

1,95 €

• Belgien/Lux./Österreich 2,10 Euro • Slowenien Euro 613,00 • CHF 3,80 • Ital./Span. 2,25 Euro • Griech. 2,80 Euro • HUF 840,-

9/2010 September

MOTORRAD NEWS

MOTORRAD NEWS

TEST • TECHN • REN • SERVICE • SZENE

■ Auf dem PRÜFSTAND

AUSPUFFTEST BMW S1000RR



OPTIMLERT

HONDA
SHADOW

■ Gebrauchtbberatung

KAWA VERSYS



■ 250er-Vergleich

■ SCHNELLE TOURER von Suzuki und Triumph im Vergleich

BANDIT – SPRINT GT



Männer-Mobile
Yamaha MT-01 vs. Vmax

vereinigt mit
motorrad
reisen & sport
• viele Seiten • viele Themen • viele NETS



Abenteuer Albanien, Auvergne



Meilenstein Honda CBX

PLUS ■ Maxitest KTM Duke 690 R ■ NIERENGURTE – so sinnvoll sind sie wirklich

QUER TREIBER

Seit 1994 schickt KTM die Duke-Einzylinder quer ums Eck. Den ganz großen Verkaufserfolg schafften die eigenwilligen Funbikes zwar nie, aber eine eingeschworene Fangemeinde war den „Herzögen“ immer sicher. Wir haben Stuntprofi Dirk Manderbach um seine Meinung gebeten. Die Antwort fiel etwas länger aus.

Ready to race. Unter diesem Motto schicken die Jungs aus Mattighofen die dritte Generation der Duke auf die Straße. Nach meinem Test fände ich „ready to play“ für die KTM Duke 690 R jedoch richtiger. Das Motorrad passt in keine Schublade, es ist weder eine Sport-Supermoto noch ein Sporttourer für Schaltfaule.

Dennoch besitzt sie absolutes Suchtpotenzial, denn gerade enge Kurven im höheren Drehzahlbereich machen mit dem stärksten Serien-Einzylinder der Welt richtig Laune.

Die Duke fordert vom Fahrer aber eine gewisse Beweglichkeit im rechten Handgelenk, denn unterhalb der magischen 3500 Umdrehungen fängt sie an zu rütteln und zu schütteln.

Man muss ihr schon die Drehzahl geben, die sie mag. Dann wird man mit einem Kribbeln im ganzen Körper belohnt. Vielleicht liegt das aber auch an den Vibrationen, die sich ihren Weg von der Kurbelwelle über den schönen Gitterrohrrahmen bis in den Allerwertesten des Fahrers bahnen. Klar, ein Einzylinder mit 70 PS und einem Drehmoment von 70 Nm ist ein kerniger Hochleistungs-sportler und kein komfortabler Leisetreter. Das passt irgendwie zu mir.

Die Duke 690 R passt in keine Schublade. Doch der stärkste Serien-singler der Welt besitzt Suchtpotenzial

Und die Duke hat mich auch verdient. Oder umgekehrt? Sie strahlt einfach einen bestimmten Lifestyle und Lässigkeit aus. Oder nennen wir es mal lieber „positiven Stress“. Zumal sie mit ihrer futuristischen Lampenmaske, die wahrscheinlich aus dem

Drahtesel: Mit 160 Kilo vollgetankt passt die Duke R noch auf Personenwaagen





Allen hope Ross und Reiter mögen Kabinensitzchen

Kleiderschrank von Darth Vader stammt, wunderbar in meine Garage passen würde. Wahrscheinlich würde ich dann dort noch mehr Zeit verbringen, weil die edlen Komponenten und durchdachten Details der vollgetankt 160 Kilo leichten Dame absolute Eyecatcher sind. Das Gesamtkonzept des Motorrads ist eindrucksvoll umgesetzt: Hier wird nicht nur gespielt, hier wird gerockt.

Dieses Feeling vermittelt die Duke auch auf der Straße. Ihre Spezialität sind Spitzkehren, wo die Antihopping-Kupplung dafür sorgt, dass das Aufstempeln beim Abbremsen vor der Kurve ausreichend kompensiert wird. Dazu passt das Racing-Fahrwerk mit schwarz beschichteter Telegabel und 140-Millimeter-Federweg sowie hinten kunstvoll verrippter Druckgusschwinge samt 140-Millimeter-Zentralfederbein und Umlenkung von White Power.

