



GLOBAL FUN

Das neue Welt-Bike:
Selten mit weniger als
einem halben Liter so
viel Spaß gehabt


1

Die 390 Duke als jüngstes Modell in der KTM-Erfolgs-geschichte ist nicht nur eine feinsinnige Gratwanderung zwischen dezentem Hubraum und spektakulären Fahrleistungen, sie ist möglicherweise sogar eine der wichtigsten neuen KTM's überhaupt – und sie wird mit ziemlicher Sicherheit auch die zukünftige Modellpalette anderer Hersteller beeinflussen. Im aktuellen Zweirad-Angebot fällt sie sogar eindeutig unter die Rubrik „Neue Konzepte“.

Wahrscheinlich eher zufällig – aber immerhin als sehr denkwürdiger Zufall – kam genau am Tag der internationalen Pressevorstellung der 390 Duke eine interessante Meldung aus München, in der angekündigt wurde, dass auch BMW gemeinsam mit einem großen indischen Zweiradproduzenten in Zukunft Bikes mit schlanken Hubräumen unter 500 Kubik entwickeln und herstellen wird.

KTM scheint mit seiner oberösterreichisch-indischen Partnerschaft mit Bajaj so einiges richtig gemacht zu haben. Immerhin wurde die in Chakan bei Poona erzeugte 200 Duke 2012 zur weltweit beliebtesten KTM überhaupt, sie repräsentiert 22.000 der 107.000 im abgelaufenen Geschäftsjahr verkauften orangen Maschinen. Und jetzt als

Die erste KTM, die es weltweit auf allen Märkten gibt

Nachschlag die mehr als beachtliche 390er. Wiederum eine denkwürdige KTM, sie ist nämlich das erste richtige „Global Bike“ der Matighofener: Sie wird weltweit in 76 Märkten angeboten – damit ist sie die erste KTM, die in allen Ländern verkauft wird, wo es eine Markenvertretung gibt.

Mit genau 375 Kubik hat sie dreimal so viel Hubraum wie die 125 Duke, mit 32 kW (44 PS) hat sie auch dreimal so viel Leistung. Mit 139 Kilo fahrfertig ist sie nur zehn Kilo schwerer als die Achtelliterversion und mit einem Kaufpreis von


2

3

4

- (1)** Straßenkameradschaft: Mit der ultrahandlichen Duke bleibt enorm viel Handlungsspielraum
- (2)** Der Gaisberg im April – Naherholungsgebiet für die KTM 390 Duke
- (3)** Entspannt-dynamische Sitzposition für Groß und Klein
- (4)** Duke-Designer Craig Dent (Büro Kiska) präsentiert die charakteristische Linienführung

5298 Euro ist sie nur um zirka 25 Prozent teurer. Bedeutet das mindestens dreimal so viel Spaß? Der 125er und der 200er gegenüber wäre diese Behauptung ein bisschen unfair – aber das Verhältnis der 390er von

Das perfekte Verhältnis von Leistung, Gewicht und Preis

Motorleistung, Gewicht und Preis ist in der Zweiradwelt bislang und richtungsweisend.

Dabei ist der Hubraum alles andere als neu, er ist fast sogar nostalgisch: Schon in den 1970er-Jahren bis weit in die 1980er hinein gab es eine dicht besiedelte Hubraumklasse von 350 oder 360 bis 400 Kubik. Mit eher farblosen Viertakt-Zweizylindern bis zu scharfen Vierzylindern, die seinerzeit natürlich nicht gerade billig waren. Dann entschwand der Wunsch

nach Motorleistung in lichterlohe bis astrale Regionen – bis hin zu den +180 oder gar 200 PS der Jetztzeit, mit denen Motorräder nur mehr mit viel Regelelektronik überhaupt beherrschbar sind. Was mit Fahrzeugbeherrschung durch den Fahrer eher wenig zu tun hat. Die KTM 390 Duke, sozusagen als Schnittstelle der Vergangenheit zur Zukunft, rollt die verhängnisvolle Entwicklung wieder völlig neu auf.

Mit ihrem geringen Gewicht und der universellen Ergonomie stellt die Mittelklasse-Duke für Bike-Einsteiger keinerlei Mirakel dar. Für den gestandenen Profi hingegen ist das Gewicht-Leistungs-Verhältnis eine fahrerische Herausforderung und ein ständiger Quell der Freude. Und für den Unentschlossenen könnte der attraktive Preis bei immer magerer werdenden Haushaltsbudgets ein wichtiger Entschlei-

dungsgrund sein. Alles perfekt also mit der neuen 390 Duke? Nach den ersten Fahrindrücken spricht kaum was dagegen.

