



KTM 690 Duke

Leichtes, agiles Fun-Bike (54kW/74 PS)

Die aktuelle KTM 690 Duke mit ihrem neuen, Euro-4-tauglichen Einzylindermotor ist bereits die fünfte Generation dieser Modellreihe und schaffte es bis September 2017 auf Platz 7 der Zulassungsstatistik.

Damit ist diese Klasse der leichten Fun-Bikes endgültig auf dem inzwischen so vielfältigen Motorradmarkt angekommen. Der Schlüssel zu ihrem Erfolg: Ein kräftiger, drehfreudiger und kompakter Sportmotor (54 kW bei 8000 U/min, 74 Nm bei 6500 U/min) in einem stabilen Fahrwerk (ver-)führt mit dem extrem leichten, fast schon fahrradähnlichen Handling jeden Fahrer in fahraktiver, vorderradorientierter Sitzposition auf direktem Weg zur nächsten Kurve. Das ist fröhliches Motorradfahren pur. Der Antrieb ist dabei recht sparsam. Seiner Spritzigkeit im mittleren und oberen Drehzahlbereich steht allerdings ein ruppiger Motorlauf im Drehzahlkeller gegenüber. Damit ist klar: Für das gemütliche Dahingleiten oder schaltfaule Fahren ist die Duke gänzlich ungeeignet. Der Drehzahlbedarf erfordert ständige Mitarbeit des Fahrers am leichtgängigen Getriebe. Die Touren- und Soziustauglichkeit wird durch die begrenzte Zuladekapazität und den kleinen Beifahrersitz eingeschränkt. Das ABS arbeitet ebenso wie die anderen Assistenzsysteme gut. Der Grundpreis beträgt 8 495 Euro.

Konkurrenten: Husqvarna 701 Supermoto, Yamaha MT-07, Zero S, SR u. FXS

- +** Sehr leichtes u. handliches Naked-Bike mit hohem Fun-Faktor auf kurvigen Land- und Passstraßen, im Kern ein echtes Sportgerät mit drehfreudigem und trotzdem sparsamem Einzylindermotor, stabiles Fahrwerk, passende Ergonomie mit fahraktiver Sitzhaltung, gutes ABS
- im unteren Drehzahlbereich unkultivierter Motorlauf, bedingte Touren- und Soziustauglichkeit, wichtige Assistenzsysteme nicht serienmäßig

2,3

ADAC-Urteil

Einzelbewertung

2,5

Alltagstauglichkeit

2,6

Ergonomie

2,3

Antrieb

1,7

Fahrverhalten

2,3

Sicherheit

2,5

ALLTAGSTAUGLICHKEIT

2,4

Abmessungen/wichtige Daten

Die kompakte Bauform der 690 Duke lässt sich an den ermittelten Abmessungen nur bedingt erkennen. Länge: 2,14 m, Höhe über der Spiegeloberkante: 1,31 m, Breite über die Spiegel: 0,89 m. Der Lenker ist 0,85 m breit. Diese Daten liegen auf dem Niveau vergleichbarer Naked-Bikes. Das Gewicht der unbesetzten Maschine liegt zu 51% auf der Vorderachse.

⊕ Die 690 Duke hat mit vollem 14 l-Tank ein sensationell niedriges Gewicht von 166 kg. Diese Leichtigkeit wird bereits beim ersten Kontakt und beim Aufsteigen auf dieses leichte Fun-Bike deutlich spürbar. Bei einem mittleren Kraftstoffverbrauch von 4 bis 4,3 l/100 km sind theoretisch Reichweiten von 325 bis 350 km möglich.

⊖ Die Sitzhöhe von fast 82 cm (mit 84 kg wiegendem Fahrer belastet) schränkt die Eignung für kleine Personen etwas ein. Der Wendekreis (aufrecht geschoben) liegt mit 5,85 m geringfügig über dem ähnlich großer Maschinen. Die maximale Zuladung von 184 kg (zulässiges Gesamtgewicht 350 kg) begrenzt die Tourentauglichkeit vorrangig auf Solo-Fahrten.



Die 690 Duke ist kompakter als es die Abmessungen verraten.

2,2

Verarbeitung

⊕ Nahezu alle Komponenten der Verkleidungen sowie die Anbauteile sind stabil, passen gut und machen einen robusten Eindruck. Gleiches gilt für den pulverbeschichteten Rahmen und die Motorlackierung. Kabel, Bremsleitungen und Schläuche sind gut fixiert. Der massive Heckrahmen aus Aluminium und die Edelstahl-Auspuffanlage mit dem gebürsteten Endschalldämpfer machen einen sehr wertigen Eindruck.

⊖ Lediglich die Kunststoffverkleidung am Zündschloss steckt etwas locker in den Gummitüllen, die Verkleidung an der rechten Tankvorderseite umschließt die Hupe nur unzureichend. Unter einzelnen Verkleidungsaufklebern sind kleine Blasen sichtbar.

2,1

Allgemeines Handling (Parken, Rangieren, Tanken)

Die 690 Duke verfügt auch optional über keinen Hauptständer.

⊕ Die leichte 690 Duke lässt sich dank des breiten Lenkers und der stabilen Griffe am Heck fast so leicht wie ein Fahrrad schieben und manövrieren. Es sind keine Rollwiderstände spürbar. Der Lenker kann in beide Richtungen eingeschlagen verriegelt werden. Der Seitenständer ist seitlich stehend gut bedienbar.

