelzentourer zu komplizierten fahrenden Computerservern. Was kommt als Nächstes? 200 PS ... zwei Liter Hubraum, ausklappbare Wäschespinne, Chemieklo, Satellitenschüssel, GPS-gesteuerte Sitzheizung?

**Marketinggeschwafel** ist nicht so meins, aber der Royal-Enfield-Präsident Siddhartha Lal hat es zur Vorstellung der ersten indischen Reiseenduro, der Himalayan, auf den Punkt gebracht: «Die grossen Adventure-Tourer, die derzeit dieses Segment dominieren, sind zu schwer, extrem kompliziert, einschüchternd und nicht wirklich für dieses Umfeld geschaffen». Recht hat er. Offroad-Kompetenz ist das eine, kompetent zu erscheinen, etwas anderes. Der Wortteil Duro hat ja was mit «hart» zu tun, nicht mit Luxus. Dem echten Reiseenduristen wie auch dem Töff-Globetrotter stellt sich da zwangsläufig die Frage, ob immer mehr auch immer glücklicher macht.

Diesem Leitgedanken ist TÖFF bei diesem Härte-test, welcher sich über 3000 Kilometer und über 10 Tage hinzog, nachgegangen. Voll beladen mit Campingequipment – eine 1400 Kilometer lange Autobahnetappe, Fernstrassen, schnelle Kurven auf welligem Asphalt, Schlagloch- und schwierige Bergpisten sowie Zweipersonenbetrieb inklusive. Es geht also richtig zur Sache mit Tagesetappen, wo man am Abend mit zitternden Armen sein Zelt aufrichtet – oder im Hotel mit der stinkenden Unterwäsche unter der Dusche steht. Es gilt herauszufinden, ob ein moderner, 9760 Franken günstiger Enduro-Single das Zeug hat, gegen die teure, zweizylindrige Konkurrenz auf Reisen anzustinken.

**Einzylinder-Reiseenduro** – das klingt doch zunächst einmal nach Verzicht, nach brettharten Sitz-

**STADT DER 1000 STUFEN**

Die kompakt erhaltene Altstadt von Gjirokastra ist im Juli 2005 von der Unesco zum Weltkulturerbe ernannt worden. Gjirokastra blickt auf eine aufregende Geschichte zurück (besonders im 2. Weltkrieg) und beherbergt zahlreiche Museen.



bänken und eingeschlafenen Händen, nach spartanischer Ausstattung und Weichplastikdesign. Es treiben uns im Vorfeld Fragen um: Ist die Ausstattung zu spartanisch, der Reisekomfort auf Autobahnfahrten zu schlecht? Ist ihr Motor zu schwach, ihr Einsatzzweck zu speziell? Dann die Überraschung: SWM bietet sogar einen ordentlichen Soziosplatz samt einem brauchbaren Koffersystem. Die von Givi gefertigten 33-Liter-Hartschalen mit schicker Alublende sind robust, klappern nicht und sind sogar wahlweise als Toplader benutzbar.

Zwei Drohnen und eine Kameraausrüstung im Gepäck sind jedoch eine Menge Krempel – des Journalisten Fluch ist für die SWM aber kein Problem: Die hochgezogenen Sturzbügel eignen sich prima, um zusätzliche Stofftaschen anzubringen.

**Klassenkampf «Alltag und Autobahn»**

Noch immer liegt Albanien recht unzugänglich: Man kann nicht schnell aufs Motorrad steigen und mal rüberfahren, aber die italienischen Häfen lassen sich per Autostrada erreichen. 700 Autobahnkilometer waren früher eine Tortur auf einem Einzylindertöff. Erstaunen auch hier: Mit tourentauglicher Sitzposition sowie ordentlichem Windschutz überzeugte die SWM ihre Besatzung. Sogar ihr spritziger Motor kommt gut mit gesetzeskonformen 130 km/h und mehr klar. Der 600er-Single auf Basis der verblichener Husqvarna TE 630 inszeniert den Drehzahlanstieg mit Vehemenz und ordentlichem Leistungszuwachs. Auf kurvigen Landstrassen verhilft dies zum intensiven Spass am