Die Komponenten arbeiten in jeder Fahrsituation optimal und unterstützen die direkte, gut kontrollierbare Brembo-Bremsanlage. Mit der Duke R macht sogar das Bremsen Spaß, kein Wunder bei einer 320er Scheibe und dem Vierkolben-Bremsattel. Eine Doppelscheibe wäre in dieser Gewichtsklasse völlig übertrieben.

Alle Einzelteile sind bestens aufeinander abgestimmt, ganz offen-



Treibhauseffekt: Der stärkste Seriensingel der Welt mobilisiert 70 PS

sichtlich das Ergebnis ständiger Optimierung der Baureihe über mittlerweile 16 Jahre. Damit ist die aktuelle Duke R – trotz des sehr eigenwilligen Grundkonzeptes – ein absolut konsequentes und stimmiges Motorrad. Faule Kompromisse im Spannungsfeld aus Enduro-Genen, Supermoto-Verwandschaft und sportlichem Streetbike sucht man vergebens. Die Duke R macht alles mit – auch extreme Fahrmanöver, spät in Kurven hineinbremsen, früh am Scheitelpunkt das Gas aufreißen und gleich einfach loswheelen.

Das macht der KTM besonders viel Freude. Und mir erstmal! Vielleicht liegt das auch am elektronischen Einspritzsystem mit der 46er Drosselklappe. Der Bowdenzug kooperiert mit einem topmodernen Ride-by-Wire-System, das Gasbefehle genau so umsetzt, wie es der Bordcomputer richtig findet.

Reißt der Fahrer untertourig den Hahn auf, öffnet sich die Drosselklappe erst verhalten und verhindert so den ansonsten unvermeidbaren Strömungsabriss im Einlassstrakt. Der elektronische Helfer stabilisiert also die Frischgaszufuhr bei niedrigen und mittleren Touren und verhilft dem Hochleistungssportler zu immerhin akzeptablen

Mgangsformen im Teillastbereich. Zudem lassen sich verschiedene Modi einstellen, welche die Leistung unterschiedlich freigeben. Für mich als Stuntprofi war es natürlich Ehrensache, umgehend den „Sport-Modus“ zu aktivieren.

Bei der 690 R sind einfach alle Genres angemessen vereint. In der Stadt ist sie wendig und leicht zu handeln – und die neidischen Blicke fachkundiger Biker sind ihr sicher. Da profitiert sie von ihrem sportlichen Aussehen, denn innerorts heißt die Devise „wer langsamer fährt, wird länger gesehen“.

Ihre Power zeigt sie dann auf kurvenreichen Landstraßen. Und je enger das Winkelwerk, desto geschmeidiger spielt die Duke ihr Können aus. Beim Beschleunigen auf der Geraden freut man sich auf den nächsten Bremsdrift – und umgekehrt. Ich weiß nicht, was mir besser gefällt: Der Zug des Einzylinder, wenn die Duke R losstürmt, oder die satte Kurvenlage nach dem Abwinkeln. Um das herauszufinden, kann man sie sogar auf eine längere Tour mitnehmen, wo sie dann überhaupt nicht schwächelt.

Das ist für mich der zweite Aha-Effekt. Ein fetziges Pumbike mit viel Qualm habe ich erwartet. Aber die

Meinungen vom Motorradtreff

Martin (30) Suzuki Bandit 600



„Die Silhouette der neuen Duke 690 R macht auf mich einen sehr futuristischen Eindruck und dank des großen Bugspoilers wird der Auspuffkopf „Marke Buell“ gekonnt kaschiert. Der Motor- und Auspuffklang suggeriert keinen giftigen 70-PS-Eintopf, vielmehr erinnert er mich an den meines fahrbaren Rosenmähers.“

Georg (47), Honda CBF 1000



„Dieses Teil schiebt bestimmt wie die Sau, zumal das Kompfgewicht aufs Minimum heruntergeschraubt ist. Ein Kurvenrüber par excellence, wenn ich mir diese hoffähigen Dunlops anschau. Ein kompromissloser Streetfighter, mit 70PS auf Angriff programmiert.“

