KTM 690 DUKE / KTM 690 DUKE R

Es ist gerade einmal 21 Jahre her, als das erste Straßenmotorrad der KTM Neuzeit auf den Asphalt losgelassen wurde. Die DUKE mit ihrem bärenstarken Einzylinder und dem sensationell handlichen Fahrwerk gilt von Stunde an in vielerlei Hinsicht als Meilenstein der KTM Unternehmens- und Erfolgsgeschichte. Wer von puristischem, nicht enden wollendem Fahrspaß redet, der meint auch gleichzeitig „DUKE“. Rund 50.000 Exemplare sind in den zwei Jahrzehnten in Mattighofen vom Band gelaufen, die DUKE war Vorreiter und Vorbild zugleich für alle Street Bikes, die KTM so erfolgreich beschleunigt haben. Doch das innovative Unternehmen, welches sich traditionell der Produktentwicklung verschrieben hat, weiß: Stillstand bedeutet Rückstand! Dank diesem klaren Bekenntnis und bester Infrastruktur konnte die Abteilung „Street“ das einzigartige Duke-Konzept nochmals entscheidend weiterführen und für 2016 die nächste Generation des Protagonisten an den Start bringen – die fünfte seit 1994. Und wieder ist vieles neu an der 690 DUKE Jahrgang 2016. Und nie war eine DUKE sportlicher, nie moderner, nie vielseitiger als diese Ausbaustufe. Die neue 690 DUKE ist ein wahrhafter Sportler, aber auch ein echter Alleskönner, ein günstiges, im besten Sinne praktisches Motorrad. Über allen Modifikationen schwebt dabei vor allem ein massiver Eingriff am legendären Power-Motor. Mit immensem Aufwand entstand nicht nur der stärkste sondern auch der mit Abstand kultivierteste Serieneinzylinder-Antrieb aller Zeiten.

Für die Anspruchsvollsten unter den Puristen bietet KTM auch 2016 wieder eine R-Version mit noch mehr Leistung, noch edleren Teilen, aufwändigerem Fahrwerk und noch ausgefeilterer Fahrerassistenz. Ob nun 690 DUKE oder 690 DUKE R, das geschichtsträchtigste unter den KTM Street Bikes ist und bleibt das Synonym für Fahrspaß – auf der Rennstrecke, auf der Landstraße und sogar im Stadtverkehr.

NEU

MOTOR NOCH KRÄFTIGER, FAHRWERK NOCH AUSGEFUCHSTER

Natürlich baut der neue Motor der 690 DUKE auf dem erfolgreichen Big Single des Vorgängers auf: 690 ccm Hubraum, elektronische Kraftstoffeinspritzung, Doppelzündung mit Zündkerzen-selektivem Mapping und Ride-by-Wire-Funktion sind handfeste Details, die dem Einzylinder satten Punch und hohe Drehfreude bescheren. Mit der Neuauflage haben die Ingenieure wieder einmal alle Register gezogen und die Performance des Power-Singles auf satte 73 PS und ein Weltrekord-Drehmoment von 74 Nm hochgeschraubt. Die ebenfalls geschärfte R-Version liefert jetzt sogar 75 PS über die Kette ans vor Grip strotzende Hinterrad. Ebenso erfreulich: Dem breiten nutzbaren Drehzahlband stehen nach der Frischzellenkur noch einmal 1.000 U/min mehr zur Verfügung. Das bedeutet eine spürbar gleichmäßigere Leistungsentfaltung auch bei niedrigen Drehzahlen. Die sicher aufwändigste Neuerung fand im Zylinderkopf Einzug: Für ein drastisch reduziertes Vibrationsaufkommen gelang es den Technikern, eine weitere Ausgleichswelle zu installieren, und sie scheuten dabei keinen konstruktiven Aufwand am Ventiltrieb. Doch damit nicht genug: Dank des optimierten Ansaug- und Abgassystems erfüllt der neue LC4-Motor sogar die Abgasnorm Euro 4.