**MOTOR**

**FAHRWERK**

**GEFÄLLT UNS**

**GEFÄLLT UNS WENIGER**

**BEKLEIDUNG TESTFAHRER**

**SWM SD 640 Super Dual X**

Preis: ab 8900 Franken  
Hubraum: 600 ccm  
Leistung: 54 PS bei 7500/min  
Drehmoment: 53,5 Nm bei 6500/min  
Gewicht: 169 kg trocken  
Sitzhöhe: 898 mm  
Tankvolumen: 18 l  
Import & Info: www.smot.ch

Flüssigkeitsgekühlter Einzylinder-Viertakter, 4 Ventile (DOHC), Nasskupplung, 6 Gänge, Endantrieb über Kette.

Brückenrahmen aus Stahlrohr, USD-Gabel (45 mm, voll einstellbar), Alu-Zweiarmschwinge mit zentral angelenktem Monofederbein (Basis und Zugstufe einstellbar), vorn Einzelscheibe (300 mm) mit Vierkolbenzange, hinten Einzelscheibe (220 mm) mit Einkolbenzange. Reifen 90/90-21 und 140/80-18.

- ⊕ Motor, Windschutz, Fahrwerk, Langstreckenkomfort, Gepäcksystem
- ⊕ Kurvenagilität, Geländeeigenschaften, Motorcharakter im Gelände, Federweg, Spritkonsum, Reichweite, Verarbeitung, Ausstattung, Preis.

- ⊖ Hauptständer schlecht bedienbar, knapper Druckpunkt der Kupplung.
- ⊖ lange erhöhte Drehzahl beim Kaltstart, keine Restreichweiten-Anzeige im Bordmenü.

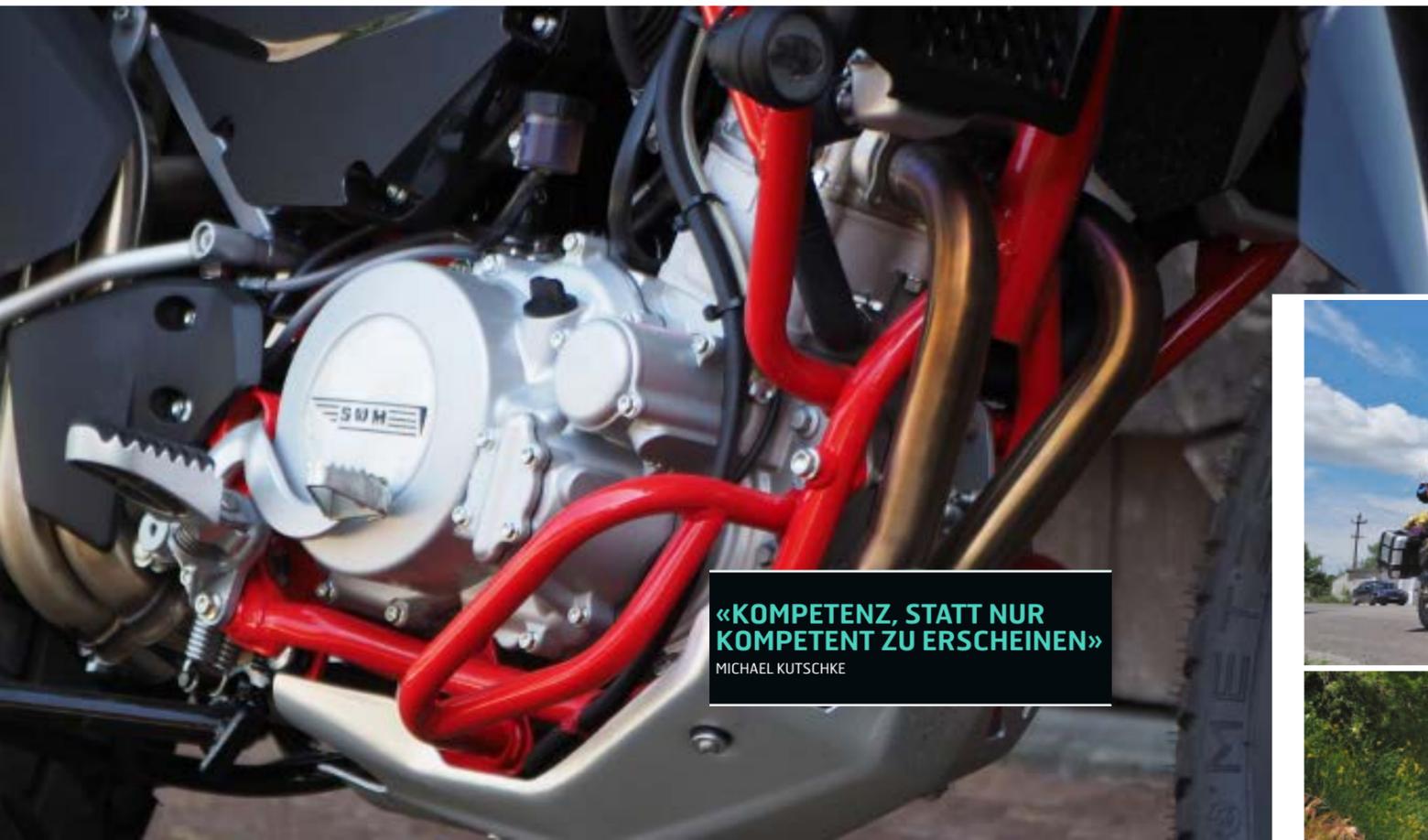
Helm: Arai Tour-X4, 599.–, redpointgear.ch  
Jacke: Scott Dualraid DP, 589.–,  
Hose: Scott Dualraid DP, 399.–,  
www.motoshopping.ch

