



Die Schweizer Variante

»Ich würde in voller Endurokleidung dreimal um den Kölner Dom laufen, wenn jemand KTM von einer 690er Reiseenduro überzeugen könnte,« schreibt Jürgen Senret in der letzten Ausgabe von MotorradABENTEUER. KTM Basel hat den Hilfeschrei gehört und präsentiert eine Schweizer Variante der 690 Adventure R.

Text: David Jenni, Fotos: Fabian Durrer.

Anfang 2001 habe ich mir mein erstes anständiges Motorrad gekauft. Ich hatte nur eine grobe Vorstellung von den Zielen meiner Reisen, aber dass Asphalt nur eine äußerst bescheidene Rolle spielen sollte, war mir von Anfang an klar. Nach einigen Probefahrten hat mir die 640 Adventure

res Jeroen van der Veen ins Spiel, frischgebackener Inhaber von KTM Basel und wohl einer der ganz wenigen Händler in Europa, die sich auf Reiseenduros spezialisiert haben. Es hat nicht lange gedauert, bis wir realisiert haben, dass wir nachts aus dem gleichen Grund wach liegen und sich unsere Gedanken um exakt das glei-



Schicke Schale, harter Kern, maximale Reichweite: Die 690 Adventure R von KTM-Händler van der Veen aus Basel hinterlässt nicht nur optisch einen imposanten Eindruck.

von KTM am besten gefallen. Irgendwann sind dann Hecktanks dazugekommen und mit den fast 45 Litern Sprit konnte ich sorgenfrei bis zu 650 Kilometer lange Wüstenetappen in Angriff nehmen. Elf Monate Australisches Outback waren dabei, eine Sahara-Durchquerung sowie diverse kleinere Enduro-Abenteuer in Europa und Nordafrika. Und nun? Die LC4 ist zuverlässig und in Würde gealtert, aber ein vergleichbarer Ersatz leider weit und breit nicht in Sicht.

An diesem Punkt kam Anfang des Jah-

che Thema drehen: Eine Adventure auf Basis der 690 Enduro R!

KTM BASEL 690 ADVENTURE R

Pünktlich zum Schweizer Adventure-Treffen ist die erste KTM Basel 690 Adventure R dann fertig: Reisegerechtes Windschild, ergonomisches Cockpit, taghelle Scheinwerferanlage, ein größerer Hecktank und zwei zusätzliche Fronttanks. Die Optik verrät deutlich, dass für den Umbau kein geringeres Motorrad als die KTM 450 Rally Pate gestanden hat.



Um es vorweg zu nehmen: Die Tanks sind KTM-Originalteile und die gleichen, mit denen Cyril Despres dieses Jahr die Dakar gewonnen hat. Hergestellt aus Polyamid im Rotationsverfahren, haben sie ihre hervorragende Qualität bei den härtesten Rallyes der Welt bewiesen – da gibt es kein Leckschlagen wie bei Glasfasertanks und kein Eindellen wie bei Aluminium. Obwohl sie nicht an die 690 Enduro R passen, war für Jeroen und mich klar, dass wir keine anderen Tanks als diese haben wollten. Nach Monaten des Tüftelns, unzähligen CAD-Zeichnungen

1 Die beiden 9-Liter-Zusatztanks an der Front schmiegen sich eng an den Gitterrohrrahmen der 690 R an und ermöglichen so einen schlanken Knieschluss. 2 Über den gut zugänglichen Benzin-hahn lassen sich die drei Tanks separat steuern, was je nach Gelände äußerst sinnvoll erscheint. 3 Der Navigationsträger wird ganz nach Kundenwunsch erstellt und kann eine Vielzahl an Instru-menten aufnehmen. 4 Ein schlankes Windschild und die beiden übereinander angeordneten Projektionsscheinwerfer lassen schon optisch echtes Rallye-Feeling aufkommen.

und diversen Prototypen von laserge-schnittenen Edelstahlteilen hat KTM Basel dann das Unmögliche möglich gemacht: Die Tanks sind dran, der Knie-schluss ist perfekt und die Optik lässt keine Wünsche offen.

Wird für die Einspritzung das Stan-

dardsetting gewählt und das Gas im Rei-semodus dosiert, sind mit den insgesamt 36 Litern Tankinhalt Etappen von über 800 Kilometer möglich – bei tiefem Sand und hartem Gelände natürlich entspre-chend weniger. Ein Umschalt-hahn und die clevere Anordnung der Einspritz-

technik ermöglichen, dass wahlweise zuerst der Heck-tank oder die beiden Front-tanks leergefahren werden. Im Reisebetrieb ist das natürlich ideal: Wenn in schwierigem Gelände ein möglichst gutes Handling gefragt ist, wird zuerst der Hecktank leerge-fahren, soll dagegen in Dünen-passagen die Traktion verbes-sert werden, wird zuerst das Benzin aus den Fronttanks verfeuert. Apropos Fronttank: Dank einem schmalen, unlackierten Streifen lässt sich der Füllstand von außen problem-los ablesen. Beim Hecktank bleibt die Benzinwarnlampe der Enduro bestehen.

Ein gezogener Krümmer aus Edelstahl führt die Abgase an den neuen Tanks vorbei zum Original-Endschalldämpfer – selbstverständlich kann auch jeder Zubehörauspuff für die 690 Enduro R verwendet wer-





den. Die Krümmerführung ist so gewählt, dass die Soziusfußrasten weiterhin montiert werden können. Ebenso erlaubt das Heck wie gewohnt die Montage der Sozius-Haltegriffe.