⊖ Auf dem Motorrad sitzend wird die Bedienung des Seitenständers leicht erschwert. Der Seitenständer hat keinen gesonderten Hebel für die Fußbedienung und wird in ausgeklappter Position von der Fußraste verdeckt. Dort ist er mit dem Fuß schlecht erreichbar. Beim Tanken bleibt



Beim Tanken bleibt der Deckel nicht stabil offen. Vorsicht: Bereits bei leichter Überfüllung des Tanks läuft Sprit aus dem Überlauf.

der Tankdeckel nicht stabil offen. Bereits eine leichte Überfüllung des Tanks kann zu einem Kraftstoffaustritt führen, besonders wenn nach dem Tanken die Maschine mit warmem Motor abgestellt wird und sich das Kraftstoffvolumen ausdehnt.

2,8 Gepäckunterbringung/Tourentauglichkeit

Bauartbedingt sind die Möglichkeiten zur Gepäckunterbringung an kleinen Naked-Bikes wie der 690 Duke stark begrenzt. Auch Handschuhfächer sind eher selten. KTM bietet für die 690 Duke eine Reihe aufpreispflichtiger Zubehörartikel an, die den Gepäcktransport erleichtern sollen. Hierzu zählen ein Topcase inkl. Träger (Gesamtpreis: 421 Euro), zwei 13-Liter-Seitenkoffer inkl. Träger (Gesamtpreis: 564 Euro) und ein 18-Liter-Tankrucksack mit Riemenbefestigung (Gesamtpreis: 155 Euro). Das KTM-Touring-Package für 669 Euro beinhaltet neben Tankrucksack und Koffer auch eine Ergo-Sitzbank für den Fahrer sowie ein Touring-Windschild. Außerdem offeriert KTM für knapp 100 Euro eine Gepäckträgerplatte für das Fahrzeugheck.

⊕ Für Riementankrucksäcke sind verschiedene Befestigungsmöglichkeiten am Rahmen im Bereich der vorderen Sitzbank und am Lenkkopf gegeben. Gepäckstücke auf der Beifahrersitzbank können mittels Zurrbänder oder Spannriemen an Beifahrerfußrastenhalterungen und Heckgriffen sicher fixiert werden.

⊖ Das Staufach unter der Beifahrersitzbank fällt klein aus. Die knappe maximale Zulademöglichkeit von 184 kg prädestiniert die 690 Duke vorrangig für das Touren als Solist.

2,7 Serienausstattung

Die Serienausstattung ist weitgehend vergleichbar mit Wettbewerbsmodellen dieser Fahrzeugklasse. Sie ist einfach gehalten, erscheint trotzdem bezogen auf den Anschaffungspreis angemessen. Die Testmaschine war mit dem optionalen Track Pack für 294 Euro ausgerüstet. Diese empfehlenswerte Zusatzausstattung stellt zwei weitere Fahrmodi (Regen und Sport), eine Traktionskontrolle (TC), eine Motorschleppregelung (MSR) sowie ein Super-Moto-ABS bereit. Die Freischaltung dieser Funktionen erfolgt durch einen KTM-Händler. Das umfangreiche KTM-Zubehörprogramm bietet viele Möglichkeiten, die 690 Duke individuell anzupassen.

⊕ Die 690 Duke verfügt über einen Bordcomputer mit ansprechendem Funktionsumfang. Über das vierteilige Tastenfeld an den linken Lenkerarmaturen und das Display kann der Bordcomputer leicht und intuitiv bedient werden. Zu den Funktionen zählen z.B. verschiedene Tageskilometerzähler mit jeweils eigenen gemittelten Verbrauchs- und Geschwindigkeitswerten, Fahrzeiten und Restreichweiten. Vorteilhaft ist auch die Batteriespannungsanzeige. Außerdem sind die Standardanzeigen, Favoriten für die Anzeige und mögliche Warnungen einstellbar. Weitere Einstellmöglichkeiten: die Display-Sprache, die Einheiten der Anzeige sowie die Art der Drehzahlanzeige in bestimmten Drehzahlbereichen. Gleiches gilt für die unterschiedlichen Funktionen des optionalen Track Packs. Standardmäßig werden die Geschwindigkeit, der gewählte Gang, die Kühlwassertemperatur, der Tankfüllstand, die Zeit und die Außentemperatur angezeigt. Die Federbasis am hinteren Stoßdämpfer ist einstellbar. Serienmäßig verfügt die 690 Duke über eine hydraulisch betätigte Anti-Hopping-Kupplung, die beim schnellen Runterschalten das Motorbremsmoment und damit eine zu hohe Hinterradverzögerung begrenzt.



Die vielen Funktionen des Bordcomputers sind intuitiv von der linken Lenkerseite bedienbar.

⊖ Ein Hauptständer ist weder serienmäßig noch optional verfügbar. Eine Gepäckbrücke wird nur optional angeboten. Die Federbasis an der Vorderradgabel ist nicht einstellbar. Die Dämpfung kann weder an der

Vorderrad- noch an der Hinterradführung angepasst werden. Diese Ausstattung ist nur bei dem höherwertigeren Schwestermodell 690 Duke R (Listenpreis: 10 395 Euro) vorgesehen.

2,5 **Wartung (durch den Fahrer)**

Die umfangreiche und detaillierte Bedienungsanleitung steht auf der KTM-Website unter dem Punkt „Service“ als PDF bereit und enthält u. a. die relevanten Wartungspläne, kleine Fehlersuchhilfen und Tipps zu Pflege und Stilllegung.

⊕ Die wichtigsten Wartungs- und Einstellarbeiten werden dem Fahrer/Halter in der Bedienungsanleitung gut erläutert und dargestellt. Das Fehlen großer Verkleidungen macht den Zugang zu den Komponenten relativ einfach. Die meisten Wartungs- und Prüfarbeiten sind unkompliziert durchführbar. Dies gilt besonders für den Aus- und Einbau der Batterie, den Wechsel von Motoröl, Ölfilter und Sicherungen sowie für die Prüfung der Bremsanlage und des Kühlsystems. Auch die Einstellung der Antriebskettenspannung und die Demontage und Montage der Räder werden beschrieben. Für die meisten Wartungsarbeiten reicht das Bordwerkzeug aus.