Wer den Begriff «Reiseenduro» leicht und geländelastig interpretiert, für den ist die SWM eine Macht, zumal sie auch auf verwinkelten Pass- und Nebenstrassen mit Rumpelbelag überzeugt.



Reiseenduro Light – ohne Tamtam und Hochtechnologiekrum, aber dennoch voll ausgestattet und auf der Höhe der Zeit. Durchaus auch für Adrenalinschübe gut ist der Motor: Die Husqvarna-TE 630-Einzylinder haben in den SWM Super-Dual-Modellen eine neue Heimat gefunden. Der auf 54 PS gezähmte Motor gilt als ausgereift und zuverlässig.





«KOMPETENZ, STATT NUR KOMPETENT ZU ERSCHEINEN»  
MICHAEL KUTSCHKE

Angasen. Kein Vergleich zum zäh hochdrehenden Single der Yamaha XT-660-Generation. Vibrieren kann die SWM auch besser, eingeschlafene Hände waren aber nicht zu beklagen.

Zwischenfazit: Einzylinder bleibt halt Einzylinder. An die Luxus-Benchmarks, welche die Zweizylindrige Premiumklasse auf Langstrecken setzt, kommt die Super Dual nicht ran, aber die Autobahnetappe war dennoch locker zu bewältigen. Dagegen hat sich die Super Dual X auf Kurzstrecken und im Stadtverkehr als ein viel wendigerer, flinker, spassiger und leichter zu rangierender Töff präsentiert als jeder Zweizylinder. Unentschieden also. Ein guter Testauftakt...

### Klassenkampf in den Büschen

Aprilia Capo Nord Rallye, Honda Africa Twin, BMW R1200 GS Rallye – unser Testrevier Albanien ist schon seit Jahren eine Referenz, bei der es hart zugeht. Motorradfahren hat hier selbst auf den asphaltierten Strecken etwas von einem Action-Film: Ständig warten Überraschungen... Gullydeckel fehlen, riesige Schlaglöcher tun sich plötzlich auf, abgerutschte Abschnitte geben unverhohlen den Blick in Abgründe frei, verwilderte Hunde schnappen meuchlings nach den Beinen... Und erst die Pisten: Steilanstiege, Geröll, rutschiger Laterit, Felsabsätze, Furten. Auf der SH25 nach Gjirokastër oder dem schwierigen Schotterpass von Piskovë nach Çorovodë heisst es sogar mit beherztem Zug am Kabel das Vorderrad der vollbeladenen Fuhre über Felstreppe lupfen oder über Absätze springen und durchs Geröll ackern.