Mit dem halbhohen Naked-Bike-Lenker ist die Sitzposition gespannt und kontrollierend. Durch die Gewichtsverteilung und die Superbike-style eher hoch und hinten angesetzten Fußrasten ist sie aber auch genügend dynamisch und vorderradorientiert, um einen Ausflug fahraktiv in Angriff zu nehmen. An den recht engen Kniewinkel gewöhnt man sich nach einer halben Tankfüllung. Obwohl die Dimensionen bis ins Detail jenen der 125er entsprechen, sind Fahrer bis Einmeterneunzig bestens platziert.

Im Vergleich zur 125- und 200-Kubik-Variante wurden sowohl Bohrung als auch Hub des wassergekühlten Vierventil-DOHC-Singles vergrößert. Während die Außenabmessungen gleich bleiben, sind alle Interna des Motors neu konstruiert, auch die Kupplung wurde der Motorleistung angepasst. Der geschmiedete Kolben und der hartverchromte Nikasilzylinder kommen aus Europa, alle anderen Motorteile werden in Indien nach KTM-Qualitätsvorgaben herge-

Produkt der neuen euro-asiatischen Freundschaft

stellt. Auch die Einspritzung, die von einer indischen Bosch-Niederlassung geliefert wird. Mit 36 Kilo wiegt der 390er-Motor um zwölf Kilo mehr als die 125er-/200er-Versionen.

Die Maximalleistung von 32 kW (44 PS) kommt erst bei 9500 Umdrehungen, daher soll man kein Drehmomentwunder erwarten. Dennoch kann die Duke 390 bis zu einem gewissen Ausmaß überraschend schaltfaul gefahren werden: Bei niedrigen Touren in den hohen Gängen gibt's kein Ruckeln, sondern sauberen und verwertbaren Durchzug. Hochdrehen wird freilich belohnt, dabei legt der Motor leicht progressiv zu, und ab 6000 Umdrehungen gibt's Extra-Schub und Rock'n'Roll. Das Gefühl



KTM 390 DUKE

von Untermotorisierung kommt in keiner Situation auf. Dabei ist das Triebwerk in allen Drehzahlbereichen hochkultiviert und die Ausgleichswelle filtert Motorvibrationen nahezu vollständig. Gelungen, gelungen.

Laut den Angaben der KTM-Entwicklungstechniker ist bei einem konstanten Landstraßen-Hunderter ein Verbrauch von drei Litern auf hundert Kilometer zu erwarten; mit einem Wert von 3,8 Liter hat man schon gehörigen Fahrspaß, und mehr als vier Liter soll sich die KTM nur selten genehmigen. Der sechste Gang ist kein Schongang, sondern echter Fahrgang: Obwohl mehr drin wäre, ist die Gesamtübersetzung auf 163 km/h Höchstgeschwindigkeit ausgelegt. Einziger kleiner Wermutstropfen im überzeugenden Antriebsstrang: Aus der Ansaugbox und dem Dreikammer-Unterflur-Auspuff klingt es nicht so substanzvoll wie es den Tatsachen entspräche, sondern eher hohl und blechern.

Der neue Motor sitzt als mitragendes Element im selben Chassis wie die kleinen Hubraumvarianten. Auch durch die kräftig gestiegene Motor-

Fahrspaß, herzlich, preiswert und ganz unkompliziert

leistung kann der Gitterrohrrahmen aus Chrommolybdänstahl nicht im mindesten aus der Reserve gelockt werden und zeigt keinerlei Schwächen. Ebenso wenig die Komponenten: Die 43-Millimeter-USD-Gabel und das zentrale Monoshock wurden von WP in Österreich entwickelt, hergestellt werden sie vom indischen Erzeuger Endurance, der sich im Besitz von Partner Bajaj befindet.

Bremsanlagen-Hersteller ByBre ist der indische Ableger der italienischen Marke Brembo, besonders an der vorderen 300er-Scheibe finden wir nicht das Geringste zu bemängeln: Durch klaren Druckpunkt und ungiftige Anfangswirkung besteht keinerlei Gefahr einer unabsichtlichen Überbremsung, erst bei höherer Handkraft wird die Wirkung schön



(1) Citytaugliche Lenkerbreite, brauchbare Sicht in den Rückspiegel
(2) Kleines Staufach unter dem Sozius
(3) Der Unterflur-Schalldämpfer klingt unspektakulär
(4) Macht auch am Badesteg eine gute Figur
(5) Die KTM-Lösungen für den Gepäcktransport

