



KTM 790 Duke

Agiles Mittelklasse-Naked-Bike (77 kW/105 PS)

Dieses lebhaftes Naked-Bike kommt auf dem deutschen Motorradmarkt zu Recht sehr gut an. Innerhalb von weniger als 18 Monaten schafft es die 790 Duke mit ihrem kantigen Design und einem Listenpreis von 10 099 € auf Platz sechs der aktuellen Zulassungsstatistik (Stand: August 2019). Das geringe Gewicht (vollgetankt 188 kg) sowie das damit verbundene spielerische Handling, die vorderradorientierte aber trotzdem komfortable Sitzposition, der kompakte, drehfreudige und charakterstarke Reihen zweizylindermotor (77 kW/105 PS b. 9000 U/min, 87 Nm b. 8000 U/min), die hochwertigen, als Serienausstattung nicht selbstverständlichen Assistenzsysteme, und das faire PreisLeistungsverhältnis sind nur einige Punkte, die die 790 Duke in der Käufergunst wachsen lässt. Ihr idealer Einsatzzweck sind Feierabendrunden auf der kurvenreichen Haustrecke. Aber auch touristische Ambitionen erscheinen angesichts der hohen Zulademöglichkeiten (über 240 kg), des zurückhaltenden Spritkonsums (4,4 l/100 km) und der sich daraus ergebenden ausreichenden Reichweite (ca. 320 km) sowie des umfangreichen Zubehörangebotes nicht unrealistisch. Dass der Motor trotzdem eher ein Sportgerät ist, spürt der Fahrer an dem etwas rauen Motorlauf, der einen schaltfaulen Fahrstil besonders bei niedrigen Drehzahlen nicht erlaubt. Der fehlende Windschutz stört bei längeren schnellen Fahrten, aber für die Autobahn ist die 790 Duke ohnehin nicht gedacht. Geraden ab einer Länge von 50 m werden mit dieser Maschine schnell langweilig.

Konkurrenten (Auswahl): Ducati Monster 821, Kawasaki Z 900, Triumph Street Triple R, Yamaha MT-09 (SP).

- +** leichtes, sehr fahraktives Fun-Bike vorrangig für kurvige Land- und Passstraßen, drehfreudiger Zweizylinder-Sportmotor, viele sinnvolle Assistenzsysteme ohne Aufpreis, gute Alltagstauglichkeit, auch tourentauglich, gutes PreisLeistungs-Verhältnis
- etwas rau laufender Motor, bedingt Soziustauglich

ADAC-Urteil

MOTORRADTEST 2,0

Einzelbewertung

Alltagstauglichkeit 2,2

Ergonomie 2,5

Antrieb 2,2

Fahrverhalten 1,7

Sicherheit 1,8

2,2 ALLTAGSTAUGLICHKEIT

2,0 Abmessungen / wichtige Daten

Die optisch zierlich wirkende 790 Duke entspricht in Länge (2,1 m) und Breite (88 cm) weitgehend dem Standard vergleichbarer Motorräder. Das Gewicht der unbesetzten Maschine liegt zu 51% auf die Vorderachse.

⊕ Das dickste Pfund, das die KTM 790 Duke in die Waagschale werfen kann, ist ihr niedriges Gewicht: Vollgetankte 188 kg versprechen leichtes Spiel beim alltäglichen „Ground“-Handling und mit der 77 kW-Motorleistung spaßige Dynamik unterwegs. Ebenso begeistert die hohe Zulademöglichkeit von 242 kg, selbst wenn die wenigsten Fahrer diese Möglichkeiten voll ausschöpfen dürften. Dank des zurückhaltenden Kraftstoffkonsums reicht der 14 l-Tank für theoretische 320 bis 350 km. Die vergleichsweise geringe Höhe der Maschine erleichtert auch kleineren Personen den Umgang. Gleiches gilt für den engen Wendekreis von 5,5 m. Ohne Rückspiegel lässt

sie sich mit einer Höhe von weniger als 1,1 m auch gut auf einem geschlossenen Anhänger oder im Transporter verstauen.



Kompakter ist besser, leichter sowieso

2,2 Verarbeitung

Die Verkabelung, Stecker und Sicherungen entsprechen solidem Standard. Der Rahmen aus Chrom-Molybdän-Stahlrohr ist pulverbeschichtet.

⊕ Die Verarbeitung ist durchgängig gut. Im Besonderen gilt

dies für die Rahmenverarbeitung und -lackierung sowie die Bremsleitungen und deren Verlegung bzw. Befestigung. Die Auspuffanlage ist durchgängig aus rostfreiem Material. Auch Kunststoffqualität, Passgenauigkeit und Stabilität der wenigen Verkleidungsteile sind in Ordnung.

2,1 Allgemeines Handling (Parken, Rangieren, Tanken)

790 Duke verfügt über keinen Hauptständer. Es wird auch keiner als KTM-Zubehör angeboten. Beim Tanken und Verriegeln des Lenkers ergaben sich keine Besonderheiten.

⊕ Der solide Griff am Heck und der ausreichend breite Lenker erleichtern in Verbindung mit dem geringen Gewicht sowie dem überschaubaren Wendekreis das Rangieren

ungemein. Beim Schieben sind keine Rollwiderstände spürbar. Der eng anliegende Seitenständer ist von der Seite leicht zu bedienen.

⊖ Der Lenker kann nur nach links gedreht verriegelt werden. Im Sitzen muss der Seitenständer zum Ausklappen etwas gesucht werden.