Der 600er-Single entpuppt sich hier als wahres Bijou. Toll, wie der aus tiefsten Drehzahlen und ohne

abzusterben, seine Besatzung mit einem beherzten Gasstoss aus den kniffligsten Fahrsituationen rettet. Weich geht der Single ans Gas. Er ballert sich nach alter XT-500-Sitte mit einer unaufgeregten Souveränität durchs Gelände, sodass jede Steilpassage zur lockeren Übung wird. Leistung und Sitzposition sind nicht ganz so kompromisslos wie bei einer KTM. Das kommt dem Wanderduristen sehr entgegen.

Auch die Geometrie stimmt, das Motorrad ist perfekt austariert, so kann die SWM ihren Gewichtsvorteil (von 60 Kilo z.B. zu einer BMW F 800 GS) voll zur Geltung bringen. Wo bleischwere Zweizylinder ihre Piloten ins Schwitzen bringen, fängt mit ihr der Spass erst richtig an. Leider ist die UPD-Gabel anfangs nicht über jede Kritik erhaben – die SWM quitiert schnelle Impulse stocksteif und macht die ersten Kilometer von Borsh nach Brataj zu einem Herumgeeiere. Nach einer kleinen Einlaufzeit und ein paar Klicks an der voll einstellbaren Gabel legt sich diese Unart aber und die SWM zieht zielgenau ihre Bahn über die Felstreppe. Allerdings würden wir für den Einpersonenbetrieb mit leichtem Gepäck mittels eines Gabelöls geringerer Viskosität die Super Dual X fürs Endurowandern noch etwas softer abstimmen. Die Kurvenhutz auf der letzten Rille und 20-Meter-Sprünge mit Gepäck im Gelände sind für den echten Globetrotter auf grosser Tour eh keine Option.

### Epilog: Da, wo der Spass zu Hause ist...

Was auf Pisten zählt, sind vor allem Handling und Gewicht. In Albanien zeigt die SWM SD 640 Super Dual X der zweizylindrigen Konkurrenz endgültig die lange Nase. Zwar haben wir in den letzten Jahren die

Fernreisetauglich: Die SWM SD 640 Super Dual X fühlt sich auf allem wohl, was als Weg bezeichnet werden kann. Nach 3000 Testkilometern steht fest: Ein gutes Leben kann ganz einfach sein. Fünf Zenter schwere zweizylindrige Rallye-Replikat mit jeder Menge High-Tech-Schnickschnack braucht es dazu nicht.



Testpisten auch mit den Zweizylindern genussvoll befahren, jedoch noch nie mit dieser Leichtigkeit. Die SWM wird im Zielgebiet (und um das geht es ja beim Reisen) zum Abräumer. Für ein paar Komforteinschränkungen auf der Anreise entschädigt dieses Bike da, wo der Spass wirklich zu Hause ist, über die Massen. Die Super Dual erscheint wie eine XT-660, wie sie hätte sein sollen. Sie strömt robust-kernige Entschleunigung aus, jedoch ohne je langweilig zu sein. Mit ihrem quirligen Motor und ansprechender Optik verspricht sie echtes Abenteuer- und Wüstenflair. Und dass Einzylinder heutzutage Verzicht bedeuten, ist nichts als ein verblasstes Klischee. ■

### Fazit:

Ihre Performance ist erfrischend. Und die SWM 640 SD Super Dual X ist voll alltagstauglich und auf Pisten ein Genuss. Deshalb ist die SWM die erste Wahl für Leute, die ihre Reiseträume auf anspruchsvollen Pisten ausleben wollen. Die Konkurrenz hat nichts mehr Vergleichbares im Programm – und schon gar nicht mit diesem attraktiven Preis-Leistungs-Verhältnis.



## INFOS

### — ALLGEMEINES

Albanien ist ein sicheres und gastfreundliches Reiseland. Die üblichen Vorsichtsmassnahmen auf Reisen reichen völlig aus. Landessprache ist Albanisch, die Währung der Lek.



