

## Vorschau E.-ATV 690 Supermoto



# Dampf geht bald in Serie

Am dem Tag der offenen Tür stellte Clemens Eicker sein neuestes Fahrzeug vor. Die 690 Supermoto. Wir saßen auf dem Prototyp.

**W**ir ersetzen unseren Explorer 625 durch die neue 690 Supermoto. Das kündigt der E.-ATV-Chef während seines Festes

im heimischen Betrieb an. Die Gäste staunten nicht schlecht. Was sie zu sehen bekamen, war ein Fahrzeug nach dem Ge-

schmack der Straßenfraktion. Der Motor der 690 SM ist ein technischer Leckerbissen. Mit 64 PS in strassenzugelassener Kon-

figuration, schlägt er jeden anderen Serien-Single um Längen. Geringstes Gewicht, kompakte Bauweise. Er bildet die Referenz im Einzylinderbau und zeigt, was mit diesem lange vernachlässigten Bauprinzip wirklich geht. Noch dazu ist das Triebwerk reich versehen mit technischen Neuerungen von der Einspritzung über die Ausgleichswelle bis hin zur APTC-Kupplung. Die verringert durch ihre Servo-Wirkung unter Last die Handkräfte und zeigt gleichzeitig eine Anti-Hopping-Wirkung. Der toppmoderne Single kombiniert gewaltige Leistung mit hoher Laufkultur und Euro III-Norm.

### Die erste Fahrt

Clemens Eicker stellte uns einen Prototyp der 690er für eine Testfahrt zur Verfügung. Die Verarbeitung und Ausstattung der Neuen ist auf einem hohen Niveau. Dafür steht der Name E.-ATV inzwischen wie selbstverständlich. Ebenso muss kein Kunde, der den Laden am Niederrhein verlässt, ins Zubehörregal greifen. Nerf-Bars und Bumper zum Beispiel sind an den konvertierten Motorrädern obligatorisch. Das Ursprungsdesign



**Tacho:**  
Vom Motorrad übernommen.



**Zubehör:**  
Bei E.-ATV in Serie.



**Markenware:**  
Clemens verwendet Douglas-Felgen.



**Heckbremse:** Packt noch zu brutal.  
Die Serie bringt Änderung.



**Einstellbare WP:**  
Standart mit zahllosen Möglichkeiten.



**Packend:**  
Brembo-Zangen greifen nach der Scheibe.

behält unser Quad. "Ich wollte die Linienführung nicht unterbrechen", sagt Clemens. Ob der "Schnabel" gefällt oder nicht, entscheidet der persönliche Geschmack. Wenden wir uns der Technik zu. Fahrwerksseitig bietet uns die E.-ATV wieder die bewährten White-Power-Dämpfer mit enormen Einstellmöglichkeiten. Die hochgezogenen Auspuffrohre unterstreichen den Einsatzzweck. Wir nehmen Platz. Die Sitzposition ist deutlich nach vorn geneigt. Ungewohnt. Wie-

der erinnern wir uns an die Abstammung vom KTM-Motorrad.

Einmal unterwegs, schiebt der Einzylinder kräftig voran. Leistung ist satt vorhanden. Bestnoten bekommt dieses Vorderserienfahrzeug vor allem im Gradeauslauf. Spurtreu, kein Wackeln. Die Breite macht's. Der hohe Schwerpunkt ist in Kurven gewöhnungsbedürftig. Mit steigender Fahrpraxis aber unproblematisch. Wendig zieht das Teil vor allem um spitze Kehren. En-

ge Landstrassen und Serpentinaugen werden das Terrain der Supermoto sein. Vorne verzögern wieder Brembos einwandfrei. Hinten jedoch ist keinerlei Dosierung möglich. Das Pedal nur leicht angetippt, die Hinterräder blockieren. "Das werden wir noch verbessern", korrigiert Clemens unseren ersten Eindruck. Dieser ist insgesamt positiv. Die E.-ATV bietet wieder einmal in der - kommenden - Serie alles, was bei Quads von der Stange erst teuer erworben werden

muss. Okay, eine Raptor 700 kostet weniger, kommt aber nicht ganz an die Leistung der 690er heran. Interessant ist sicher der Vergleich zwischen einer fahrwerks- und motorgetunten Yamaha und der Supermoto. Den stellen wir in Kürze an, sobald das Serienfahrzeug bereit steht.

TEXT: Ralf Wilke

FOTOS: Norbert Schatten



Design: Der Prototyp hat noch viel vom Moped.



Erste Testfahrt: Guter Gradeauslauf, hoher Schwerpunkt, kräftiger Vortrieb.