2,6 Gepäckunterbringung/Tourentauglichkeit

An einem serienmäßigen Naked-Bike sind bauartbedingt die Möglichkeiten begrenzt, Kleinteile und leichtes Gepäck unterzubringen. KTM bietet als kostenpflichtiges Zubehör eine Reihe von Anbauteilen für die Gepäckunterbringung an. Neben Seitentaschen- und Topcase-Systemen befinden sich unterschiedliche Hecktaschen und ein – wenn auch kleiner – Tankrucksack mit Quick-Lock-Befestigung im Zubehörprogramm. Die Testmaschine war mit dieser optionalen Tanktasche für 185 € ausgerüstet.

⊕ Die Zulademöglichkeit von über 240 kg qualifiziert die 790 Duke abweichend von ihrem optischen Funbike-Auftritt

durchaus als Tourenmaschine. Das zulässige Gesamtgewicht von 430 kg lässt ausreichend Luft für zwei Personen und Gepäck.

⊖ Die domförmige Tankoberseite grenzt die Verwendung von größeren Tankrucksäcken ein. Hierzu müssen Zubehörangebote von Drittanbietern geprüft werden. Im Serienzustand sind nur wenige Möglichkeiten vorhanden, um z.B. Gepäckrollen am Heck zu fixieren.

2,2 Serienausstattung

Die meiste Ausstattung zur Anpassung der Ergonomie entsprechen dem in dieser Preis- und Leistungsklasse üblichen Standard, so wie z.B. einstellbare Handhebel. Verschiedene Funktionen und Anzeigen in dem Bordcomputer sind nur vorbereitet und setzen optionales Zubehör voraus. Hierzu zählen z.B.: Anzeige des Reifendrucks an Vorder- und Hinterreifen (optionales Reifendruckkontrollsystem für 155 € notwendig), Bluetooth-Verbindung für Telefonie, Audio-Player (nur mit optionalem KTM MyRide-System für 97 € möglich) über die App „KTM MY RIDE CONNECT“.

⊕ Die Serienausstattung der 790 Duke liegt bei den Assistenzsystemen und sonstigen Fahrhilfen deutlich über dem Angebot vergleichbarer Maschinen in dieser Preis- und Leistungsklasse. So ist z.B. der gut funktionierende Quickshifter für den schnellen Gangwechsel ohne Kupplungsgebrauch sowie die Motorschleppmomentregelung (MSR) in der Serienausstattung. Auch das kurventaugliche ABS ist serienmäßig vorhanden. Weitere Details zu den Assistenzsystemen siehe unter Punkt Sicherheit. Der Bordcomputer bietet eine beachtliche Fülle an Informationen und die

2,2 Wartung (durch den Fahrer)

Die fast 300-seitige Bedienungsanleitung steht unter dem Link www.ktm.com/de/service/anleitungen/ als PDF-Dokument zur Verfügung. Neben der Beschreibung der meisten Wartungsarbeiten enthält sie eine Fehlersuche und Hinweise zu Pflege und Einlagerung der Maschine.

⊕ Mittels der detaillierten Bedienungsanleitung macht KTM dem Fahrer oder Halter das Leben in Sachen Wartung und Einstellung leicht. Es werden alle wichtigsten Wartungs- und Einstellarbeiten gut sortiert und reich bebildert dargestellt. Zudem erscheinen an entsprechenden Stellen Warn- und Sicherheitshinweise. Besonders positiv fallen die umfangreichen Listen mit den technischen Daten und passenden Schraubenzugsdrehmomenten auf. Die wenigen Verkleidungsteile an der Maschine erleichtern den schnellen Zugang zu den Komponenten. Deswegen sind die meisten Wartungs- und Prüfarbeiten unkompliziert durchführbar. Dies gilt im Besonderen für die Prüfung des Kühlflüssigkeitsstands sowie den Wechsel von Motoröl und Ölfilter. Die Batterie und die Sicherungen sind gut zugänglich unter der Beifahrersitzbank positioniert. Ebenso lässt sich dank der serienmäßigen Winkelventile der Reifendruck leicht kontrollieren, die durchsichtigen Bremsflüssigkeitsbehälter erlauben es, den Flüssigkeitsstand einfach abzulesen. Aus- und Einbau der Räder sowie die Einstellung der Kettenspannung werden in der Bedienungsanleitung erläutert. Hierfür sind allerdings gesonderte Montageständer notwendig. Die Schraubarbeiten werden durch pfiffige Details erleichtert wie

unterschiedlichsten Einstellmöglichkeiten. Folgende Anzeigen und Einstellmöglichkeiten bietet die Serienausstattung (Auswahl): Zwei Trip-Zähler, Reststrecke mit vorhandener Tankfüllung (Full Range), Durchschnittsverbrauch, Durchschnittsgeschwindigkeit, Batteriespannung, Tagfahrlicht, verschiedene Favoriten und sogenannte Quickselectoren, Speicherung und spätere Darstellung von ausgegebenen Warnungen. In der Lichtanlage werden durchgängig robuste LED-Leuchten verwendet. An Front und Heck sind mehrere Spannungsversorgungen für Nebenverbraucher vorbereitet. Ein zwölfteiliges Bordwerkzeug liegt unter der Sitzbank. Der Lenker lässt sich in zwei Positionen montieren.

⊖ Die Vorderradgabel ist weder in der Federvorspannung noch in der Dämpfung einstellbar. An der Hinterachse kann nur die Federbasis variiert werden. Es wird kein Hauptständer angeboten. Eine Gepäckbrücke ist nur optional für 97 € erhältlich, eine Warnblickanlage gar nicht vorhanden. Für die Anpassung der Sitzhöhe wird der Kauf einer gesonderten Sitzbank (Ergo-Sitzbänke für 165 €) erforderlich.

z.B. Schraubenköpfe, die mit unterschiedlichen Werkzeugen bedienbar sind (Sechskant oder Innentorx, siehe Bild). Für die meisten Wartungsarbeiten reicht das 13-teilige Bordwerkzeug aus.

