

KTM DUKE 690

PREGI ● Motore potente ed elastico

DIFETTI ● Vibrazioni su pedane e manubrio

PREZZO € 6.990

PROVA NAKED

Addomesticata, ma non troppo...

di Andrea Perfetti | La nuova Duke ha un prezzo abbordabile (da 6.990 €), una sella più bassa e un look da brava ragazza. Ma buon sangue non mente: 70 cv per 149 kg sono garanzia di divertimento totale!



La prova della KTM Duke 690

La ricordavamo come la classica cattiva ragazza. Una supermotard addomesticata, ma non troppo. Sella dura e alta da terra, look da teppista e adrenalina pura in movimento. La quarta generazione della Duke, quella oggetto della nostra prova, volta pagina e cambia mission, come va di moda dire oggi. Il modello 2012 non è una semplice rivisitazione del precedente, lanciato nel 2008, ma una moto nuova da capo a piedi. O quasi. Cambia profondamente l'estetica, e con questa l'ergonomia. Non sono modifiche di poco conto, visto che fanno della nuova Duke una

media naked di ottimo livello, in grado di giocarsela sul mercato alla grande con le principali concorrenti in virtù di un prezzo competitivo (6.990 euro, che diventano 7.490 per la versione dotata di ABS) e di prestazioni molto brillanti.

Presentata nel 1994 con il motore LC4 620, aggiornata nel 1999 con la versione Duke 640 e nel 2008 con il modello 690, la Duke compie oggi 18 anni. Sono 30.000 i suoi estimatori, un numero destinato a crescere oggi grazie alle caratteristiche meno "dure e pure" della quarta generazione.

Duke, family feeling allargato

A prima vista è evidente il richiamo stilistico con la piccola Duke 125 presentata proprio quest'anno, un modello che ha riscosso un grande successo di pubblico, posizionandosi in vetta alle vendite tra le ottavo di litro nel giro di soli 6 mesi. Bene fa dunque la nuova 690 a richiamare l'estetica vincente della piccola Duke. Sono confermati il bel telaio a traliccio in tubi di acciaio e il forcellone in alluminio della precedente versione. È nuovo il frontale, che presenta un fanale meno personale, forse un po' troppo simile alle mascherine delle moto da enduro. E del tutto inedito è il codino, che sfoggia una pregevole struttura in alluminio. Lo scarico abbandona la soluzione sotto-motore e impiega un classico silenziatore laterale, ben rifinito e capace di regalare un sound cattivo al potente motore monocilindrico. I tecnici austriaci hanno lavorato sodo per smussare gli spigoli della Duke, che ora si presenta comoda e adatta a un pubblico eterogeneo. Un po' meno supermoto, un po' più naked sportiva. Ecco spiegata la riduzione di altezza della sella (30 mm in meno, ora sono 835. Ma c'è anche la sella



“ Il motore è quanto di meglio offra oggi il panorama dei **big single**. Ha una potenza **elevatissima**, che va di pari passo con **una erogazione** semplicemente **fantastica** ”



ribassata, a soli 800 mm da terra), che ha una foggia stradale ed è divisa in due porzioni, per il pilota e il suo passeggero. Dimenticate insomma l'asse da stiro della vecchia Duke, bellissimo ma se c'era da viaggiare erano dolori per le chiappe.

690 Ride by wire: lo stato dell'arte tra i motori monocilindrici

Il propulsore monocilindrico, monoalbero a 4 valvole per cilindro, deriva strettamente da quello della Duke 690 R. Impiega però due candele, ciascuna delle quali è gestita da una mappa specifica. E' ovviamente Euro 3, ma la KTM assicura che sin d'ora soddisfa i requisiti delle future normative Euro 4 e 5. I consumi sono stati ridotti del 10%, un ottimo valore se consideriamo che già con la precedente Duke si percorrevano almeno 20 chilometri con un litro di benzina anche andando molto forte. Gli intervalli di