⊖ Die Ölstandkontrolle ist wegen des fehlenden Hauptständers etwas schwierig bzw. erfordert eine zweite Person. Die Montage und Demontage der Bremsbeläge, der Zündkerzen und des Luftfilters wird nicht beschrieben.



Mit dem Werkzeug lassen sich (fast) alle wichtigen Arbeiten erledigen, sogar das Flaschenöffnen.

2,6 **ERGONOMIE**

2,5 **Sitzposition Fahrer**

Der relativ geringe Abstand zwischen Sitzbank und Lenker ergibt eine deutlich frontorientierte Sitzposition. Als KTM-Zubehör wird für 147 Euro eine Ergo-Sitzbank für den Fahrer angeboten. Diese ist auch in dem Touring-Package enthalten.

⊕ Die Anordnung von Sitzbank, Lenker und Fußrasten ergeben eine aufrechte, vorderradorientierte und fahraktive Körperhaltung mit leicht angewinkelten Armen, die hervorragend zu dem Charakter der Maschine passt. Die gesamte Sitzhaltung unterstützt die spielerische Leichtigkeit der Steuerung. Es entsteht schnell ein vertrautes und direktes Gefühl für das Vorderrad. Lenker und Fußrasten lassen sich in jeweils zwei Positionen einstellen. Damit können Personen unterschiedlicher Größen die Ergonomie an die eigenen Vorlieben bzw. Bedürfnisse anpassen. Die ausreichend gepolsterte Sitzbank ist groß genug, um die Sitzpositionen variieren zu können. Eine leicht eingeprägte Sitzmulde und die Oberfläche der Sitzbank geben guten Halt.



Anordnung von Lenker, Sitzbank und Fußrasten bietet Fahrerinnen/Fahrern unterschiedlicher Größe gute Ergonomie. Lenker und Fußrasten einstellbar

– Die Sitzhöhe von knapp 82 cm (mit Fahrer belastet, Schrittbogenlänge: ca. 1,8 m) schränkt die Eignung für kleine Personen ein. Die Größe der Rückspiegel und die Länge der Spiegelarme erschweren die Sicht nach hinten.

3,3 Ergonomie für den Beifahrer

+ Die stabilen Griffe am Heck neben der Soziussitzbank geben dem Beifahrer relativ gute Haltemöglichkeiten. Das Aufsteigen auf die gut zugängliche Sitzbank ist einfach.

– Die Zuladungsreserven von 184 kg schränken den Soziusbetrieb auf leichte Personen ein. Die Sitzbankfläche ist mit einer Länge von 28 cm und einer maximalen Breite von 30 cm vergleichsweise klein. Die Fußrasten sind relativ weit oben positioniert, so dass bei größeren mitfahrenden Personen ein enger Kniewinkel entsteht. Auf längeren Strecken kann das Mitfahren anstrengend werden.

2,4 Armaturen

Die Griffweiten des Handbremshebels sind ebenso einstellbar wie die Stellungen der Fußhebel.

+ Fast alle Hebel und Schalter entsprechen dem üblichen Standard dieser Klasse und lassen sich leicht bedienen, dies gilt besonders für den in engen Bereichen stufenlos einstellbaren Kupplungshebel.

2,0 Anzeigen

Alle Anzeigen sind in einem Multifunktions-TFT-Display integriert, die Kontrollleuchten rechts und links daneben angeordnet.

+ Das mehrfarbige TFT-Display stellt die wichtigen Daten gut lesbar und kontrastreich dar. Die Hintergrundfarbe der Anzeige wechselt je nach Umgebungslicht zwischen weiß und schwarz. Die Auswahl der in verschiedenen Menüebenen angezeigten Daten und die Art der Drehzahlanzeige lassen sich auf die eigenen Bedürfnisse anpassen. Die Geschwindigkeitsanzeige eilt dem wahren Tempo nur wenig voraus.

– Die Blinkerkontrollleuchte unterscheidet nicht zwischen linkem und rechtem Blinker. Die Kontrollleuchten sind etwas klein. Die Anzeige des Drehzahlmessers am linken und oberen Displayrand ist teilweise schlecht ablesbar.



Das mehrfarbige, kontrastreiche Display ist klar strukturiert und leicht ablesbar.

3,3 Vibrationen

Den antriebsbedingten Vibrationen des großvolumigen Einzylindermotors mit leichter Kurbelwelle versucht KTM mittels zweier Ausgleichswellen beizukommen. Eine dieser Ausgleichswellen ist in dem Ventiltrieb integriert. Der neuentwickelte Motor präsentiert sich damit vibrationsärmer als seine Vorgänger.

– Trotz der Ausgleichswellen produziert der Einzylinder lastabhängig unterschiedlich ausgeprägte Vibrationen. Nur in Ausnahmefällen sind diese wirklich unangenehm. Positiv betrachtet, können sie als deutlich spürbares Feedback über den Betriebszustand des Motors gewertet werden. Die Vibrationen sind an allen Kontaktstellen (Lenker, Fußrasten, Sitzbank) spürbar. Die Sicht nach hinten mittels Rückspiegel wird durch die Vibrationen deutlich erschwert.

3,3 Fahrkomfort/Windschutz

Die 690 Duke verfügt über keinen Windschutz. Für 29 Euro bietet KTM ein kleines Touring-Windschild an.

