

HART & HER ZLICH

Fotos: Kohlmei, Gaidenring



Um den einstigen Liebling einer ganzen Nation ist es ruhig geworden. KTM's Marktstrategen sehen den Einzylinder in Zukunft mehr auf der Straße. Zu Unrecht, wie wir meinen, denn die 690er-Enduro ist so stark wie nie zuvor.

Kein einfacher Job für KTM's neue 690er-Enduro: Die Nachfrage nach Hard-Enduros im Stile der ersten LC4-Modelle ist seit Jahren rückläufig, und nun droht auch noch die Wirtschaftskrise das wenige an Stückzahlen zu pulverisieren. Hausintern haben Produktplaner zwischen den sportlicheren EXC-Modellen und den großen Adventure-Zweizylindern eh nicht mehr viel Platz für einen großen Einzylinder gelassen. Und so droht der 690er in der Blüte ihres Lebens bereits ein Schattendasein – ganz zu Unrecht, wie wir meinen. Denn gerade hier stehen sich Leistung und Gewicht in einer sehr harmonischen Dosierung gegenüber, und wie groß das Einsatzspektrum der 690er tatsächlich sein kann, wollten wir etwas genauer wis-

müsste eigentlich nach dem Geschmack der 690er sein. oder?

Wir montieren Träger (187,50 Euro), 35-Liter-Alu-Koffer (286,60 Euro), Tankrucksack (128,90 Euro) und TF-Gepäckrolle und machen uns auf den Weg. Die 920-Millimeter Sitzhöhe hören sich zunächst einmal gewaltig an, aber unter Last sackt das hintere Federbein schon ordentlich ein, was in Kombination mit der schmalen Sitzbank ausreichenden Bodenkontakt für Menschen über 1,80 Meter garantiert. Sind jedoch Koffer montiert, ist ein gewisser Anlauf zur Erstbesteigung vonnöten. Im Gegensatz zu ihren Vorfahren hat diese LC4 den Hauptdurch einen Seitenständer ersetzt, der zwar im Alltag einiges erleichtert, den Aufstieg mit Gepäck

Wir packten sie nicht etwa auf den Hänger, sondern mit Gepäck voll

und die Kettenpflege jedoch nicht. Gleiches gilt auch für den nunmehr im Heck platzierten Tank, der einer-

sen und packten sie nicht etwa auf den Hänger, sondern mit Gepäck voll. Vom Rheinland soll es über die Alpen in Richtung Toskana gehen. Genauer gesagt in die Garfagnana bei den Apuanischen Alpen. Helmut Dähne hat zur legendären Dolomiten-Rallye aufgerufen, und ein wenig Orange dürfte der vornehmlich weiß-blauen Veranstaltung sicherlich nicht schlecht stehen. Die Mischung aus langer Anreise mit hohem Autobahn-Anteil, vielen Bergpässen unterschiedlicher Couleur und abschließendem reinrassigem Gelände-Ausritt

seits zwar dafür sorgt, dass die 690er-Enduro im Kniebereich schön schmal baut und einen günstigeren Gesamtschwerpunkt aufweist, andererseits bleibt einem bei montierter Gepäckrolle der Zugang zum Tankstutzen verwehrt. Unweigerlich fällt einem hier die BMW-Lösung mit seitlich angebrachtem Tankverschluss ein – kopieren erwünscht!

Aber mit derlei Problemen beschäftigt man sich im Hause KTM nur rudimentär, denn hausintern heißt es schließlich »Ready to race«, und da geht man keine weichgespülten Kompromisse ein. Das bekommt auch der Sozius zu spüren, der sich eigentlich nur über die vorhandenen Fußrasten freuen kann. Einladend ist das

Egal ob Schotter oder Straße, mit oder ohne Gepäck, die 690er-Enduro macht überall eine gute Figur.



Ruckzuck lässt sich aus der Hard-Enduro ein ernsthafter Abenteuer-Tourer basteln. Im Angebot sind u. a. Alu-Koffer, Tank- und Hecktasche sowie Ergo-Sitzbank und Touring-Windschild (hier nicht im Bild). Das Cockpit in den Farben des Hauses bietet das Nötigste auf kompaktem Raum. Die Lenkerböckchen lassen sich für das Fahren im Gelände noch nach vorn verstellen. Die Soloscheibe im Vorderrad verzögert ordentlich, könnte optional aber auch noch ein abschaltbares ABS vertragen. Der Motor hat an Servicefreundlichkeit gewonnen und an Leistung zugelegt. Hohlgebohrte Radachsen und exakt justierbare Kettenspanner gehören zur Grundausstattung.