(6) Schlicht und übersichtlich, mit allen relevanten Informationen
(7) Bybre-Bremsanlage, serienmäßig mit Bosch-ABS
(8) WP-Aufhängung, in Indien produziert

moto mobil bike-daten

KTM 390 DUKE

MOTOR	..... 1-Zyl.-4-Takt, flüssig gekühlt, DOHC, 4 Ventile, EFI	
HUBRAUM	.....	375 ccm
LEISTUNG	.....	32 kW (44 PS) bei 9500/min
DREHMOMENT	.....	35 Nm bei 7250/min
GETRIEBE	.....	Sechsgang
FAHRWERK	..... Chrom-Molybdän-Gitterrohrrahmen	
AUFHÄNGUNG vo/hi	..... WP USD-Gabel 43 mm/Monoshock	
RADSTAND	.....	1367 mm
FEDERWEG vo/hi	.....	150/150 mm
BEREIFUNG vo/hi	..... Metzeler 110/70-17, 150/60-17	
BREMSEN vo/hi	..... Scheibe 300 mm 4-Kolben/230 mm, ABS	
SITZHÖHE	.....	800 mm
TANKINHALT	.....	11 l
GEWICHT (fahrfertig, ohne Treibstoff)	.....	ca. 139 kg
SPITZE	.....	163 km/h
VERBRAUCH (Werksangabe)	.....	3,0-4,2 l/100 km
EXTRAS	..... Soziussitzabdeckung, Protektoren, Sturzbügel, Gepäcktaschen, Tankpad, Felgendekor, Dekor-Set etc.	
PREIS	.....	€ 5298,-
VERTRIEB/INFO	.....	www.ktm.com

progressiv. Insgesamt eine universelle Abstimmung, die sowohl für spannendes Touren als auch für offene Fahrweise passt. Das nur zwei Kilo wiegende, manuell abschaltbare Bosch-9MB-Zweikanal-ABS wird in Japan erzeugt. Die Abstimmung ist eher sportlich, man kommt angenehm spät in den Regelbereich. Wie fast alle Motorradfelgen dieser Welt werden die schnittig aussehenden Duke-Laufräder in China eingekauft. Für die Bereifung hingegen geht KTM nicht zum indischen Marktführer MRF (Madras Rubber Factory) wie bei den beiden kleinen Dukes, sondern vertraut auf einen renommierten europäischen Klassiker – auf die 17er-Felgen sind Metzeler Sportec M5 aufgezogen.

Dazu die passende sportliche Geometrie von 1367 Millimeter Radstand und 65 Grad Lenkkopfwinkel. Damit lässt sich die KTM widerstandslos und willig durch alle Arten von verwinkelten Haupt-, Neben- und Neben-Neben-Straßen werfen. die 390 Duke findet immer durch. Lenkeinschlag beim Rangieren und

Verkehrsblick über den Rückspiegel sind ein bisschen verbesserungsfähig. Auch wenn das Konzept und die Grundausstattung puristisch sind, so hat KTM unter dem Sozius Sitzkissen immerhin ein kleines Fach für Fahrzeugpapiere und Erste-Hilfe-Packerl spendiert. Und auch wenn die Graphics der Duke nicht lackiert, sondern foliengeklebt sind, so findet man keinerlei Hinweis darauf, dass man bei den Produktionskosten über Gebühr gespart hätte – das Finish der 390 Duke kommt in gewohnter KTM-Güte. Freilich kann der Käufer auf Wunsch noch eine Menge Geld nachschießen – im KTM-Powerparts-Zubehörprogramm gibt's jede Menge Edelteile, von Sportfelgen über Akrapovic-Slip-on-Endtöpfe bis zu Gepäcklösungen.

Die neue KTM 390 Duke bringt eine fast schon verloren geglaubte (oder als unmodern erachtete) Qualität in die kleinen Öko-



Hubräume: völlig unkomplizierten und nahezu endlosen Fahrspaß. Während man mit einem +150-PS-Bike durchaus Gefahr läuft, sich bei exzessivem Treiben katapultartig zu hospitalisieren oder in der Geisteskrankenkartei zu landen, kann man die 390er auf ganz normalen Landstraßen so richtig herzlich auswinden und seine helle Freude daran haben. Ein unschuldiger Spaß. Die Klasse hat Zukunft. ©

Maximales Fahrvergnügen

Der neue X-MAX 400

- jüngste Evolution der X-MAX-Baureihe
- agiler & kompaktester Roller seiner Klasse
- großer Stauraum (2 Vollvisier-Helme)
- umfassendes Zubehörangebot
- aerodynamisch optimierte Verkleidung
- leichtes, kompaktes Fahrwerk

Aktionspreis: € 5.999,-



X-MAX 400

www.yamaha-motor.at