⊖ Die Prüfung des Ölstandes und die Einstellung der Antriebskette wird durch das Fehlen des Hauptständers erschwert.



Macht das Schrauben leichter: Innentorx und Außensechskant an einem Schraubenkopf

2,5 ERGONOMIE

2,2 Sitzposition Fahrer

Für die 790 Duke bietet KTM mehrere unterschiedliche hohe Sitzbänke, sogenannte Ergo-Sitzbänke für jeweils 165 € an. Dadurch werden Sitzhöhen geschaffen, die 2 cm über und 2 cm unter der Seriensitzhöhe liegen.

⊕ Die Sitzposition fällt passend zu dem Gesamtcharakter als Naked- und Fun-Bike deutlich vorderradorientiert aus. Die Sitzhöhe der mit Fahrer besetzten Maschine von 79 cm und die Schrittbogenlänge von ca. 1,77 m prädestiniert die 790 Duke auch für kleinere Personen. Die schmale Taille am Übergang von Sitzbank zu Tank und die nach innen gezogenen Fußrasten verleiten zu einer sehr kompakten, aber trotzdem entspannten Sitzhaltung. Dessen ungeachtet finden auch lange Menschen genügend Platz. Die Fahrersitzbank ist breit und lang genug, um die Sitzposition variieren zu können. Die Abstände zwischen Mitte der Sitzfläche, Lenkergriffen und Fußrasten sowie die Lenkergriffweite (ca. 60 cm) dürften den meisten Fahrern und Fahrerinnen von Anfang an passen. Im Zweifel kann die Lenkerstellung korrigiert werden. Das nicht gerade üppige Polster der Sitzbank erlaubt trotzdem auch längere Fahrten mit passendem Komfort. Die Mitnahme eines Beifahrers verschlechtert die Sitzergonomie des Fahrers nur wenig.

⊖ Der Übergang von Sitzbank zu Tank ist etwas kantig, wodurch Druckstellen am Oberschenkel entstehen. Die Fläche der Rückspiegel ist zu klein, die Spiegelarme etwas zu kurz.



Die Ergonomie passt für klein und groß

2,6 Ergonomie für den Beifahrer

⊕ Die Möglichkeit, über 240 kg zuzuladen, schränkt die Mitnahme unterschiedlich großer Beifahrer nicht ein. Dank des niedrigen Hecks ist das Auf- und Absteigen sehr einfach.

⊖ Die Beifahrersitzbank ist relativ klein, die Position der Fußrasten vergleichsweise breit. Der hintere, schmale Haltegriff zwingt zu einer wenig ergonomischen Haltung. Alternativ müsste sich der Beifahrer an Fahrer und Tank halten bzw. abstützen.

2,3 Armaturen

Fußhebel und deren Einstellmöglichkeiten sowie die Schalter am Lenker weisen keine Besonderheiten auf und entsprechen dem üblichen Standard dieser Fahrzeugklasse.

⊕ Handhebel für Kupplung (3-fach) und Bremse (5-fach) sind leicht einstellbar.

⊖ Für sehr große Hände ist der Einstellbereich der Handhebel zu klein. Dies gilt im Besonderen für den Bremshebel mit langem Leerweg.

2,4 Anzeigen

Das Kombiinstrument besteht in der Mitte aus einem mehrfarbigen TFT-Display sowie rechts und links daneben angeordneten Kontrollleuchten. Die Voreilung der Geschwindigkeitsanzeige bewegt sich im üblichen Rahmen.

möglichkeiten bezüglich Darstellung und Informationsauswahl. Automatische Umstellung des Displays von Tag- auf Nachtmodus und umgekehrt.

⊕ Überwiegend genial gute, kontrastreiche Darstellung in dem TFT-Display mit guter Auflösung. Vielfältige Einstell-

⊖ Bei direkter Sonneneinstrahlung von hinten parallel zur Blickrichtung blendet die nicht entspiegelte Abdeckscheibe des Kombiinstrument derartig stark, dass keine Informationen mehr ablesbar sind. Hier hilft nur der Versuch, mit dem Helm oder der linken Hand einen Schatten auf dem Display zu erzeugen. Auch die Kontrollleuchten sind besonders wegen ihrer Größe je nach Lichteinfall teilweise schwer ablesbar. Es ist nur eine Kontrollleuchte für beide Blinkereinstellungen vorhanden. Die Umstellung von Tag- auf Nacht-Modus erfolgt teilweise etwas träge.

2,7 Vibrationen

Der Reihenzweizylinder verfügt über zwei Ausgleichswellen, die die Vibrationen reduzieren sollen.

⊕ Die spürbaren Vibrationen haben überwiegend eher weichen Charakter und wirken dann wenig störend. Sie können dienen als haptisches Feedback über den Betriebszustand des Motors. Keine negativen Auswirkungen der Vibrationen an den Spiegeln erkennbar.

3,2 Fahrkomfort/Windschutz

Als Naked-Bike verfügt die 790 Duke über keinen Windschutz. Als Zubehör bietet KTM ein Windschild bzw. ein „Flyscreen“ für jeweils 87 Euro an.

⊕ Der fahrtwindunabhängig Komfort ist noch gut.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Motorstart

⊕ Startvorgang ist vollkommen unkompliziert. Der Motor springt unter allen Bedingungen schnell an. Die Drehzahl des kalten Motors wird vorübergehend auf ca. 2000 U/min angehoben. Sie sinkt zügig ab auf ca. 1500 Touren.