- ⊕ Unabhängig vom fehlenden Windschutz bietet die 690 Duke einen für ein kompaktes, leichtes Naked-Bike angemessenen Fahrkomfort.
- ⊖ Der fehlende Windschutz und die deutlichen Windgeräusche am Helm lassen die 690 Duke für lange Fahrten mit Geschwindigkeiten oberhalb der Autobahnrichtgeschwindigkeit eher ungeeignet erscheinen.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,8 Motorstart

- ⊕ Der Motor startet unabhängig von der Betriebs- und Umgebungstemperatur überwiegend zuverlässig.
- ⊖ Konzeptbedingt arbeitet der Motor mit einer Standgasdrehzahl von ca. 1600 U/min. Nach dem Kaltstart erscheint die Leerlaufdrehzahl noch höher. Vereinzelt sprang der heiße Motor nicht auf Antrieb an. Die Ursache für diese sporadische Erscheinung konnte nicht ergründet werden.

3,0 Leistungsentfaltung/ Motorcharakteristik

Die Leistung von 54 kW (74 PS) steht bei 8000 U/min an, das maximale Drehmoment von 74 Nm wird bei 6500 U/min mobilisiert. KTM bietet die 690 Duke auch in einer für die Führerscheinklasse A2 geeigneten Leistungsvariante mit 32 kW an. Konzeptbedingt hat der Sport-Einzylinder mit seiner leichten Kurbelwelle einen eigenen, ausgeprägten und für manchen Fahrer gewöhnungsbedürftigen Charakter. Insofern definiert die 690 Duke eine Klasse für sich. Grundsätzlich ungeeignet erscheint der Antrieb für gemächliches Dahingleiten im Drehzahlkeller. Diesen wird der Fahrer mehrheitlich schnell verlassen wollen. Umso mehr findet der Motor im mittleren und oberen Drehzahlbereich seine Erfüllung. Jedem Interessenten, der keine oder wenig Erfahrung mit Einzylindermotorrädern dieser Bauart hat, sei vor dem Kauf eine ausgiebige Probefahrt empfohlen, um diese Eigenheit für sich prüfen zu können.

- ⊕ Oberhalb des Drehzahlbereichs von ca. 3500 bis 4500 U/min läuft der Motor vergleichsweise geschmeidig und entwickelt unbeschwerte Drehfreude bis in den Bereich der maximalen Leistung. Hier zeigt er seine sportliche Leistungsentfaltung. Dabei spricht die elektronische Gassteuerung schnell und spontan an. Dieser lebhaftige Charakterzug des Motors lässt die Drehmomentschwäche im Drehzahlkeller schnell vergessen und wirkt ständig im positiven Sinne fordernd, aber nicht überfordernd. Hierzu trägt auch die Anti-Hopping-Kupplung bzw. die Motorschleppmomentregelung (MSR, Teil des optionalen Track Packs) bei. In Kombination mit dem leichten Handling der 690 Duke liefert der quirlige Motor den entscheidenden Fun-Faktor, für den eine Strecke gar nicht genug Kurven haben kann. Auf diesen Antrieb muss sich der Fahrer einlassen, um den maximalen Spaß auskosten zu können. Wer dies kann und die Fahrweise entsprechend anpasst, wird diesen fröhlichen Antrieb lieben.



Sportmotor mit gewöhnungsbedürftigem Charakter, aber hohem Fun-Faktor.

⊖ Der Motor ist konzeptbedingt im unteren Drehzahlbereich wenig elastisch. Grundsätzlich müssen in den verschiedenen Geschwindigkeitsbereichen die Gänge mindestens eine Stufe niedriger gewählt werden, als dies bei mehrzylindrigen Maschinen dieser Gewichts- und Leistungsklasse erforderlich wäre. In 30er-Zonen ist der 2. Gang passend, bei Innerortsgeschwindigkeiten überwiegend der 3. Gang, außerorts bei 100 km/h der 5. oder auch mal der 6. Gang. Selbst bei nahezu lastfreiem Dahinrollen mit geringer Drehzahl (je nach Gang zwischen ca. 2500 und knapp 4000 U/min und darunter), reagiert der Antrieb mit ausgeprägtem Ruckeln, begleitet von starkem Peitschen der Kette. Die Verteilung des Drehmoments auf den mittleren und oberen Drehzahlbereich zwingt zu einer regen Nutzung des leicht bedienbaren Getriebes. Auch auf diese Eigenheit des Antriebs muss sich der Fahrer einlassen.

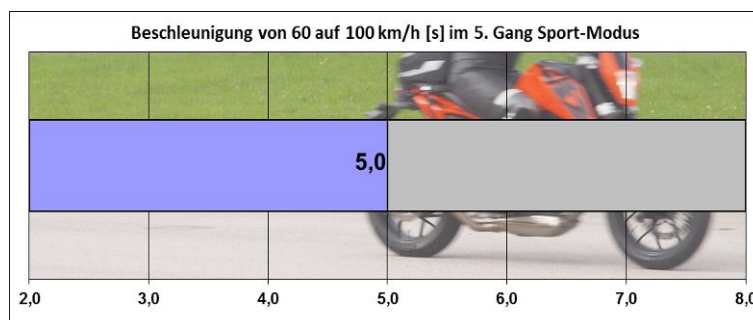
2,7 Fahrleistungen

Laufverhalten und Drehmomentangebot bei niedrigen Drehzahlen erschweren die Durchzugsmessungen von 60 auf 100 km/h in den Gängen 5 und 6. Im praktischen Alltag dürfte für diesen Beschleunigungsvorgang mehrheitlich der 4. Gang genutzt werden.