manutenzione raggiungono i 10.000 km. KTM non ha trascurato la parte elettronica che sulla Duke prevede – unica nella gamma KTM, ma anche tra le nude di media cilindrata sino a 700 cc – l'impiego del sistema ride by wire nella gestione dell'acceleratore. In concreto il pilota comanda, ruotando il gas, la centralina elettronica che a sua volta gestisce al meglio l'erogazione della potenza. Nella nostra prova il comando si è comportato davvero bene, azzerando i ritardi e la mancanza di feeling propri dei primi sistemi di questo tipo. La Duke 690 dispone di tre diverse mappature (Sport, Standard e Comfort), selezionabili attraverso uno scomodo switch posto nel sottosella. È disponibile nel catalogo accessori il comando remoto sul manubrio, ma a dire il vero la mappa Standard crediamo possa soddisfare gran parte delle esigenze. Il carattere è sempre sportivo e la gestione della potenza non riserva

mai brutti scherzi, nemmeno sull'asfalto con poco grip. Volete un po' di numeri? La Duke ci dà modo di sbizzarrirci in arditi confronti con le sue concorrenti. Vanta 70 cavalli a 8.000 giri e 70 Nm di coppia massima a 5.500 giri. Pesa 149,5 kg a secco (circa 160 con il pieno di 14 litri). Il rapporto peso/potenza indica un dato esaltante: 2,29 kg/cv. Giusto per capirci, la Kawasaki ER-6n si ferma a quota 2,86 kg/cv (206 kg per 72 cv), la Ducati Monster 696 a 2,47 kg/cv (185 kg per 75 cv). Se invece consideriamo anche le moto monocilindriche, la recente BMW G 650 GS si ferma a 4,25 kg/cv (204 kg per 48 cv). Il cambio ha sei rapporti (comoda la visualizzazione della marcia inserita sul display digitale), e la frizione è assistita dall'ottimo antisaltellamento APTC, che regala degli ingressi in curva da manuale della guida supermotard.

ABS Bosch di nuova generazione, disinseribile

KTM dimostra di avere a cuore il divertimento dei suoi seguaci orange. Si spiega così la scelta coraggiosa – e condivisibile – di rendere disinseribile l'ABS Bosch 9M+ (lo stesso montato sulla SM T). Nella guida disimpegnata o sull'asfalto bagnato è un alleato prezioso a cui non rinunceremmo per nulla al mondo. Sui percorsi misti e in circuito possiamo invece disinserirlo per godere appieno dell'agilità fulminea della Duke e dell'indole supermotard che le nuove vesti naked cercano di celare alla vista. Brembo fornisce i freni. Davanti lavora un disco da 320 mm con pinza ad attacco radiale e quattro pistoncini; dietro troviamo il classico disco da 240 mm con pinza dotata di un solo pistoncino. Sono WP le sospensioni. Alla forcella con steli da 43 mm e 135 mm di escursione (priva di regolazioni) fa da contraltare il mono dotato della stessa escursione, che lavora mediante il leveraggio progressivo Pro-lever. I cerchi sono da 17" e calzano pneumatici (Michelin Pilot sulla moto in prova) nelle misure 120/70-17 davanti e 160/60-17 dietro.

La prova su strada

La Duke 690 ci sorprende ancor prima di accendere il motore. La seduta è diventata comoda (chi conosce il vecchio modello, sa che era tutto fuorché confortevole), ed è agevole per tutti poggiare i piedi per terra. La posizione è da nuda, non ci piove. Il manubrio è bello largo e con una piega diritta, che regala un ottimo controllo dell'avantreno. Controllo che a dirla tutta è reso agevole in ogni situazione dal peso piuma della Duke. 160 chilogrammi col pieno di benzina per una stradale di quasi 700 cc sono un dato senza paragoni, che si fa amare in città e nella guida tranquilla in mezzo al traffico. Per non parlare di quando c'è da divertirsi tra le curve! Ma andiamo con ordine e facciamo un passo indietro.