2,5 Leistungsentfaltung/ Motorcharakteristik

Der für die Saison 2018 neu konstruierte, kompakte Reihen-zweizylinder hat ein Hubvolumen von 799 cm³, liefert bei 9000 U/min eine Spitzenleistung von 77 kW (105PS) und bei 8000 U/min ein maximales Drehmoment von 87 Nm. Mit einem Hub-Bohrung-Verhältnis von 65,7 zu 88 mm ist der Motor eher kurzhubig ausgelegt. Damit ist er einerseits recht drehfreudig, andererseits ist die Laufruhe bzw. die Belastbarkeit im Drehzahlkeller begrenzt. Die Kühlung erfolgt mittels Flüssigkeit. Er verfügt über jeweils zwei Nocken- und Ausgleichswellen. Die acht Ventile werden über Schleppebel bewegt. Die Pleuellwelle hat einen Pleuellzapfenversatz von 75°, was dem Motor den Charakter eines V-Triebwerkes gibt. Mittels eines von vier



Fast perfekte Darstellung auf dem farbigen TFT-Display, allerdings: Mit der Sonne im Rücken ist das Display wegen der Spiegelungen gelegentlich nicht ablesbar

⊖ Vereinzelt können je nach Lastzustand, eingelegtem Gang und Drehzahlbereich die Vibrationen mehr oder minder stark und dann auch störend ausfallen. Untertouriges Fahren sollte unbedingt vermieden werden.

⊖ Winddruck am Oberkörper und Windgeräusche am Helm werden oberhalb der Autobahn-Richtgeschwindigkeit belastend. Insofern hat die amtliche Höchstgeschwindigkeit von 235 km/h eher theoretischen Charakter.

⊖ Während des Startvorganges ist Motor und Auspuff relativ laut. Anschließend rappelt der Motor kurzzeitig.

Fahrmodi (Rain, Street, Sport, Track) kann das Ansprechverhalten der Gassteuerung in weiten Bereichen eingestellt werden.

⊕ Das Anfahren geht trotz des ungleichmäßigen Motorlaufs im unteren Drehzahlbereich nach kurzer Gewöhnung spielerisch leicht. Das Ansprechverhalten der Gassteuerung wird stark beeinflusst von dem gewählten Fahrmodus. Im Modus Rain spricht das Gas am harmonischsten an. Ähnlich ist das Verhalten im Modus Street. Ab einer Drehzahl von ca. 3000 bis 3500 U/min entwickelt der Motor eine Dreh- und Lebensfreude, die nur noch von dem Anstieg oberhalb von 5000 Touren getoppt wird. Ab hier liefert der Antrieb

unbändigen Spaß. Am liebsten würde man dem Motor nur in diesem Bereich bewegen. Der Leistungseinsatz ist in den Fahrmodi Rain und Street immer gut beherrschbar. Zusammen mit den schnellen Gangwechseln, die der Quickshifter erlaubt, dem niedrigen Gewicht und der frontorientierte Sitzposition kommt eine fröhliche, süchtig machende Dynamik in die Fortbewegung. Die Vielfalt der unterschiedlichen Einstellmöglichkeiten mittels der verschiedenen Fahrmodi ist beeindruckend.

⊖ Die konzeptbedingten Schwankungen des Antriebsmomentes bei niedrigen Drehzahlen lassen niedertouriges Fahrweise nicht oder nur eingeschränkt zu. Beim Rollen in der 30er-Zonen kann im Fahrmodus Rain ohne Last (keine Steigung, keine Beschleunigung) mit minimal 2000 bis 2500 U/min im 3. Gang gefahren werden. Für übliche Innerortsgeschwindigkeiten eignet sich der 5. Gang. Bei Lasterhöhung/Beschleunigung muss der jeweils niedrigere Gang gewählt werden, um ein Peitschen der Ketten zu verhindern. Mit dem teilweise aggressiven Ansprechverhalten der Gassteuerung im Modus Sport sollte zumindest anfangs sehr bewusst umgegangen werden.

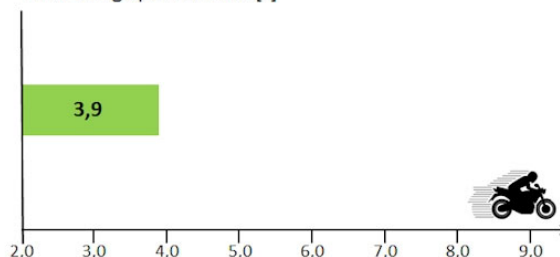


Kompakter, kräftiger, charakterstarker Quell der Fahrfreude

1,8 Fahrleistungen

⊕ Bei der Beschleunigung von 60 auf 100 km/h im 5. Gang vergehen 3,9 Sekunden. In dieser Leistungs- und Gewichtsklasse ist dies ein guter Wert. Für den Geschwindigkeitszuwachs von 100 auf 140 km/h werden im gleichen Gang 4,6 Sekunden benötigt. Im 4. Gang dauert diese Beschleunigung von 60 auf 100 km/h 3,2 Sekunden, im 6. Gang 4,9 Sekunden. Bezüglich der verschiedenen Modi wurden keine bedeutsamen Unterschiede festgestellt. Lediglich im Rain-Modus wurde für den Sprint von 100 auf 140 km/h wenige Zehntelsekunden länger gebraucht. Die Höchstgeschwindigkeit wird mit 235 km/h angegeben.

