

KTM 690 ENDURO

DIE LEGENDE LEBT

20 Jahre nach der allerersten GS 600 LC4 wird mit der 690 Enduro ein neues Hard-Enduro-Kapitel aufgeschlagen. Ab den 1990er-Jahren waren die KTM LC4 das Maß der Dinge im Einzylinder-Segment, mit der 690 Enduro stellt KTM nun ein völlig neu aufgebautes Motorrad mit revolutionärer Technik vor, das erneut als Vorreiter des gesamten Segments in Erscheinung tritt.

ENDURO-ALLESKÖNNER

Mit der gewaltigen Erfahrung aus Millionen Geländekilometern, davon unzählige im harten Wettbewerbsumfeld, entstand in Mattighofen für das Modelljahr 2008 eine richtungsweisende Enduro, die den hohen Ansprüchen aller Offroad-Fans gerecht wird. Kernige Einsätze in schroffem Gelände werden im Sattel der neuen LC4-Enduro genauso gemeistert wie ausgedehnte Asphalteinsätze. So erlaubt der aufwendig konstruierte und sehr leichte Vierventil-Einzylinder ein bis dato unerreicht breites Einsatzspektrum, bietet mit 62 PS ein völlig neues Leistungsniveau und verkörpert innerhalb der stetig wachsenden LC4-Familie alles, was man heute von einer KTM Hard-Enduro erwartet.

Richtungsweisendes Gitterrohrrahmen-Design
Exzellente WP Fahrwerkskomponenten
Selbsttragender Hecktank
Supersportliche Ergonomie
Universelle Einsatzmöglichkeiten
Hochmoderne LC4-Motorentechnik
Konkurrenzlose Performance
Minimales Gewicht

CHASSIS

RAHMEN

Der höchst innovative und superstabile Gitterrohrrahmen wurde mit neuesten Berechnungs- und Simulationstechnologien entwickelt. Die Konstruktion aus dünnwandigen Chrom-Molybdän-Rohren garantiert maximale Torsionssteifigkeit für ausgezeichnete Spurstabilität bei gleichzeitig minimalem Gewicht von knapp über 8 kg. Das Konzept wurde abgeleitet vom erfolgreichen Rally-Racebike, daher befindet sich die Airbox oberhalb des Zylinders.

GEWICHT

Das durchgängig puristische Konzept, der hochmoderne Motor und die Verwendung von leichten Werkstoffen führen zu einem spielerisch niedrigen „Ready to Race“-Gewicht von 138 kg.

HECK

Die revolutionäre selbsttragende einteilige Tank-Heck-Einheit ist aus robustem Kunststoff ohne jegliche zusätzliche Metallstreben gefertigt. Die optimale Raumnutzung, kombiniert mit sportlicher Ergonomie, erlaubt 12 Liter Tankvolumen. Die integrierte Benzinpumpe befindet sich im unteren Bereich, die Betankung erfolgt über einen abschließbaren Tankdeckel hinter der Sitzbank. Die Montage der mitgelieferten Soziusfußrasten und Haltegriffe ermöglicht auch problemlos den Soziusbetrieb.

FAHRWERK

Eine voll einstellbare 48 mm USD-Gabel von WP garantiert exzellente Dämpfung, unvergleichbare Spurstabilität und hohe Reserven. Das hochwertige WP Federbein mit integriertem Ausgleichsbehälter wird über ein Pro-Lever Umlenksystem angelenkt und ist in Zugstufendämpfung und Federvorspannung einstellbar. Der Federweg beträgt vorne und hinten 250 mm.



KTM690ENDURO

SCHWINGE

Die Kontur der einteiligen, den Rahmen umschließenden Aluminium-Gussschwinge wurde an den Biegemomentenverlauf angepasst. Dadurch wird ein federungsbegünstigendes Flexverhalten in Verbindung mit niedrigstem Gewicht erzielt. Die Pro-Lever Umlenkung bewirkt eine progressive Federbeinanlenkung und erlaubt eine tiefe und steile Position des hinteren Dämpfers zugunsten eines maximalen Tankvolumens.

BREMSEN

Die für anspruchsvolle Enduro-Einsätze ausgelegte Bremsanlage von Brembo garantiert eine Brems-Performance auf gewohnt hohem KTM-Niveau. Ein Zweikolben-Schwimmsattel und eine 300 mm Bremsscheibe vorne und ein Einkolben-Schwimmsattel mit einer 240 mm Scheibe hinten sorgen für ausgezeichnete Dosierbarkeit und hohe Reserven.