⊕ Die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h im 5. Gang erfolgt in 5,0 Sekunden, die von 100 auf 140 km/h im gleichen Gang in 5,6

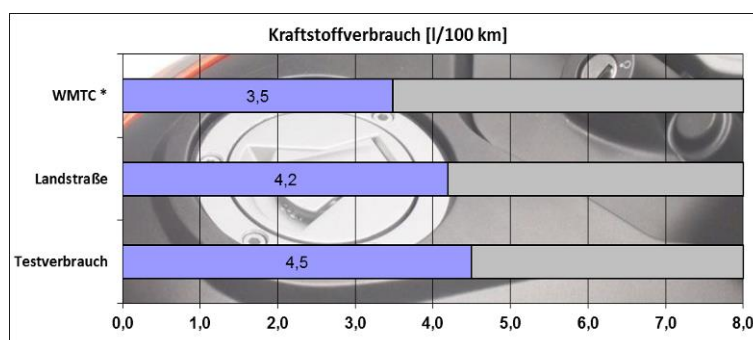
Sekunden. Für die Leistung dieses Motors sind dies angemessene Werte. In der 4. Gangstufe vergehen 3,9 Sekunden, um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen.

⊖ Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 188 km/h (Zulassungsdaten).



1,7 Kraftstoffverbrauch

⊕ Bezogen auf die Fahrleistungen verbraucht der Einzylindermotor der 690 Duke wenig Kraftstoff. Während der Testfahrten auf öffentlichen Straßen lag er je nach Fahrweise, Streckenprofil und Fahrergewicht zwischen 4,0 und 4,3 l/100 km. Der Gesamtverbrauch inklusive Messfahrten auf nicht öffentlichem Gelände lag bei 4,5 l/100 km. Während des WMTC*-Zulassungszykluses wurde ein amtlicher Kraftstoffverbrauch von 3,5 l/100 km (entspricht 80 CO₂ pro km) ermittelt.



* WMTC: Der WMTC (Worldwide harmonized Motorcycle Test Cycle) wurde mit der Euro 4 verbindlicher Messzyklus der Homologation. Hierbei werden auch der Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Produktion amtlich ermittelt.

3,4 Laufkultur/Vibrationen/Geräusche

Das Fahrgeräusch wird in den Fahrzeugpapieren mit 75,7 dB(A), das Standgeräusch bei 4000 U/min mit 94 dB(A) angegeben.

- + Der Auspuffsound ist kernig aber nicht unangenehm. Für dieses Antriebskonzept passt der Klang. Im mittleren und oberen Drehzahlbereich läuft der Einzylinder nicht vibrationsfrei, aber erstaunlich kultiviert.
- Konzeptbedingt produziert der Einzylinder in allen Arbeits- und Lastbereichen Vibrationen. Besonders deutlich werden sie im unteren Drehzahlbereich unter Last.

1,7 Kupplung

Die Kupplung wird hydraulisch betätigt. Der Kupplungshebel ist in einem engen Bereich stufenlos einstellbar. Die 690 Duke verfügt über eine Anti-Hopping-Kupplung.

- + Die Hydraulikkupplung ist sehr leicht bedien- und gut dosierbar. Es entstehen keine Geräusche. Die gute Anti-Hopping-Wirkung der Kupplung wird besonders beim schnellen Runterschalten mehrerer Gänge deutlich. Durch das vom Antrieb abgekoppelte Hinterrad bleibt das Fahrzeug bei diesen Manövern stabiler.

2,2 Getriebe

Das Getriebe der 690 Duke verfügt über 6 Gänge.

- + In Kombination mit der leichtgängigen Kupplung lassen sich die Gangwechsel sehr leicht, schnell und präzise vollziehen. Hierbei helfen auch die kurzen Schaltwege. Der Leerlauf ist meist schnell gefunden.

2,8 Kraftübertragung/Lastwechselreaktionen

Die Kraftübertragung erfolgt über eine O-Ring-Kette. Der Kettendurchhang wird mit maximal 5 mm angegeben.

- + Die Anti-Hopping-Kupplung und Motorschleppmomentregelung (MSR, Teil des optionalen Track Packs) begrenzen die Rückwirkungen beim Wechsel in den Schiebetrieb wirksam. Für dieses Antriebskonzept ist das Verhalten relativ neutral.
- Bei zu hoher Last und zu geringer Drehzahl kann die Kette peitschen. Durch entsprechend bewusste Fahrweise lässt sich dies vermeiden.

1,7 FAHRVERHALTEN

1,8 Fahrstabilität

Der Radstand der KTM 690 Duke beträgt 1466 mm, der Lenkkopfwinkel 63,5°, die Schwingenlänge 615 mm, die Up-Side-Down-Gabel hat einen Durchmesser von 43 mm, die Federwege betragen vorne und hinten 135 mm.

- + Für die Größe und das Konzept der Duke ist die Spurstabilität in allen Geschwindigkeitsbereichen gut. Die Länge von Radstand und Nachlauf tragen hierzu ebenso bei wie die lange Schwingenlänge. Es gibt kein Lenkerflattern oder Hochgeschwindigkeitspendeln. Somit wurde ein sehr guter Kompromiss zwischen Stabilität und Wendigkeit gefunden.

1,4

Handlichkeit

⊕ Von allen Tugenden überzeugt und begeistert das spielerische Handling der 690 Duke am meisten. Einem Fahrrad ähnlich lässt sich die KTM mit verblüffender Leichtigkeit durch Wechselkurven dirigieren. Auch die frontorientierte Sitzhaltung sowie Lenkerform und Lenkerbreite unterstützen die direkte Steuerbarkeit. Ein 3 m-Slalom-Parcours lässt sich nach kurzer Übung flüssig durchfahren. Hierbei irritiert allenfalls die besondere Motorcharakteristik, deren schwankendes Drehmomentangebot im unteren Drehzahlbereich durch Einsatz von Kupplung und Hinterradbremse kompensiert werden muss. Schnellere Kurvenfahrten auf Land- und Passstraßen sind mit der 690 Duke das Höchste. Vorrangig hierfür ist sie geschaffen. In allen Geschwindigkeitsbereichen kommt zu dem Gefühl höherer Stabilität ein sehr transparentes Feedback.