KTM 690 ENDURO

Mehr Zugeständnisse an den Alltags-Enduristen würden der LC4 ganz gut zu Gesicht stehen, denn auf großer Tour macht sie keine schlechte Figur

rückwärtige Angebot aufgrund der nur noch optisch vorhandenen Sitzbank eigentlich nicht.

Ein wenig mehr Zugeständnisse an den Alltags-Enduristen würden der LC4 eigentlich ganz gut zu Gesicht stehen, denn einmal auf der Bahn, macht sie als Reise-Enduro keine so schlechte Figur wie befürchtet. Sie läuft trotz der ausladenden Koffer mordsmäßig stabil geradeaus, schwimmt selbst bei höheren Tempi leicht und locker im Verkehr mit und hält sich in Sachen Spritkonsum sehr angenehm zurück. Bei durchschnittlich 130 km/h, was im sechsten Gang ungefähr

5000 Touren entspricht, haben wir voll beladen gerade einmal 4,8 Liter Super auf 100 Kilometern verbraucht – später auf der Landstraße sogar nur 4,6 Liter. Die resultierenden Reichweiten betragen theoretisch um die 250 km, praktisch hält man die auf Dauer aber

Theoretische Reichweite um die 250 km, praktisch hält man die aber nicht durch

nicht durch. Denn die 690er kommt nicht nur unverkleidet zur Welt, sie hat auch diese be-

reits erwähnte verdammt schmale und harte Sitzbank, was in Kombination mit den doch sehr präsenten Vibrationen eine gewisse Leidensfähigkeit voraussetzt. Leichte Linderung gibt es seitens der Österreicher in Gestalt einer Ergo-Sitzbank (157,70 Euro) und eines Touring-Windschildes (49,60 Euro), die zum Zeitpunkt des Tests aber leider noch nicht zur Verfügung standen. Eine Gummi-Auflage für die Fußrasten vorn, wie bei der 690er

Supermoto, könnte der Enduro aber auch nicht schlecht zu Gesicht stehen. So steuern wir also alle 150 bis 170 Kilometer die Zapfsäule an und können nach drei Stopps kurz hinter Liechtenstein endlich die Bahn verlassen. Mit gestärkter Nackenmuskulatur geht es den ersten Pass Richtung Klosters hinauf. Der Einzylinder schnappt kurz nach Luft und marschiert oberhalb von 3000 Touren enorm druckvoll nach vorn. Irgendwann, so bei 8000/min, macht der Begrenzer dann einfach »Schluss mit lustig« und fängt den Single abrupt wieder ein.

Supermoto, könnte der Enduro aber auch nicht schlecht zu Gesicht stehen.

So steuern wir also alle 150 bis 170 Kilometer die Zapfsäule an und können nach drei Stopps kurz hinter Liechtenstein endlich die Bahn verlassen. Mit gestärkter Nackenmuskulatur geht es den ersten Pass Richtung Klosters hinauf. Der Einzylinder schnappt kurz nach Luft und marschiert oberhalb von 3000 Touren enorm druckvoll nach vorn. Irgendwann, so bei 8000/min, macht der Begrenzer dann einfach »Schluss mit lustig« und fängt den Single abrupt wieder ein.

Die Technik der 690er

Unter dem schlichten Orange der 690er steckt jede Menge Hightech.

Wer aus 654 Kubik Hubraum verbrieft 63 PS zaubern möchte, muss schon viele technische Register ziehen. Dabei scheint der Einzylinder vom Grundaufbau her noch nicht einmal ausgereizt: Eine oben liegende Nockenwelle, rollengelagerte Gabelkippebel, zentrale Zündkerze und eine Verdichtung von 11,8 : 1 bei Drehzahlen von maximal 8000 Touren sind Dinge, die auch andere Motoren in petto haben. Nicht jedoch das ausgeklügelte Beatmungssystem, das in dieser Art einzigartig sein dürfte. Die Mattighofener platzierten dazu den Kunststofftank in den hinteren Heckrahmen, um Platz für ein großzügiges Ansaugsystem inklusive Luftfilterkasten zu schaffen, der zwischen den schlanken Rahmenrohren Platz nimmt – so wie bei den Rallye-Maschinen des Hauses. In Kombination mit der sequenziellen Einspritzanlage von Keihin und deren 46 mm Drosselklappendurch-