AIRBOX

Die großvolumige Airbox oberhalb des Zylinders ist im Gitterrohrrahmen eingebettet. Das ermöglicht eine hohe Performance und zusammen mit dem langen Ansaugschnorchel eine effiziente Geräuschdämpfung. Der Luftfilter mit gut dimensionierten Papierlamellen bietet eine großflächige und wirkungsvolle Reinigung der Ansaugluft, die Ansaugung erfolgt unter der Sitzbank in schmutzgeschützter Position.

AUSPUFFANLAGE

Das schmale Rahmendesign ermöglicht eine seitliche und damit direkte Verlegung des kräftigen Einrohrkrümmers vom Zylinder zu dem aufwendig gestalteten Edelstahl-Endschalldämpfer. Das große Volumen sorgt für einen minimalen Geräuschpegel, der geregelte Katalysator für die mühelose Einhaltung der Euro-3-Abgasgrenzwerte.

SITZBANK

Die sportlich schlanke Sitzbank reicht bis zum Steuerkopf und bietet durch ihre lang gestreckte Form ein Maximum an Bewegungsfreiheit. Durch die einfache Sitzbankentriegelung über eine Seilzugschlaufe sind Airbox und Elektrik leicht zugänglich.

BODYWORK

Der Hecktank und rundum neue Kunststoffteile geben der 690 Enduro ein völlig neues und richtungsweisendes Erscheinungsbild, das jedoch die klare Linienführung des KTM-Kiska-Designs trägt. Ein Add-on-Nummerntafelträger mit Blinkern und Nummertafelbeleuchtung lässt sich für den reinen Offroad-Einsatz mit wenigen Handgriffen demontieren, sodass das Kennzeichen direkt unterhalb des widerstandsfähigen LED-Rücklichts montiert werden kann.

FRONT END

Die flache Lampenmaske trägt einen gewichtsreduzierten Scheinwerfer mit H4-Birne und einer Kunststoffscheibe mit kratzfester Beschichtung.

COCKPIT

Das Multifunktionsinstrument im Cockpit ist ausgestattet mit analogem Drehzahlmesser und digitalem Tacho sowie zahlreichen Zusatzfunktionen für alle notwendigen Informationen während der Fahrt.

MOTOR

Das Herz der 690 Enduro ist der hochmoderne LC4-Motor mit 654 ccm, der momentan die Referenz in der großvolumigen Einzylinder-Viertakt-Kategorie darstellt. Er zeichnet sich aus durch State-of-Art-Technik, geringes Gewicht, kompakten Aufbau und höchste Performance. So stehen dem Piloten konkurrenzlose 62 PS (45 KW) Leistung zur Verfügung.



KTM690ENDURO

OHC ZYLINDERKOPF

Eine oberliegende Nockenwelle betätigt über zwei gewichts- und steifigkeitsoptimierte Kipphebel die vier Ventile (extraleichte Hohlschaftventile auf der Auslassseite). Zusammen mit dem kompakten Brennraum ermöglicht dieser Aufbau eine konkurrenzlose Performance, höchste Zuverlässigkeit und durch den schräg aufgesetzten Zylinderkopfdeckel einen einfachen Service.

KUPPLUNG

Das als APTC bekannte Patent erhöht unter Last den Druck auf die Kupplungsbeläge, wodurch die Härte der Kupplungsfedern und damit die Handkraft zur Betätigung der hydraulischen Kupplung gegenüber konventionellen Systemen deutlich reduziert werden konnten.

MOTORMANAGEMENT

Der LC4-Motor wird über ein elektronisches Einspritzungssystem beatmet, das einen 46 mm Drosselklappen-Querschnitt, automatischen Kaltstart und Leerlaufregulierung, Lambdaregelung und Höhenkompensation aufweist. Das sogenannte EPT-System (Electronic Power Throttle) bewirkt eine sehr homogene Leistungsentfaltung, da die Position der Drosselklappe, zusätzlich zur mechanischen Gasgriffbetätigung elektronisch gesteuert wird.

AUSGLEICHSWELLE

Eine zentrale Ausgleichswelle reduziert wirkungsvoll die Vibrationen auf ein minimales Niveau.