Das Windschild im Design der 450 Rally lässt sich blitzschnell mit nur vier Schnellverschlüssen demontieren. Ob dieser servicefreundliche Zugang beim Reisen von Bedeutung sein wird, kann man getrost hinterfragen, schaden tut's aber auf keinen Fall. Hinter der Maske sitzt ein in Höhe und Neigung voll einstellbarer Navigationsträger. Dieser wird für jeden Kunden individuell hergestellt und auf seine Bedürfnisse und die gewünschte Instrumentierung angepasst. In meinem Fall sind das der Original-Tacho der 690 Enduro R und ein Garmin Montana 600. Später soll noch ein Tripmaster von ICO dazukommen.

Vor den Instrumenten machen zwei Projektionsscheinwerfer die Nacht zum Tag. Diese Lichtanlage wird einer Reiseenduro absolut gerecht und nimmt den

Schotterpisten nach Einbruch der Dunkelheit einen grossen Teil ihres Schreckens. Selbstverständlich liefert KTM Basel die 690 Adventure R auch mit Blinkern aus. Da in der Schweiz Motorräder allerdings ohne Blinker zugelassen werden können, verzichte ich gerne darauf: Blinker waren in der Vergangenheit immerhin das am häufigsten benötigte Ersatzteil.

Als Gepäck kommen »Monsoon« Satellittaschen und ein »Sandstorm 2S« Tankrucksack von Enduristan zum Einsatz.

EIN NEUER MASSSTAB FÜR REISEENDUROS

Genug der trockenen Theorie! Der Swiss KTM Adventure Club hat dieses Jahr eine knapp 20 km lange Endurorunde auf der Panzerpiste Bure abgesteckt: Single Trails durch den Wald, unzählige Furten und Schlammflöcher, jede Menge tief gepflühtes Erdreich und kilometerlange Schotterpisten – die ideale Gelegenheit also, um die Reiseenduro aus Basel auf Herz und Nieren zu testen.

Schon auf den ersten Metern fällt auf: Das Gerät schiebt mächtig an, die paar zusätzlichen Kilos sind kaum zu spüren. Der kräftige und daher auch nicht modifizierte Einzylinder reagiert ohne jegliche Verzögerung und äusserst präzise auf jeden Dreh am Gasgriff. Obwohl der Umbau den Schwerpunkt der Adventure nach vorn verschoben hat, steigt die 690 auch weiterhin willig auf die Hinterhand, wenn das Vorderrad über ein Hindernis gelupft werden soll.

Was mich allerdings am meisten überrascht, ist das extrem gute Handling. Obwohl die 690 Adventure R aus Basel

UMBAU-FAKTEN

Was kostet der Umbau?

KTM Basel bieten den kompletten Umbau für 8.500 Schweizer Franken an (ca. 7.080 Euro). Addiert zum Neupreis der 690 Enduro R resultieren also ähnliche Kosten wie für eine 990 Adventure R. Im Preis inbegriffen sind drei Tanks, der komplette Vorbau inklusive kundenspezifischem Cockpit, Sitzbank, der Umbau der Einspritzanlage, Carbonmotorschutz (auf den Bildern nicht zu sehen), Krümmer sowie sämtliche Spezialteile, die für die Montage von Tanks und Vorbau notwendig sind.

Technische Daten

Tanks:9/9/18 Liter
 Leergewicht:149 kg
 Sitzhöhe:960 mm
 Antrieb:flüssigkeitsgekühlter
 Einzylinder, OHC, 653
 cm³, 6 Gänge, Kette,
 63 PS bei 7.000/min,
 64 Nm bei 6.000/min
 Fahrwerk:Gitterrohrrahmen Stahl,
 USD-Teleskopgabel,
 Aluschwinge
 Federwege:275/275 mm
 Bremsen:Scheibenbremsen
 300/240 mm
 Reifen:90/90-21 / 140-80-18.

Infos: www.ktmbasel.ch

in der selben Gewichtsklasse spielt wie meine alte 640er, fährt sie sich deutlich leichter und vor allem viel kraftschonender. Dabei spielt der angenehme Kniechluss eine entscheidende Rolle: In engen Kehren rutscht man analog einer Sportenduro bis zum Lenkkopf nach vorne, die Maschine fällt wie von selbst in die Kurve hinein und der fein dosierbare Motor leitet einen messerscharf kontrollierbaren Drift ein.

Nach drei Runden sieht die weiß lackierte KTM endlich aus wie eine richtige Adventure und ich übergebe die Maschine dem Lehrling von KTM Basel. Als Motocrosser spielt er in einer anderen Liga als ich und so kommt die Adventure noch in die Hände eines Experten. Seine Rundenzeiten sind deutlich kürzer als meine und anschließend wissen wir auch, dass der Geradeauslauf bis 160 km/h auf ausgewaschenen Schotterpisten absolut in Ordnung geht.

Ich bin überzeugt davon, dass KTM Basel mit der 690 Adventure R hier einen neuen Maßstab für eine leichte Reiseenduros gesetzt hat.



DAVID JENNI

David Jenni unternimmt seit 12 Jahren begeistert Enduroreisen, hauptsächlich in der Sahara und dem Australischen Outback. Aus Mangel an endurotauglichem Reisegepäck hat er 2008 mit seiner Frau Isabel und Geschäftspartner Christoph von Ow die Enduristan GmbH gegründet, die seither Softgepäck für Reiseenduristen herstellt.

Info: www.enduristan.com.