Beschleunigung von 60 auf 100 km/h im 5. Gang Sport-Modus [s]



Notenskala

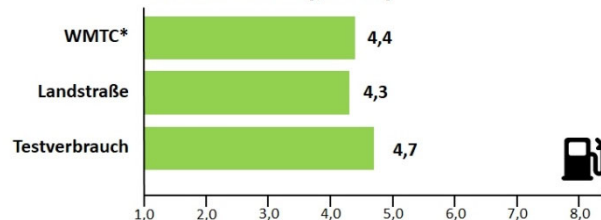
- sehr gut (0,6 – 1,5)
- gut (1,6 – 2,5)
- befriedigend (2,6 – 3,5)
- ausreichend (3,6 – 4,5)
- mangelhaft (4,6 – 5,5)

2,2 Kraftstoffverbrauch

⊕ Der Kraftstoffverbrauch ist bezogen auf die Fahrleistungen erfreulich gering. Der amtliche Werte für den Kraftstoffverbrauch im Rahmen der Homologationsprüfungen (WMTC) beträgt 4,4 l/100 km, die CO₂-Emissionen sind entsprechend 102,9 g/km. In der Praxis lagen die per Nachtankenmethode ermittelten Verbrauchswerte nach StVO-konformen Landstraßenfahrten vielfach darunter im Bereich zwischen ca. 4,0 und 4,3 l/100 km.

⊖ Bei höheren Geschwindigkeiten und sehr dynamischer Fahrweise stieg der Verbrauch vereinzelt aber auch auf 5 l/100 km und leicht darüber. Offensichtlich spielte dann auch das Fahrergewicht eine deutlichere Rolle. Der Testverbrauch über die gesamte gefahrene Strecke lag bei ca. 4,7 l/100 km.

Kraftstoffverbrauch [l/100 km]



Notenskala

- sehr gut (0,6 – 1,5)
- gut (1,6 – 2,5)
- befriedigend (2,6 – 3,5)
- ausreichend (3,6 – 4,5)
- mangelhaft (4,6 – 5,5)

2,8 Laufkultur/Vibrationen/Geräusche

In dem Motor der 790 Duke drehen sich eine Kurbelwelle mit 75°-Hubzapfenversatz und zwei Ausgleichswellen, die die Vibrationen reduzieren sollen. Grundsätzlich liefern die Motoren der Marke KTM der Außenwelt ein sportlich-rustikales Sortiment an Vibrationen. Das amtliche Fahrgeräusch wird mit 77dB(A), das Standgeräusch bei 4500 U/min mit 92 dB(A) angegeben.

⊕ Das Auspuffgeräusch ist überwiegend gut erträglich, der „kernige Sound“ passt zum Charakter der Maschine. Die Vibrationen haben meist eine weiche, durchaus sympathische Natur. Sie geben ein gutes Gefühl von dem Betriebszustand es

Motors und vertiefen den Eindruck der Lebhaftigkeit des Antriebs. Gleiches gilt für den Sound.

⊖ Das Auspuffgeräusch kann besonders nach dem Starten des Motors und bei hoher Last (starke Beschleunigung und hohe Drehzahl) aufdringlich wirken. Die Vibrationen sind konzeptbedingt immer spürbar, wenn auch selten wirklich störend. Zu hohe Last bei zu niedrigen Drehzahlen wird mit einem ruppigen Motorlauf quittiert. Diese Eigenart macht eine Anpassung des Fahrstil erforderlich, ggf. bietet sich ein Wechsel des Fahrmodus an (siehe auch Punkt Ergonomie/Vibrationen).

2,0 Kupplung

Die per Seilzug betätigte Kupplung umfasst eine Antihopping-Funktion. Diese soll beim schnellen Runterschalten aus hohen Drehzahlen ein Stempeln des Hinterrades verhindern. KTM nennt diesen Kupplungstyp PASC™ (Power Assist Slipper Clutch). Besondere rampenförmige Geometrien bewirken zudem, dass die Kupplungslamellen unter Last durch die übertragenen Kräfte zusätzlich aufeinandergepresst werden. Dies erlaubt schwächere Kupplungsfedern und damit niedrigere

Betätigungskräfte. Dank des sehr gut funktionierenden Quickshifters (KTM-Bezeichnung Quickshifter+) muss die Kupplung deutlich weniger benutzt werden als bei Standardschaltungen. Ein Quickshifter ermöglicht während der Fahrt ein schnelles Hoch- und Runterschalten, ohne Betätigung der Kupplung.

⊕ sehr niedrige Betätigungskräfte, leicht zu dosieren.

2,0 Getriebe

Die 790 Duke verfügt über ein 6-Gang-Getriebe. Der Quickshifter ergibt als Schaltautomat einen Bonus von 0,2 Notennoten.

⊕ Mit und ohne Einsatz der Kupplung verlaufen die Gangwechsel überwiegend schnell, leicht und präzise. Besonders das Runterschalten wird durch die PASC-Kupplung

und die Motorschleppmomentregelung (MSR) perfekt unterstützt.

⊖ In wenigen Einzelfällen erfolgte der Gangwechsel mittels Quickshifter etwas ruppig. Hier konnte der schnelle Einsatz der Kupplung weiterhelfen.

2,6 Kraftübertragung/Lastwechselreaktionen

Die Kraftübertragung ans Hinterrad erfolgt auf der linken Fahrzeugseite mittels X-Ring-Kette in der Größe 5/8 x 1/4" (520)

⊕ Bedeutsame Reaktionen auf die Hinterradführung sind auch Dank der langen Schwinge kaum spürbar. Die Antihopping-Funktion der Kupplung und die Motorschleppmomentregelung (MSR) wirken beim abrupten Wechsel vom Vor- in den Schiebetrieb positiv. Dadurch bleibt das Heck gut kontrollierbar.