messer ist die optimale Versorgung des Einzylinders fraglos garantiert. Eine Ausgleichswelle, die direkt vor der Pleuellwelle rotiert, sorgt dafür, dass sich die Vibrationen in erträglichen Grenzen halten. Auslassseitig sorgt ein großer, 9-l-Endschalldämpfer dafür, dass die Abgase auch entsprechend schnell und effizient abgeführt werden. Darüber hinaus wurden auch die oszillierenden Massen von Pleueln und Pleueln gegenüber dem Vorgänger deutlich reduziert, womit sich gleichzeitig auch ein geringfügig höheres Drehzahlniveau realisieren ließ. All diese Maßnahmen sollen laut KTM nicht zu Lasten der Haltbarkeit des Motors gehen – im Gegenteil. Trotzdem wird der Kunde alle 5000 Kilometer zur Durchsicht gebeten – sicher ist sicher. Am Ende weist der Prüfstandsbericht 65 PS bei 7500/min aus – wer bietet mehr?



Die schlanke Airbox nimmt zwischen den Gitterrohr-Rahmenprofilen Platz und saugt von vorn Frischluft an.



Der Zylinderkopf kommt nach wie vor mit einer oben liegenden Nockenwelle aus. Das Mapping lässt sich von Hand verstellen.



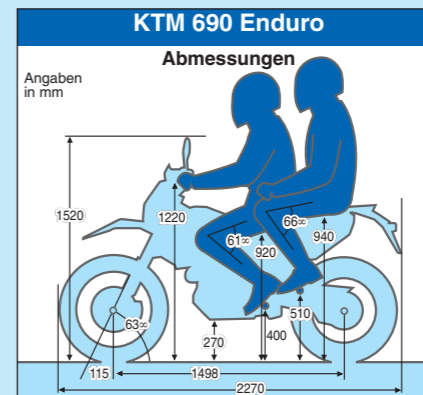
Schmale Taille und ein angeschraubter, im Rahmenheck platzierter 12-Liter-Tank.

Technische Daten

Motor:
Leistung 46,3 kW (63 PS) bei 7500/min, max. Drehmoment 64 Nm bei 6000/min (TF-Messung): 47,8 kW (65 PS) bei 7500/min, 76,2 Nm bei 6400/min, flüssigkeitsgekühlter Einzylindermotor, Hubraum 654 cm³, Bohrung x Hub 102 x 80 mm, Verdichtung 11,8 : 1, vier Ventile, über eine oben liegende Nockenwelle und Kipphebel betätigt, Trockensumpfschmierung, Saugrohrinspritzung, ø = 46 mm, G-Kat, Euro 3, E-Starter, Lichtmaschine 224 W, Batterie 12 V/9 Ah

Kraftübertragung:
hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, Sekundärtrieb über O-Ring-Kette

Fahrwerk:
Stahl-Gitterrohrrahmen, vorn Upside-down-Gabel, ø = 48 mm, Zug- und Druckstufendämpfung einstellbar, hinten Aluminium-Zweiarmschwinge und über Hebelsystem angelenktes Zentralfederbein, Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung einstellbar, Federweg v./h. 250/250 mm, Speichenräder mit Alu-Felgen, vorn 1.85 x 21, hinten 2.50 x 18, Bereifung Metzeler Enduro 3, Reifengröße vorn 90/90-21, hinten 140/80-18, vorn Einschei-

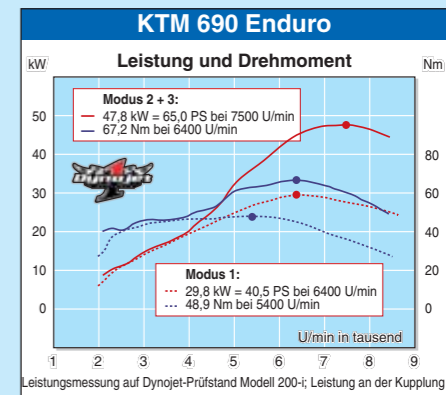


benbremse mit Doppelkolben-Schwimmsattel, ø = 300 mm, hinten Einscheibenbremse mit Einkolben-Schwimmsattel, ø = 240 mm

Maße und Gewichte:
Gewicht fahrfertig 160 kg, maximale Zuladung 190 kg, Tank 12 (2,5) l