Auch in ihrer jüngsten Ausbaustufe kann die 690 DUKE dank ihres niedrigen Gewichts und ihrer perfekten Fahrwerksgeometrie mit spielerischem Handling, messerscharfer Präzision und beruhigender Stabilität punkten. KTM setzt auf hochwertige Fahrwerkselemente von WP, eine Vierkolben-Bremsanlage mit Radialsattel von Brembo und einen superleichten, aber extrem steifen Gitterrohrrahmen aus Chrom-Molybdän-Stahl. Neue Gabelbrücken mit geringerem Versatz sorgen dafür, dass die neue 690 DUKE noch spurstabiler ums Eck wetzt. Die 690 DUKE R kann sogar mit einem voll einstellbaren Fahrwerk sowie mit aus dem vollen Aluminium gefrästen Monoblock-Bremssätteln von Brembo aufwarten. Die Auspuffanlage der 690 DUKE ist noch einmal ein ganzes Kilogramm leichter geworden. Endschalldämpfer und Katalysator sind neu und tragen zur gleichmäßigen Drehmomententfaltung sowie zu den hervorragenden Abgaswerten des erstarkten Power Singles bei. Auch die attraktive Akustik bei hohen Touren geht auf das Konto der neuen Edelstahlanlage. Und weil der Vorschalldämpfer schwerpunktgünstig unter dem Motor platziert ist, profitieren auch die sportlichen Handling-Qualitäten. Das Prädikat „bestes Leistungsgewicht ihrer Klasse“ ist den beiden DUKEs ohnehin sicher. Die R-Version trägt als Endschalldämpfer einen hochwertigen Akrapovič-Topf, der nicht nur mit niedrigem Gewicht, edelster Optik und kernigem Sound glänzt, sondern mit zum Leistungsplus der 690 DUKE R beiträgt.

ERSTES MOTORRAD DIESER KLASSE MIT SCHRÄGLAGENABHÄNGIGEM ABS

Eine entscheidende Neuerung: Mit der neuen Modellgeneration bietet KTM dem DUKE Fahrer zusätzliche Unterstützung in Form hochmoderner elektronischer Assistenzsysteme an. Neben dem abschaltbaren Zweikreis-ABS steht ihm nun auch die Ride-Mode-Technologie (optional für 690 DUKE mit „Track pack“, serienmäßig für 690 DUKE R) zur Verfügung, die je nach Einstellung Einfluss auf Kraftentfaltung und Leistungscharakteristik des LC4-Motors nimmt. Hierzu stehen dem Fahrer die Fahr-Modi „Sport“, „Street“ und „Rain“ zur Verfügung, die er über den neuen Mode Switch am linken Lenkergriff auch während der Fahrt aktivieren kann. Eingebunden in das System ist auch eine Traktionskontrolle, die in den drei Fahr-Modi mehr oder weniger Antriebsschlupf am Hinterrad zulässt und die ebenso wie die Motorschleppmomentregelung (MSR) und der Supermoto-Modus Bestandteil des optionalen „Track pack“ für die 690 DUKE ist. MSR wirkt dem Blockieren des Hinterrads entgegen, falls der Fahrer den Gashahn abrupt schließt oder beim Herunterschalten die Kupplung zu schnell einrückt. Bei der 690 DUKE R arbeitet das ABS dank eines Schräglagensensors sogar schräglagenabhängig. Dasselbe gilt für die serienmäßige Motorrad-Traktionskontrolle (MTC) und Motorschleppmomentregelung der „R“. Allesamt Features, die in dieser Klasse völlig einzigartig und selbst in „höchsten Motorradkreisen“ nur selten anzutreffen sind.

Doch auch im Detail gibt es viel Neues. Etwa das Kombi-Instrument, ein großes TFT-Farbdisplay, dessen praktische Menü-Funktionen sich intuitiv mit dem beleuchteten Bedienelement links am Lenker durchscrollen lassen. Oder das blitzschnell ansprechende LED Bremslicht. Optimiert wurde auch die zweiteilige Sitzbank, die auf beiden Plätzen ein Plus an Komfort bietet und dem Fahrer noch mehr Bewegungsfreiheit einräumt. Das Dreieck aus Sitz, gekröpftem Aluminium-Lenker und ideal platzierten Fahrer-Fußrasten sorgt für eine versammelte, leicht nach vorn gebeugte Sitzposition, mit der die Fahrzeugkontrolle bei jeder Gangart perfekt gelingt. Natürlich sind auch Lackierung und Graphics der neuen DUKE Generation neu – die 690 DUKE R erkennt der Fachmann leicht an der orangefarbenen Lackierung von Rahmen und Rädern.