⊖ Die Lose der Ketten verursacht je nach Last zusammen mit den Drehmomentschwankungen am Getriebeausgang im unteren Drehzahlbereich bis ca. 3000 U/min ein verstärktes Ruckeln und eine schwingende Kette. Diese etwas unangenehme Eigenart des Antriebs wird durch entsprechenden Gangwechsel entschärft.

1,7 FAHRVERHALTEN

Der Radstand der KTM 790 Duke beträgt 1470 mm, der Lenkkopfwinkel 66°, der Nachlauf 98 mm. Der Rahmen besteht aus pulverbeschichtetem Chrom-Molybdän-Stahlrohren, der Motor ist mitttragend.

2,0 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität ist durchgängig gut, kein Lenkerflattern, kein fahrwerkbedingtes Hochgeschwindigkeitspendeln, durchgängig guter Geradeauslauf.

⊖ Bei starken positiven und negativen Beschleunigungen werden das niedrige Gewicht und die kompakte Bauweise deutlich. Hier sorgen die serienmäßigen Assistenzsysteme teilweise für eine Kompensation der Nachteile und verbessern die Beherrschbarkeit.

1,4 Handlichkeit

Der 3 m-Slalom konnte im Rain-Modus auf Anhieb gut durchfahren werden.

⊕ Die schnelle Richtungsänderung ist die Stärke der 790 Duke. Dabei erfolgen die unterschiedlichsten Fahrmanöver mit einer verblüffenden Leichtigkeit und gleichzeitig Genauigkeit. Das geringe Gewicht und die vorderradorientierte Sitz- und Körperhaltung vermittelt ein sehr direktes Steuergefühl. Vor lauter Bewegungswille und Kurvenspaß kommt auf Geraden ab einer Länge von mehr als 50 m Langeweile auf.

2,2 Federung/Radführung

Das Vorderrad wird über eine White Power-Up-Side-Down-Feder gabel mit einem Standrohrdurchmesser von 43 mm geführt. Der Federweg an der Gabel beträgt 140 mm. Das Hinterrad wird über eine Zweiarmschwinge und ein WP-Federbein abgestützt. Am Hinterrad beträgt der Federweg 150 mm.

⊕ Trotz der wenigen Einstellmöglichkeiten funktionieren die Feder-Dämpfer-Systeme gut. Hier wurde ein gelungener Kompromiss zwischen den verschiedenen Anforderungen gefunden.

⊖ Bei kantigen Straßenoberflächen mit vielen Flecken und Ausbesserungen leidet der Komfort etwas.

1,4 Kurvenfahrt

Die KTM 790 Duke ist vorne und hinten serienmäßig mit Reifen des Typs Maxxis Supermaxx ST (vorne mit der Kennung J, hinten mit der Kennung G) ausgestattet. Die Reifendimensionen vorne: 120/70 ZR 17 M/C (58W), hinten: 180/55 ZR 17 M/C (73 W). Alternative Bereifungen werden von fast allen Markenherstellern angeboten.

⊕ Das Kurvenfahren ist die Lieblingsbeschäftigung der 790 Duke. Das Lenkverhalten ist sehr direkt, leicht und präzise. Gleichzeitig wird ein perfektes Feedback gegeben. Störungen vom Untergrund durch Unebenheiten oder Spurrillen bleiben gut kontrollierbar. Beim Bremsen in Schräglage unterstützt das



Dank des geringen Gewichtes läuft der 3m-Slalom flüssig

kurventaugliche ABS die Kontrolle. Auch das sonstige Verhalten bei schräger Kurvenfahrt ist vorbildlich. Die Schräglagenfreiheit ist voll ausreichend.

2,5 Fahrverhalten mit Beifahrer

Durch die Mitnahme eines Beifahrers geht ein Teil der Leichtfüßigkeit der KTM 790 Duke verständlicherweise verloren. Deswegen dürften trotz der hohen Zuladekapazitäten von über 240 kg Fahrten mit Doppelbesetzung eher die Ausnahme sein. Wegen des vergleichsweise geringen Fahrzeuggewichtes hat

natürlich das Gewicht und das Verhalten des Beifahrers starken Einfluss auf die Fahreigenschaften.

⊕ Nach etwas Gewöhnung ist das Fahrverhalten mit Beifahrer gut beherrschbar.

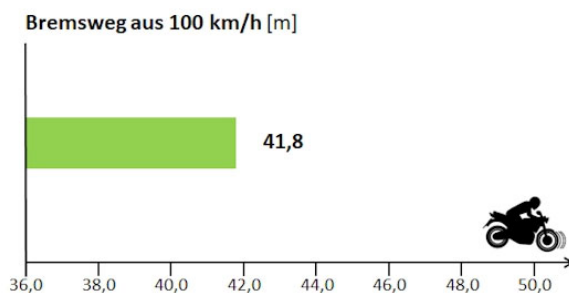
1,8 SICHERHEIT

2,1 Bremsen

Am Vorderrad der 790 Duke arbeiten jeweils vier Kolben der radial montierten Festsattelzangen mit zwei 300 mm großen Bremsscheiben zusammen. Die Handkraft wird mittels einer Radialpumpe übertragen. Am Hinterrad verzögert eine Einkolben-Schwimmsattelbremse. Die Scheibe hat einen Durchmesser von 240 mm.

⊕ Die Wirkung der Bremsen bzw. die erzielbaren Bremswege sind für diese Fahrzeugauslegung (niedriges Gewicht, mit Fahrer vergleichsweise hoher Schwerpunkt, vorderradorientierte Sitzposition) gut. Die Vollbremsung von 100 auf 0 km/h vollzieht sich im Mittel über eine Bremswegstrecke von 41,8 m. Dies entspricht einer mittleren Verzögerung von 9,2 m/s². Der kürzeste Bremsweg in der Messreihe betrug 40,5 m (entspricht 9,5 m/s²). Trotz des auf dem Hebelweg spät spürbaren Druckpunktes bleiben ausreichend Reserven für eine effektive Hebelbetätigungen. Auch nach häufigen Vollbremsmanövern ist kein Nachlassen der Bremswirkung spürbar.