Messwerte:

Höchstgeschwindigkeit:	180 km/h
Beschleunigung 0 - 100 km/h:	4,6 s
Durchzug 50 - 120 km/h solo:	8,6 s
zwei Personen:	11,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	45,53 m



mittl. Bremsverzögerung 8,47 m/s²

Benzinverbrauch (Super):
Landstraße: 4,6 l/100 km
Autobahn (130): 4,8 l/100 km
Reichweite (Landstr./BAB): 260 / 250 km

Kosten:
Basispreis: 8395 Euro (zzgl. Nk.)
Steuer: 49,68 Euro (für ein Jahr)

Wartungsintervalle / Garantie:
Inspektion: bei 1000 km (2,6 Std.)
dann alle 5000 km (2,8 bis 4 Std.)
Garantie/Mobilitätsgarantie: 2 Jahre/1 Jahr

Aber so weit lassen es sensible Charaktere gar nicht erst kommen, weil mit zunehmender Drehzahl auch die Lautstärke proportional zu den Vibrationen zunimmt und zum Gangwechsel auffordert. Und es darf getrost geschaltet werden, denn die Kombination aus leichtgängiger, hydraulisch betätigter Kupplung und dem nach kurzem Weg exakt rastenden Getriebe macht Lust auf mehr.

Auf der anderen Seite sollte der Motor mangels Schwungmasse auch nicht zu lässig bewegt werden, denn ein gewisses Drehzahlniveau ist einfach angesagt. Wer etwa in Spitzkehren die Drehzahl zu sehr in den Keller fallen lässt, darf sich ausgangs der Kehre nicht wundern, wenn der Motor ruppig an der Kette zerrt und man nicht wirklich vom Fleck kommt. Seine schönsten Momente hat der Single zwischen 3000 und 6000 Touren: Da wirkt er quicklebendig, geht spontan ans Gas und muss oben im engen Kurvengewirr des Umbrail keinerlei Konkurrenz fürchten.

Was mit gewissen Einschränkungen sogar eins zu eins auch für das Fahrwerk gilt, das trotz langer Federwege (je 250 mm) und 21-Zoll-Vorderrad erstaunlich agil und präzise um die Ecken biegt. Die WP-Federelemente sprechen dabei vorn wie hinten ausreichend sensibel auf Bodenunebenheiten an und sind straff genug ausgelegt, um auch bei harten Fahrmanövern nicht aus der Spur zu laufen. Dazu muss noch nicht einmal Hand ans Fahrwerk gelegt werden, denn mit den Standard-Einstellungen ab Werk liegt die 690er eigentlich goldrichtig auf der Straße: Am Federbein wird die Druckstufendämpfung im Low- (15 Klicks) und Highspeed-Bereich (1,5 Umdrehungen) geöffnet, die Zugstufendämpfung wird ebenfalls um 15 Klicks geöffnet. Für die Gabel gilt das Gleiche: In Zug- und Druckstufe 15 Klicks aufmachen. Derart abgestimmt geht die Enduro sehr beherzt in Schräglage und wird nur vom serienmäßig aufgezogenen Metzeler Enduro 3 in die



Das richtige Metier für die LC4: verwinkelte Bergpässe mit Schotteroption.

Schranken verwiesen. Der benimmt sich nämlich im Grenzbereich etwas kippelig auf der Flanke, so dass man immer das Gefühl hat, früher vom Gas zu gehen, als einem lieb ist. Vielleicht ist es auch ganz gut so, dass KTM hier einen gesunden Profil-Kompromiss zwischen Straße und Gelände gesucht und gefunden hat.

Gleiches gilt auch in Ansätzen für die Bremse. Auf der Abfahrt vom Stilsfer Joch kommt die Soloscheibe im Vorderrad schon an ihre Grenzen. Der Straßenfahrer würde sich etwas mehr Biss und einen exakteren Druckpunkt wünschen, der Enduro-Pilot dürfte dagegen froh sein, dass das Rad im Gelände nicht ganz so abrupt zum Stillstand kommt. Unter diesen Umständen sind die gemessenen 45,53 Meter Bremsweg aus 100 km/h wirklich nicht

schlecht. Trotzdem dürfte sich auch der LC4-Pilot über ein abschaltbares ABS wie das der Adventure freuen – der Sicherheit wegen.