Mit ein paar Tricks geht es leicht durch den 3 m-Slalom-Parcours

1,9

Federung/Radführung

Lediglich die Federbasis des Hinterradfederbeins ist einstellbar. Weder an der Vorder- noch an der Hinterradfederung kann die Dämpfung variiert werden. Die höherwertiger ausgestattete 690 Duke R verfügt über ein voll einstellbares Fahrwerk.

⊕ Der Federungskomfort und die Abstimmung der Dämpfung der Up-Side-Down-Gabel passt gut zu dem Fahrzeugkonzept. Die meisten Fahrbahnunebenheiten werden tauglich ausgeglichen, ohne die Stabilität zu beeinträchtigen. Dieser gelungene Kompromiss zwischen straffer Abstimmung und Komfort vermittelt viel Sicherheit. Beim Bremsen hat der Federweg der Vorderradgabel noch Reserven.

⊖ Das Bremsnicken ist deutlich ausgeprägt.

1,8

Kurvenfahrt

Die KTM 690 Duke ist vorne und hinten serienmäßig mit Metzeler-Reifen des Typs Sportec M7 RR (hinten mit der Kennung M) ausgestattet. Freigaben für alternative Bereifungen sind derzeit nicht bekannt.

⊕ Die zügige Kurvenfahrt mit der 690 Duke wird zu einem unbeschwerten Genuss. Die Sitz- und Fußrastenposition sowie die Lenkeranordnung erlauben leichte Steuerung bei unterschiedlichen Kurvenstilen und vermitteln ein gutes Feedback. Unebenheiten des Untergrunds haben nur sehr geringen Einfluss für die Fahrlinie bzw. erfordern nur minimale Fahrerreaktionen. Gleiches gilt für Bremsungen oder Lastwechsel in Schräglage. Für Letztere ist genügend Freiheit vorhanden. Die Reifen vermitteln durchgängig ein gutes Gefühl.



Genug Schräglagenfreiheit für unbeschwerte Kurvenfahrt.

2,7 Fahrverhalten mit Beifahrer

Trotz des geringen Maschinengewichtes und der begrenzten Zulademöglichkeit (184 kg) erscheint die Mitnahme eines Passagiers durchaus möglich. Allerdings wird hierdurch das Fahrverhalten deutlich beeinflusst. Deswegen sollte das Fahren mit Doppelbesetzung durch Anpassung der hinteren Federbasis vorbereitet werden. Wer plant, häufiger Beifahrer/Beifahrerinnen mitzunehmen, sollte dies möglichst bereits bei der Probefahrt tun, um das spezifische Fahrverhalten prüfen zu können. Für den Beifahrer ist die Fahrt sicher weniger erquicklich als für den Fahrer.

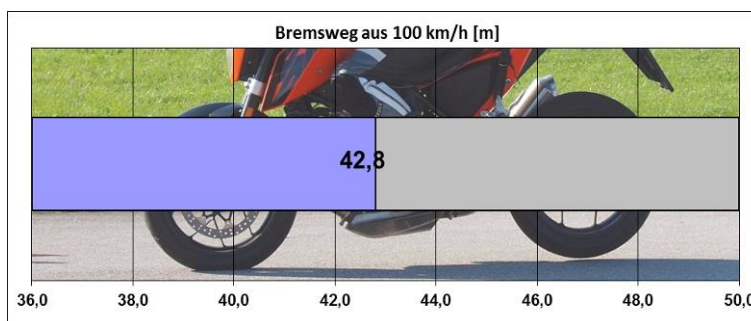
2,3 SICHERHEIT

2,8 Bremsen

Am Vorderrad verzögert eine 320 mm durchmessende, schwimmend gelagerte Einscheibenbremse mit radial verschraubter Vierkolbenzange. Am Hinterrad wirkt eine Einkolben-Bremszange auf eine Scheibe, die 240 mm durchmisst.

⊕ Die Bremswirkung besonders der Vorderradbremse ist für die meisten Anwendung gut, für Vollbremsungen befriedigend. Ein gemittelter Vollbremsweg aus 100 km/h von 42,8 m (mittlere Verzögerung 9,0 m/s²) ist für diese Fahrzeugklasse und –ausstattung angemessen. Vorrangig die dynamische Radlastverschiebung stellt die Grenze der maximal möglichen Verzögerung dar. Der kürzeste Bremsweg unter den genannten Bedingungen betrug 41,7 m. Die Fahrzeugreaktionen waren bei den Bremsungen deutlich spürbar, aber auch wegen des geringen Fahrzeuggewichts leicht und frühzeitig zu erkennen und zu kontrollieren. Das Hinterrad hob nur selten leicht ab. Die stabile Up-Side-Down-Vorderradgabel tauchte bei den Bremsungen stark ein, zeigte aber trotzdem ausreichende Reserven.

⊖ Für starke Bremsungen sind relativ hohe Hebelkräfte erforderlich, besonders der Handbremshebel lässt sich dabei weit durchziehen. Der Druckpunkt ist wenig prägnant. Nach vielen Bremsungen ist ein leichtes Nachlassen der Bremswirkung zu spüren. Vollbremsungen mit Beifahrer erfordern Übung.