⊖ Der vergleichsweise lange Leerweg besonders des Handbremshebels ist gewöhnungsbedürftig. Diese Auslegung erscheint bewusst so gewählt, um ein zu heftiges Ansprechen der Bremse zu vermeiden. Bei der Anforderung, sehr schnell eine hohe Bremswirkung aufzubauen, sind die langen Hebelwege störend.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

1,2 Assistenzsysteme

Serienmäßig ist die 790 Duke mit folgenden Assistenzsystemen ausgestattet: kurventaugliches ABS, Traktionskontrolle (MTC), Motorschleppmoment-Regelung (MSR), vier verschiedene „Ride Modes“ (Sport, Street, Rain, Track), Launch Control, Anti-Wheelie-Modus. Fast alle Systeme können situationsabhängig individuell angepasst werden.

⊕ Die serienmäßige Ausstattung mit Assistenzsystemen ist für ein Fahrzeug dieser Leistungs- und Preisklasse bemerkenswert, vor allem auch wegen der vielen Einstellmöglichkeiten. Das ABS regelt sehr fein, wodurch die konzeptbedingte schwierige Ausgangssituation (niedriges Gewicht, hoher, weit vorne liegender Schwerpunkt, Stoppy-Neigung) hervorragend beherrschbar wird. Nur selten entstand bei den ABS-Bremsungen leichte Unruhe. Dank des kurventauglichen ABS verlieren Bremsungen in Schräglage ihren Schrecken. Die Traktionskontrolle arbeitet soweit getestet perfekt. Auch Wheelie- und Launchkontrolle sind einstell- und abschaltbar. Diese Ausstattung kann als



Die vielen Einstellungen machen es: Standardmäßig immer gut zu beherrschen. Für mehr Unterhaltung sind die Assistenzsysteme auch abschaltbar

Benchmark für andere Fahrzeuge dieser Klasse gelten. Sie lässt dem Fahrer einsatzbezogene Freiheiten der Einstellung bietet

für die Standardanwendungen im Alltag hohe Kontrollierbarkeit.

2,0 Beleuchtungsanlage

Alle Leuchten an der KTM 790 Duke haben aktuelle LED-Technik.

⊕ Moderne und robuste Lichtenanlage. Das Abblendlicht ist einerseits sehr auffällig, leuchtet andererseits auch bei Dunkelheit die Straße gut aus.

FAHRZEUGKOSTEN

Monatliche Gesamtkosten

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.

Die Betriebsaufwendungen ergeben sich vorrangig aus den Kraftstoffkosten. Mit einem geschätzten Alltagsverbrauch von 4,4 l/100 km (basierend auf amtlicher WMTC-Messung) und einer Jahresfahrleistung von 5000 km ergeben sich bei dem aktuellen Preis von 1,40 Euro/Liter Superkraftstoff (Stand: 08/2019) jährliche Spritkosten von ca. 310 Euro. Zusammen mit einer Pflegepauschale von ca. 70 Euro kommen somit jährliche Betriebskosten von ca. 380 Euro zusammen.

Nach der 1000 km-Inspektion sieht KTM für die 790 Duke eine jährliche sowie alle 15 000 km eine laufleistungsabhängige Wartung vor. Über die gesamte Nutzungsdauer von fünf Jahren ergeben sich Arbeitszeiten von knapp über neun Stunden. Gemittelt ergeben sich je nach Stundensatz jährliche Arbeitskosten von ca. 140 bis 180 €. Tiefergreifende Wartungsarbeiten wie Ventilspielkontrolle werden erst nach 30 000 km fällig und haben deswegen für diese Betrachtung keine Bedeutung.

Eine Übersicht der Service-Zeiten kann auf der KTM-Website heruntergeladen werden.

Die Ersatzteilkosten bei regulärer Wartung kann über fünf Jahre mit ca. 600 Euro angesetzt werden. Den Löwenanteil machen das Motoröl und die zugehörigen Filter aus. Der jährliche Anteil ist entsprechend ca. 120 Euro. Für Wartungsarbeiten ohne Reifen ergeben sich Kosten von ca. 260 bis 300 Euro pro Jahr.

Als Reifenkosten können bei einer Laufleistung von 6000 km pro Reifensatz jährliche Aufwendungen von ca. 240 bis 260 Euro angesetzt werden, wenn Aus- und Einbau der Räder von der Werkstatt vorgenommen werden.

Wegen der vergleichsweise kurzen Präsenz der KTM 790 Duke auf dem Markt ist eine detaillierte Abschätzung des Wertverlustes derzeit nur bedingt möglich. Kalkulationen der Gebrauchtpreise nehmen bei einem Alter von 18 Monaten einen Wertverlust von fast 30% an. Bei Anlehnung an den Wertverlauf ähnlicher Maschinen können bei der fünfjährigen Haltungsdauer gemittelte jährliche Wertverlustanteile von ca. 900 € angesetzt werden.

Nützliche Informationen

Im KTM-Sortiment schließt die 790 Duke die Lücke zwischen der 690er Duke (Leistung 54 kW, Preis 8899 €) und der 1290 Super Duke R (Leistung 130 kW, Preis 17099 €). KTM bietet eine Reihe wichtiger Informationen auf seiner Website an. Zu finden sind hier u.a. offizielle Angaben zu dem Zeitaufwand einzelner Wartungsarbeiten, eine Funktion zur Suche von Ersatzteilen, Informationen zu Kraftstoffempfehlungen. Auch Originalzubehör für die 790 Duke wird hier dokumentiert.