Aber das war's dann auch schon mit den frommen Wünschen, schließlich wollen wir auch noch ins Gelände, und da macht sich jedes Gramm Speck direkt bemerkbar. Exakt 160 Kilo vollgetankt bringt die 690er auf die Waage und gehört damit zu der selten gewordenen Gattung Enduro, die sich ohne Bandscheibenvorfall auch wieder aufrichten lässt. Für die Rallye werden lediglich die Reifen gewechselt, der Luftdruck minimiert, die Rückspiegel und Koffer demontiert und die Lenkerböckchen verdreht, um im Stehen mehr nach vorn rücken zu können. Wer jetzt noch die Lenkerarmaturen lockert und die Dämpfer etwas

Wer ganz schnell ums Eck möchte, kommt an der KTM 690 Enduro nicht so schnell vorbei.

mehr in Richtung Komfort öffnet, hat eigentlich alles richtig gemacht.

Kurze Zeit später stellen sich schon die ersten Hindernisse in den Weg, und der Fahrer darf sie in den breiten Rasten stehend in Angriff nehmen. Wenn die KTM Auslauf hat und Fahrt aufnehmen kann, fühlt sie sich am wohlsten und geht locker über Stock und Stein. Hindernisse werden mit einem lässigen Gasstoß gemeistert, den Rest schlucken die langen Federwege. Etwas diffiziler wird es mit der KTM, wenn das Terrain trialartige Sektionen beinhaltet. Hier muss wegen der langen Übersetzung und der ruppigen Gasannahme bei niedrigen Drehzahlen vermehrt



Rallye-Impressionen

Nach der Anreise mit Koffern und Gepäck musste die 690er auf der Dolomiten-Rallye ihre Geländequalitäten beweisen.



Mit der KTM ins Gelände zu gehen liegt auf der Hand. Dazu montierten wir lediglich den grobstolligen Pirelli MT 21 vorn und hinten, der auf den teilweise sehr feuchten Schotterpisten in Italien doch deutlich mehr Traktion bietet als der straßenorientierte Enduro 3 von Metzeler. Grundsätzlich sollte man die 690er für den Einsatz im

schwierigen Terrain kürzer übersetzen, um damit letztendlich auch die Kupplung zu entlasten. Sonst wird man viel zu häufig wahlweise mit einem durchdrehenden Hinterrad im ersten Gang oder aber mit einer zu langen Gesamtübersetzung im zweiten oder dritten konfrontiert. Ansonsten macht die 690er fast alles mit, was ansteht. Sie lässt



Von innen beschlagene Instrumente sollen laut KTM inzwischen der Vergangenheit angehören.



Der Pirelli MT 21 bietet im Gelände beste Traktion und lässt sich auch auf Asphalt noch flott bewegen.



Bei Umfallen auf Asphalt fungiert die hintere Aufbockhilfe als Sturzpad und verhindert Schlimmeres.



Notdürftig geflickte Antriebskette, der bei Kilometerstand 2235 ein Stein in die Quere kam.



KTM-Tankrucksack mit heftigen Gebrauchsspuren nach Offroad-Einsatz. Hersteller gewechselt!

mit der Kupplung gespielt werden, um am Hang nicht plötzlich zu verhungern. Da hilft das variable Mapping der Einspritzanlage – einstellbar via Drehknopf unterhalb der Sitzbank – auch nur bedingt weiter. Im Modus 1-soft (siehe Leistungskurve) wird dabei die Leistung reduziert, um die

duro vorbeigegangen, was nicht selbstverständlich ist. Die Qualität der Bauteile, die hier zu einem Ganzen zusammengefügt wurden, ist eigentlich über vielerlei Zweifel erhaben. Die Fahrwerkskomponenten sind von hoher Qualität, die Verkleidungsteile passgenau und äußerst robust, und die Laufräder geben Anlass zu Hoffnung, dass sie sich nicht beim ersten heftigen Kontakt verziehen. Als

Die gesamte Konstruktion hinterlässt einen sehr robusten Eindruck

Fahrbarkeit im Gelände zu erhöhen. Letztendlich lässt sich so zwar die Traktion verbessern, aber der Motor fühlt sich auf einmal wie zugestopft an und wirkt saft- und kraftlos.