1,5 Assistenzsysteme

KTM stattet die 690 Duke mit einem Zweikanal Bosch-ABS vom Typ 9M+ aus. Diese ABS-Variante soll ein Abheben des Hinterrades erkennen bzw. verhindern (RLP: Rear wheel Lift-off Protection) und somit eine höhere Fahrstabilität gewährleisten als dies bei der entsprechenden Basis-Version möglich ist. Die Testmaschine war zudem mit dem optionalen Track Pack ausgestattet. Bestandteile dieser dringend zu empfehlenden Zusatzausstattung: zwei zusätzliche Fahrmodi (Rain und Sport), abschaltbare Traktionskontrolle (TC), abschaltbare Motorschleppmoment-Regelung (MSR), 2-Kanal-ABS ist umschaltbar auf 1-Kanal-Vorderrad-ABS.

⊕ Das ABS arbeitet unauffällig, die Regelintervalle sind fein, die Fahrstabilität während der Bremsung bleibt für diese



Niedriges Gewicht, hoher, frontorientierter Schwerpunkt: Trotz schwieriger Voraussetzungen bleibt die KTM auf der Bremse erstaunlich stabil.

Gewichtsklasse erstaunlich gut. Die abschaltbare Traktionskontrolle hat eine relativ niedrige Eingriffsschwelle und bietet sich somit als Hilfestellung im Alltagbetrieb an. Beim schnellen Runterschalten über mehrere Gangstufen wirken die Motorschleppmoment-Regelung und Anti-Hopping-Kupplung sehr gut zusammen. Im Ganzen passt das Paket der Assistenzsysteme gut zu diesem leichten Fahrzeug. Daraus ergibt sich für alltägliche Verkehrssituationen ein deutlicher Sicherheitsgewinn. Für besondere Anwendungen können die Assistenzsysteme angepasst werden.

– Die nützliche Track Pack-Ausstattung ist als „Must-Have“ nicht serienmäßig.

2,5 Beleuchtungsanlage

Der einfache, klassische Freiflächenscheinwerfer beinhaltet eine H4-Lampe, Brems- und Rücklicht verfügen über zeitgemäße LEDs.

- + Bezogen auf seine Größe leuchtet der Scheinwerfer die Straße bei Fern- und Ablendlicht angemessen gut aus.
- Kein Tagfahrlicht. Kein LED-Scheinwerfer.

FAHRZEUGKOSTEN

Eine Übersicht der geschätzten Kosten enthält das Datenblatt auf der letzten Seite. Sie basiert auf einer Nutzungsdauer von 5 Jahren bei einer Jahresfahrleistung von 5000 km.

Betriebskosten

Die Betriebsaufwendungen ergeben sich vorrangig aus den Kraftstoffkosten. Mit einem geschätzten Alltagsverbrauch von 4,0 l/100 km und einer Jahresfahrleistung von 5000 km ergeben sich bei dem aktuellen Preis von 1,30 Euro/Liter Superkraftstoff (Stand: 10/2017) jährliche Spritkosten von ca. 260 Euro. Zusammen mit einer Pflegepauschale von 70 Euro kommen somit jährliche Betriebskosten von ca. 330 Euro zusammen.

Werkstatt-/Reifenkosten

KTM sieht laut Wartungsplan für die 690 Duke neben den Jahresinspektionen auch alle 10000 km eine Inspektion vor. Bei einer Jahresfahrleistung von 5000 km pro Jahr werden diese alle zwei Jahre fällig und machen die entsprechenden Jahresinspektionen in diesen Jahren überflüssig. Den größten Arbeitsumfang hat die 20000-km-Inspektion. Als mittlere Wartungskosten pro Jahr bei einer Haltungsdauer von 5 Jahren ergeben sich - je nach regionalem Stundensatz - ca. 240 bis 270 Euro. Sie setzen sich zusammen aus 120 bis 150 Euro Arbeits- und ca. 120 Euro Materialkosten. Ventilspielprüfungen sind alle 10 000 km vorgesehen. Zusätzliche Kosten für die Korrektur des Ventilspiels sind in der Kostenabschätzung nicht enthalten.

Als Reifenkosten können bei einer Laufleistung von 6000 km pro Reifensatz jährliche Aufwendungen von ca. 240 Euro angesetzt werden, wenn Aus- und Einbau der Räder von der Werkstatt vorgenommen werden.

Somit ergeben sich für die genannten Rahmenannahmen Gesamtwartungskosten von ca. 480 bis 510 Euro pro Jahr.

Wertstabilität/Wertverlust

Bei der KTM 690 Duke kann über einen Zeitraum von 5 Jahren und einer Jahresfahrleistung von 5000 km mit einem Wertverlust von ca. 45% gerechnet werden. Hierdurch ergeben sich mittlere jährliche Kosten von ca. 760 Euro, die dem Wertverlust zuzuschreiben sind. Für diese Betrachtung wurden Wertverluste des Vorgängermodells herangezogen.

Nützliche Informationen

Für Kunden, denen die Ausstattung der 690 Duke zu spartanisch ist, bietet KTM alternativ die besser ausgestattete Schwester 690 Duke R zu einem Basispreis von 10 395 Euro an. Die Leistungsdaten des Motors der R-Version ähneln denen der Standard-Duke. Die Leistung ist lediglich um ein kW höher. Die serienmäßige Ausstattung der R unterscheidet sich von der der Standard-Version u.a. in folgenden Punkten: Voll einstellbares Fahrwerk, längere Federwege (vorne und hinten 150 statt 135 mm), kurventaugliches ABS, Funktionen der Track Pack-Ausstattung, leichtere Edelstahl-Titan-Auspuffanlage (Akrapovic), LED-Blinker. Auch für die 690 Duke R gibt es von KTM viel Zubehör.

Ähnlich wie andere Hersteller bietet KTM für die individuelle Anpassung der ausgewählten Maschinen einen speziellen Konfigurator an. <http://www.ktm.com/configurator/>.