### — ANREISE

Es gibt die Möglichkeit, durch Italien nach Triest zu fahren. Zweimal wöchentlich legt hier eine Fähre nach Durres in Albanien ab. Auch von Ancona gibt es Fähren ([www.directferries.de](http://www.directferries.de)). Ein Erlebnis ist die Anreise auf Achse durch die zahlreichen Balkanländer.

### — EINREISE

Keine Visumpflicht für Reisende aus der Schweiz und der EU. Das Reisedokument muss noch mindestens sechs Monate gültig sein. Eine Grüne Versicherungskarte ist obligatorisch.

### — UNTERKUNFT

In allen grösseren Städten und an den Badeorten am Ohridsee und an der Küste gibt es sehr gute Hotels. Gute Campingplätze sind (noch) dünn gesät ([www.camping.info](http://www.camping.info)).



### — SEHENSWERT

Wenn man nach Sehenswürdigkeiten in Albanien sucht, stösst man unweigerlich auf die beiden Städte Berat und Gjirokastër. Berat (albanisch auch Berati) liegt am Fluss Osum und zählt seit 2008 zum UNESCO-Weltkulturerbe. Silberburg, das ist die Übersetzung von Gjirokastër, ist UNESCO Weltkulturerbe seit 2005 und die Geburtsstätte des albanischen Kommunisten-Diktators Enver Hoxha. Weitere Infos: <https://shortener.link/ZjbmX>

### — KULINARIK

Die albanische Kulinarik ist mediterran und ein Kreuz-und-Quer aus geschichtlichen Einflüssen aus dem Balkan, Griechenland, der Türkei und Italien und variiert von Region zu Region zum Teil erheblich.

### — LANDKARTEN UND REISEFÜHRER

Gefallen hat der Albanien-Reiseführer vom Hobo-Team; ISBN: 978-3-00043017-6

### — MOTORRADFAHREN

Teilweise sind die Strassen sehr schlecht. Man muss allzeit mit ungesicherten Baustellen, Bauschutt, fehlenden Gullydeckeln, Fussgänger, Tieren, Fuhrwerken und Rollsplitt rechnen. Die Landkarten sind häufig nicht zuverlässig. Albaner sind zum weitaus grössten Teil kundige, aber auch manchmal etwas risikofreudige Autofahrer. Wer Pisten fahren möchte, sollte unbedingt ein dafür geeignetes, grob bereiftes Motorrad besitzen sowie Reifenheber, eine Luftpumpe, Flickzeug und ein Ersatz-Reifenventil mitnehmen. Ein kleiner Tankrucksack ist nicht schlecht. Sehr gut bewährt haben sich Modelle mit Seitentaschen (Touratech). Für das hintere Gepäck würden wir eine grosse, wasserfeste Gepäckrolle nehmen (muss nicht unbedingt von Ort-Ort sein) und Satteltaschen.



### — DIE TÖFF-PISTENSTRECKEN

- Borsh – Fterrë – Kuç – Vairzë – Tepelenë  
- Këlcvrë – Ballaban – Buzë – Tërpan – Berati  
- der Gebirgspass von Piskovë nach Çorovodë  
- die Thethi-Runde bei Shkodër

### — DIE SWM SUPER DUAL X IN ALBANIEN

Nach 2773 km und 14 Tankstopps, bei denen wir 145,43 Liter Benzin gebunkert haben, steht fest: Die SWM SD 640 Super Dual X ist für uns die beste Reiseenduro, die wir bisher in Albanien dabei haben. Komfort, Gepäcksystem und Beladungsmöglichkeiten sind super. Ihr 600er-Single ist sowohl fürs sportliche Tempo als auch fürs Endurowandern und für Fernreisen hervorragend geeignet. Ihr 18-Liter-Tank garantiert einen grossen Aktionsradius. Bei unserem Schnittverbrauch von 4,8 l/100 km im Pistenbetrieb (vollbeladen mit zwei Personen und Gepäck) war dadurch eine theoretische Reichweite von satten 370 Kilometern pro Tankfüllung drin.

### — NÜTZLICHE LINKS

[www.toeff-magazin.ch/aprilia-caponord-rally/](http://www.toeff-magazin.ch/aprilia-caponord-rally/)  
[www.albanien.ch](http://www.albanien.ch)