Auch wenn der Kunststoff-Motorschutz etwas mickrig wirkt, hält er ordentlich was aus, wird aber aufgrund der reichlich vorhandenen Bodenfreiheit eh nur selten beaufschlagt. Wie überhaupt die gesamte Konstruktion einen sehr robusten Eindruck hinterlässt. Zwei Stürze im Gelände und auf der Straße sind mehr oder minder fast spurlos an der En-

duro vorbeigegangen, was nicht selbstverständlich ist. Die Qualität der Bauteile, die hier zu einem Ganzen zusammengefügt wurden, ist eigentlich über vielerlei Zweifel erhaben. Die Fahrwerkskomponenten sind von hoher Qualität, die Verkleidungsteile passgenau und äußerst robust, und die Laufräder geben Anlass zu Hoffnung, dass sie sich nicht beim ersten heftigen Kontakt verziehen. Als Extra gibt es dann noch richtig gutes Bordwerkzeug, mit dem sich theoretisch das ganze Motortrad zerlegen lässt. Was spricht da eigentlich noch gegen die 690er-Enduro von KTM? Höchstens der Geldbeutel, denn zum einen sind die kalkulierten 8395 Euro für einen Einzylinder verdammt viel Geld, und zum anderen erscheinen die kurzen 5000-km-Inspektionsintervalle nicht ganz zeitgemäß. Wer beides mit einem Achselzucken quittiert, bekommt die beste LC4 aller Zeiten serviert.

Till Kohlmeier

EIGNUNGSTEST

KTM 690 Enduro

MOTOR

57%

Starker Einzylinder mit spontaner Gasannahme und hohem Sprintvermögen. Vibrationen im oberen Drehzahlbereich und ruppiger Antritt unterhalb von 3000/min. Für trialartiges Gelände zu lang übersetzt. Leichtgängige Kupplung und exakt schaltbares Getriebe. Gute Starteigenschaften.

FAHRWERK

74%

Sehr stabile Fahrwerkskonstruktion mit straff abgestimmten Feder-/Dämpferelementen, die sich vielfach in der Dämpfung und Federbasis verstellen lassen. Superstabiler Geradeauslauf auch mit Gepäck, trotzdem noch erstaunlich handlich. Auf Straße und im Gelände gleichermaßen gut.

SICHERHEIT

42%

Nicht die Stärke der KTM, obwohl die Soloscheibe im Vorderrad ihre Arbeit sehr ordentlich macht. Doch der Bremsweg fällt wegen der langen Federwege und der Metzeler-Enduro3-Bereifung doch recht lang aus. Ein ABS ist nicht erhältlich, und die Lichtausbeute lässt zu wünschen übrig.

ERGONOMIE / KOMFORT

37%

Eine Hard-Enduro bietet nicht viele Kompromisse. Gleichwohl sitzt der Fahrer aufrecht, bekommt einen breiten Lenker serviert und genießt auf der schmalen Sitzbank viel Bewegungsfreiheit. Gegen längere Etappen sprechen Vibrationen, harte Sitzbank und mangelnder Windschutz.

SOZIOBETRIEB

42%

Wer hinten Platz nimmt, bekommt zwar einen noch akzeptablen Kniewinkel geboten, muss sich aber mit einem harten und zu knapp bemessenen Sitzpolster begnügen. Letzteres garantiert zumindest einen guten Kontakt zum Fahrer.

REISETAUGLICHKEIT

59%

Hohe Fahrwerksstabilität auch mit Gepäck und mit 190 kg eine noch akzeptable Zuladung. Seitenkoffer sind Gepäckrollen vorzuziehen, da der Schalldämpfer hoch baut und der Tank im Heck ist. Reichweite mit 12-l-Tank eingeschränkt.

AUSSTATTUNG

53%

Die 690er-Enduro ist von Hause aus eher spartanisch ausgestattet, lässt sich aber mit dem werkeigenen Zubehör ordentlich aufpeppen, was wiederum Geld kostet. Keine Reifenbindung und von daher sehr breites verfügbares Angebot.

UMWELT

65%

Der Einzylinder ist trotz seines Leistungspotenzials kein Säufer und kommt im Schnitt mit 4,7 Litern Super auf 100 Kilometern aus. Einspritzung und G-Kat sind auch hier inzwischen Standard – der Auspuff-Sound ist kernig, aber nicht aufdringlich.

PREIS / LEISTUNG

58%

Die 8395 Euro sind wahrlich kein Schnäppchen für einen Einzylinder, aber die Komponenten sind hochwertig und die Verarbeitung zumeist tadellos. Nicht mehr zeitgemäß sind die kurzen 5000er-Inspektionsintervalle.