Die KTM 690 Duke R für über 10000 Euro ist in dieser Klasse die einzige echte Wettbewerberin zur Standard-Duke 690.

DATEN UND MESSWERTE KTM 690 DUKE

(OHNE GEWÄHR)

1-Zylinder-Viertaktmotor	Schadstoffklasse Euro 4
Hubraum	693 ccm
Leistung	53,7 kW (74 PS)
bei	8000 U/min
Maximales Drehmoment	74 Nm
bei	6500 U/min
Ventile pro Zylinder	4
Ventilsteuerung	OHC
Kraftstoffart (Mindestqualität)	Superbenzin (95 ROZ) auch E10
Kühlung	Flüssigkeit
Kraftübertragung	Kette (links)
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Radstand	1466 mm
Lenkkopfwinkel	63,5°
Federweg vorne/hinten	135/135 mm
Reifengröße vorne	120/70 ZR 17 M/C (58W)
Reifengröße hinten	160/60 ZR 17 M/C (69W)
Bremsen vorne/hinten	2 Scheib. Ø 320 mm/Scheib. Ø 240 mm
Wendekreis (aufrecht geschoben)	5,9 m
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h
Überholvorgang 60-100 km/h (5. Gang/Sport-Modus)	5,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	42,8 m
Kraftstoffverbrauch pro 100 km (WMTC)	3,5 l
Testverbrauch gemittelt pro 100 km	4,3 l
Länge/Breite/Höhe	2140/855/1310 mm
Sitzhöhe (mit Fahrer 84 kg besetzt)	815 mm
Leergewicht/Zuladung	166/184 kg
Tankinhalt	14,0 l
Reichweite (Verbrauch bei WMTC)	400 km
Tachoabweichung (Anzeige 50/100 km/h)	48/96 km/h
Garantie	2 Jahre

ADAC-Testwerte fett/ Stand: 10/2017

REIFENFREIGABEN (OHNE GEWÄHR, STAND 10/2017)

Laut Zulassungsbescheinigung Teil 1 ist keine Reifenbindung vorgesehen.

KTM weist in der Bedienungsanleitung als mögliche Serienbereifung aus:

Vorne: Metzeler Sportec M7 RR (M)

Hinten: Metzeler Sportec M7 RR

Unbedenklichkeitsbescheinigungen für weitere Reifen sind derzeit nicht bekannt.

KOSTEN

Abschätzung bei fünfjähriger Haltungsdauer u. Jahresfahrleistung von 5.000 km.

Jährliche Betriebskosten (Kraftstoff, Pflege)	ca. 330 Euro
Jährliche Kfz-Steuer	51,52 Euro
Jährliche Werkstattkosten: Wartung/Reifen	ca. 480 Euro
Jährlicher Wertverlust (über 5 Jahre gemittelt)	ca. 760 Euro
Versicherung (ganzjährig, Mittelung verschied. Voraussetzungen)	
Haftpflicht (SF5, 35%)	ca. 90 Euro
Teilkasko (SB 150 €)	ca. 200 Euro
Vollkasko (SB 300 €)	ca. 600 Euro
Grundpreis (ABS-Version, ohne Nebenkosten)	8495 Euro

AUSSTATTUNG/ZUBEHÖR (AUSWAHL, OHNE GEWÄHR)

TECHNIK/ KOMFORT (ALLE PREISE GERUNDET)

Touring Package (u.a. Tankrucksack u. Seitentaschen)	669 Euro
Topcase u. Topcaseträger	421 Euro
Race Package (u.a. Akrapovic-Auspuff, Wave-Bremssch.)	1221 Euro
Track Pack (u.a. Fahrmodi Sport u. Regen, Traktionskontr. TC, Motor Schlepp Regelg. MSR, Super Moto ABS)	296 Euro
Sturzpads (verschiedene)	17 bis 39 Euro
Ergo-Sitzbank (Fahrer)	147 Euro
Ergo-Sitzbank (Beifahrer)	97 Euro
Sturzbügelkit	196 Euro
Alarmanlage (inkl. Befestigung)	378 Euro
Spezielles Bremsscheibenschloss Roadlok	389 Euro
Leistungsreduzierung auf 32 kW	k.A.

SICHERHEIT

ABS (Bosch 9M +)	Serie
------------------	-------

vom ADAC empfohlenes Zubehör fett

TESTURTEIL

MOTORRADTEST

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
ALLTAGSTAUGLICHKEIT	2,5	FAHRVERHALTEN	1,7
Abmessungen/Daten	2,4	Fahrstabilität	1,8
Verarbeitung	2,2	Handlichkeit	1,4
Parken/Rangieren/Tanken	2,1	Federung/Radführung	1,9
Gepäck/Tourentauglichkeit	2,8	Kurvenverhalten	1,8
Serienausstattung	2,7	Fahrverhalten m. Beifahrer	2,7
Wartung	2,5	SICHERHEIT*	2,3
ERGONOMIE	2,6	Bremsen	2,8
Sitzposition Fahrer	2,5	Assistenzsysteme	1,5
Ergonomie Beifahrer	3,0	Beleuchtung	2,5
Armaturen	2,4		
Anzeigen	2,0		
Vibrationen	3,3		
Fahrkomfort/ Windschutz	3,2		
MOTOR/ANTRIEB	2,3		
Motorstart	2,8		
Leistungsentfaltung	3,0		
Fahrleistungen	2,7		
Verbrauch	1,7		
Laufkultur/Geräusche	3,4		
Kupplung	1,7		
Getriebe	2,2		
Kraftübertragung/Lastwechsel	2,8		

*Sicherheit wird doppelt gewertet.

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		