<https://www.ktm.com/de-int/service/>

HERSTELLERANGABEN

2-Zylinder-Viertakt-Reihenmotor	Schadstoffklasse EURO 4
Hubraum	799 ccm
Leistung	77 (105) kW (PS)
bei	9000 1/min
Maximales Drehmoment	87 Nm
bei	8000 1/min
Ventile pro Zylinder	4
Ventilsteuerung	2 obenliegende Nockenwellen u. Schlepphebel
Kraftstoffart (Mindestqualität)	Superbenzin (ROZ 95), auch E10
Kühlung	Flüssigkeit
Kraftübertragung	Kette (links)
Getriebe	6-Gang-Getriebe
Rahmen	Gitterrohrrahmen (Chrom-Molybdän-Stahl)
Radstand	1475 mm
Lenkkopfwinkel	66°
Vorderradführung	WP-Upside-Down-Gabel Ø 43 mm
Federweg vorn/hinten	140/150 mm
Reifengröße, vorn	120/70 R 17 58 W
Reifengröße, hinten	180/55 R 17 73 W
Bremsen, vorn/hinten	2 Scheiben Ø 300 mm/Scheibe Ø 240 mm
Höchstgeschwindigkeit	235 km/h
Verbrauch pro 100 km (WMTP)	4,4 l/100 km
Tankinhalt	14 l
Garantie	2 Jahre

ADAC MESSWERTE

Wendekreis (aufrecht geschoben)	5,5 m
Überholvorgang 60-100 km/h (5. Gang)	3,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	41,8 m
Test-Verbrauch, gemittelt	4,7 l/100km
Länge/Breite/Höhe	2111/880/1230 mm
Sitzhöhe (mit Fahrer 84 kg besetzt)	790 mm
Leergewicht/Zuladung	188 kg
Reichweite (bei WMTC)	320 km
Tachoabweichung (anzeige 50/100 km/h)	48/97 km/h

REIFENFREIGABEN

Laut Zulassungsbescheinigung Teil 1 besteht keine Reifenbindung. Auf der Testmaschine montiert u. von KTM in der Bedienungsanleitung empfohlene Reifen vorne: Maxxis Supermaxx ST Kennung J, hinten: Maxxis Supermaxx ST Kennung G
Auf Eignung getestete und freigegebene Reifenmodelle werden u.a. angeboten von Bridgestone, Continental, Dunlop, Metzeler/Pirelli und Michelin.

KOSTEN (Abschätzung pro Jahr, fünfjährige Haltung, 5.000 km/Jahr)

Betriebskosten	ca. 380 Euro
Werkstattkosten	ca. 550 Euro
Wertverlust	ca. 900 Euro
Steuer	58,88 Euro
Versicherung	
Haftpflicht (SF5, 35%)	ca. 100 Euro
Teilkasko (SB 150 Euro)	ca. 200 Euro
Vollkasko (SB 300 Euro)	ca. 600 Euro
Basispreis (ABS-Version, o. Nebenkosten)	10.099 Euro

Dieser ADAC Motorradtest wurde nach dem seit 1.2.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Tests vergleichbar. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG/ZUBEHÖR (Auswahl, ohne Gewähr)

TECHNIK/KOMFORT

Topcase inkl. Träger	583 €
Seitentaschen inkl. Träger	681 €
Gepäckträgerplatte	97 €
Hecktaschen (verschiedene)	165 €/155 €
Tankrucksack	184 €
Ergo-Sitzbank (verschiedene Sitzhöhen)	165 €
Heizgriffe	194 €
Verschiedene Sturz pads u. Motor- u. Schleifschutz	38/77/17 €
Alarmanlage inkl. Montagekit	369 €
Bremsscheibenschloss fest installiert (Roadlock)	389 €
Windschild/Flyscreen	87 €
KTM MY RIDE (Steuergerät)	97 €
Schaltheilfe Quickshifter +	Serie

SICHERHEIT

Kurventaugliches ABS (verschiedene Modi, abschaltb.)	Serie
Kurventaugliche Traktionskontrolle (verschiedene Modi, abschaltb.)	Serie
Verschiedene Fahrmodi	Serie
Wheely-/Launch-Kontrolle	Serie
Schleppmomentregelung	Serie
Reifendruckkontrollsystem	155 €

TESTURTEIL

MOTORRADTEST

2,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Alltagstauglichkeit	2,2	Fahrverhalten	1,7
Abmessungen/Daten	2,0	Fahrstabilität	2,0
Verarbeitung	2,2	Handlichkeit	1,4
Parken/Rangieren/Tanken	2,1	Federung/Radführung	2,2
Gepäck/Tourentauglichkeit	2,6	Kurvenverhalten	1,4
Serienausstattung	2,2	Fahrverhalten mit Beifahrer	2,5
Wartung	2,2	Sicherheit*	1,8
Ergonomie	2,5	Bremsen	2,1
Sitzposition Fahrer	2,2	Assistenzsysteme	1,2
Ergonomie Beifahrer	2,6	Beleuchtung	2,0
Armaturen	2,3		
Anzeigen	2,4		
Vibrationen	2,7		
Fahrkomfort/ Windschutz	3,2		
Motor/Antrieb	2,2		
Motorstart	2,4		
Leistungsentfaltung	2,5		
Fahrleistungen	1,8		
Verbrauch	2,2		
Laufkultur/Geräusche	2,8		
Kupplung	2,0		
Getriebe	2,0		
Kraftübertragung/Lastwechsel	2,6		

*Sicherheit wird doppelt gewertet