Peter (32), Ducati 999 S



„Also, zu allererst müsste mal eine richtige Akrapovic dran, denn diese 690 R klingt genauso weichgespült wie eine BMW F 650 oder eine Kaffeemaschine. Der orange-farbene Rahmen sowie die Dekorstreifen auf den Felgen im gleichen Farbton unterstreichen das insgesamt sehr ansprechende Design, Hut ab!“

Michael (45), BMW R 1200 GS



„Dieses orange Spielzeug dient nur einem Zweck – Big Bikes das nackte Grauen lehren. Schon die aufs Vorderrad orientierte Sitzposition und diese gigantische Scheibenbremse machen dies klar. Das Cockpit ist auf das Nötigste reduziert, auch das Plastik dient ausschließlich der Gewichtsbremsung auf sagenhafte 148 Kilo.“

Thorsten (43), Yamaha TDM 850



„Man sitzt wie auf einem Mountainbike, das Gewicht und der Fun-Faktor kommen dieser Kategorie ebenfalls nahe. Das Design der neuen Duke ist in sich schlüssig, denn der Doppelscheinwerfer über einander hat einen typischen Duke-Wiedererkennungswert.“

Armin (48), BMW R 1150 RT



„Die Duke war für mich immer der Inbegriff des Spaßmobils, selbst eine XT 660 kommt nicht an die Kati heran. Die beiden Ellipsoidscheinwerfer und der neuartige Underfloor-Auspuff verleihen der Neuen eine ganz spezielle Note, was man vom Sound nicht unbedingt behaupten kann.“



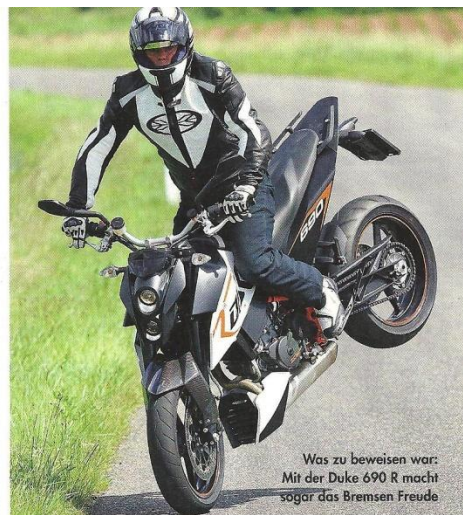
Duke the Ripper: Kunstvoll gearbeitete Druckgusschwinge



KTM Duke 690 R

Ready to rock: Schon das Styling spricht für einen Windhund im Wolfspelz

<p>Motor, Kraftübertragung*: Bauart: Einzylinder-Viertakt Hubraum: 690 cm³ Bohrung x Hub: 102,0 x 84,5 mm Ventile pro Zylinder: 4 Gemischauflösung: Einspritzanlage Leistung: 51,5 kW (70 PS) bei 7500 min⁻¹ max. Drehmoment: 70 Nm bei 5500 min⁻¹ Absgasreinigung: 6-Kat / Euro-III Kraftstoff: Super 95 Flüssigkeitskühlung, Elektrostarter, 6-Gang-Getriebe, Kette</p>	<p>Füllmengen, Preis*: Tankinhalt: 13,5 l Preis zzgl. Nk.: 9495 Euro *Herstellerangaben</p>
<p>Fahrwerk, Rahmen, Bremsen*: Rahmen: Gitterrohrrahmen aus Stahl Nachlauf: 115 mm Lenkkopfwinkel: 26,5° Radstand: 1472 mm Federung vorn: Telegabel, 140 mm Federweg Federung hinten: Aluschwinge mit Zentralfederbein, 140 mm Federweg</p>	<p>MOTORRAD NEWS-Messwerte: Gewicht fahrfertig vollgetankt: 160 kg Gewicht fahrfertig o. Kraftstoff: 150 kg max. Zuladung: 190 kg</p>
<p>Bereifung vorn: 120/70 ZR 17 Bereifung hinten: 160/60 ZR 17 Brems vorn: 320-mm-Scheibe mit Vierkolben-Feststättel Brems hinten: 240-mm-Scheibe mit Einkolben-Schwimmstättel</p>	<p>Verbrauch: 4,4 l/100 km Reichweite: 307 km</p>
<p>max./Tacho (km/h): 192 / 198</p>	<p>Beschleunigung: 0 – 100 km/h: 4,4 sek 0 – 140 km/h: 7,7 sek 0 – 180 km/h: 16,2 sek 400 m bei stehendem Start: 12,8 sek</p>
<p>Durchzug im 6. Gang: 60 – 100 km/h: 5,1 sek 100 – 140 km/h: 5,5 sek 140 – 180 km/h: 10,3 sek</p>	



Was zu beweisen war: Mit der Duke 690 R macht sogar das Bremsen Freude

neue Duke R ist einfach so absolut ausgeklügelt, das macht auch auf langen Tagesetappen Spaß. Selbst auf der Autobahn muss man sich mit ihr nicht verstecken: Ein Einzylinder, der mit Sozia hintendraft fast die 200er Marke knackt, ist eben nicht alltäglich. Und von der leicht abgestuften Gelsitzbank ist selbst die Lady ange-tan. Okay, mit Gepäck ist natürlich Essig, aber eine zweisame Nachmittags-tour zum Baggersee liegt voll im Plan. Die Faszination Duke hat sich über die Jahre ja schon zum eigenen Markenzeichen gemauert. Man kommt öfter ins Gespräch mit anderen Bikern, die auch schon mal mit dem Mattighofener Schlichten- flitzer geleibügelt haben. Aber dann kamen doch die Bedenken, ob diese heiße Technik wirklich alltagstauglich ist. Eine Frage, die sich spätestens seit der letzten Generalüberholung durchaus positiv beantworten lässt. Gerade wenn man ein ebenso sportliches wie leichtes und exklusives Allround-Motorrad mit der nötigen Power sucht, ist man mit der KTM Duke R gut bedient. Der Preis von 9495 Euro wirkt für einen Einzylinder in dem ersten Moment weniger befremdend. Schaut man aber auf die lange Liste erlesener Zulieferer und die liebevolle Verarbeitung, relativiert sich der Preis. Qualität und Fahrspaß stehen dann durch-

Der zweite Aha-Effekt: Die Duke 690 R macht sogar auf langen Tagesetappen Spaß

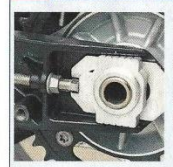


Eine Doppelscheibe ist völlig überflüssig: Mit den Vierkolben-Bremsos steht die Kati wie angenagelt



Orangenhain: Dämpfer und Gitterrohr leuchten in Werksfarben

Wartungsarbeiten



Simpel, aber wirkungsvoll: Beim Kettenspannen vertraut KTM auf traditionelle Werte



Unter Tage: Zur Einstellung des Dämpfers muss man auf Tauchstation



Edelste Fördertechnik: Sogar der Kupplungshebel ist mit einer Radialpumpe für die Hydraulik ausgestattet

Kreisellkompass: Auch bei den Donuts hat Stuntprofi Dirk den Bogen raus

Dirk Manderbach

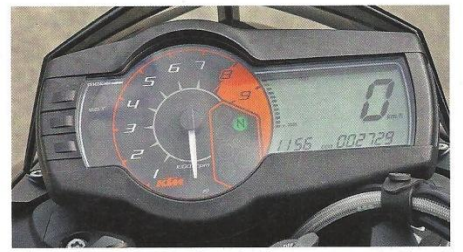
Herz...

Die Kati macht mich ganz wuschig. Kernig, kraftvoll, leicht. Aber sauber ausbalanciert und für jeden Blödsinn zu haben. Selten fiel es mir schwerer, eine Testmaschine wieder zurückzugeben.

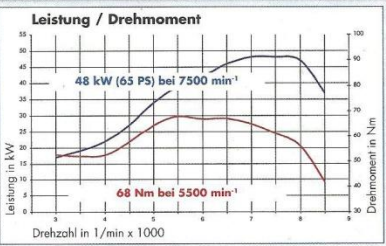


Klar, der Preis der Duke R ist heftig und vernünftige Motorräder finden sich eher bei BMW oder Honda. Aber Qualität und Komponenten der KTM sind vom Allerfeinsten. Und das stimmt schon versöhnlich.

... und Verstand



Für Unsensible: Den Ausschlag des Drehzahlmessers spürt man im Hinterteil



Höhenflüge: Der robuste Single drückt erst ab 3500 U/min, darunter rappelt es orgiastisch