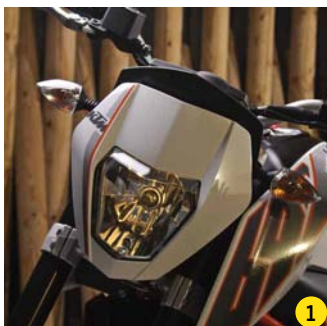
🔊 Ascolta l'intervista a Paolo Carrubba (KTM Italia): *Abbiamo una moto adatta a un pubblico ampio, grazie al prezzo e alla dotazione tecnica* ”



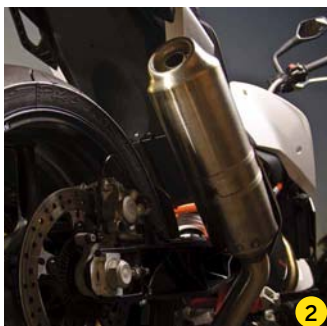


ZOOM

ZOOM



1



2



3

1 Nuovo il frontale, che presenta un fanale meno personale, forse un po' troppo simile alle mascherine delle moto da enduro.

2 Lo scarico abbandona la soluzione sotto-motore e impiega un classico silenziatore laterale.

3 Disco da 320 mm con pinza ad attacco radiale e quattro pistoncini.



La strumentazione è più completa, ha due trip, la temperatura del liquido di raffreddamento e l'indicatore della marcia inserita, mentre manca l'utile livello della benzina. Le leve di frizione e freno anteriore sono morbidissime nell'azione grazie ai loro comandi idraulici. Promosso anche il cambio, preciso e rapido negli innesti. Il motore è quanto di meglio offra oggi il panorama dei big single. Ha una potenza elevatissima, che va di pari passo con una erogazione semplicemente fantastica. Certo, sotto i 2.500 giri ricorda di essere un mono "grosso così" con qualche deciso strappo, ma basta superare i 3.000 per scoprire altri 5.000

giri di divertimento assoluto. Dai 3 ai 5.000 il 690 spinge deciso e pieno, ma è dai 6.000 che mette il turbo e inizia a martellare come un ossesso sino all'intervento del limitatore, posto a quota 8.600 giri. La Duke vanta una propensione esagerata all'allungo, tanto che in sella le sensazioni sono per certi versi paragonabili a quelle di un bel bicilindrico con ancora più schiena ai bassi regimi. Non ci era mai capitato di guidare prima motori mono con un range di utilizzo così ampio, soprattutto nella zona alta del contagiri. A questo punto vi starete chiedendo se a tanti giri corrispondono tante vibrazioni; sono presenti, soprattutto al manubrio e sulle pedane, ma non risultano troppo fastidiose. Durante la prova abbiamo percorso solo pochi chilometri di autostrada a circa 140 km/h, rimane da verificare se su lunghe percorrenze autostradali le vibrazioni possano risultare eccessive. Ma dal primo contatto diremmo di no. La velocità massima è di circa 190 km/h (corrispondenti a circa 196 km/h indicati), un'ulteriore conferma dell'esuberanza motoristica della Duke. Doppia personalità. Se in città si rivela mansueta come la più facile delle naked, è nel misto che la 690 rivela la sua indole sportiva. La sua dote più bella è la capacità di divertire senza impegno. Merito di un'erogazione sempre pronta, che perdona gli errori di guida, e di un peso lillipuziano. Il telaio a traliccio

regala una solidità esemplare, assistito da sospensioni semplici (prive di regolazioni, se si esclude il precarico del mono), ma bene a punto. La forcella dà un grande sostegno anche in staccata, mentre il monoammortizzatore regala la giusta trazione in uscita di curva. Solo in presenza di sconnesioni evidenzia un ritorno piuttosto sfrenato, che invita a moderare la velocità. Ottima la frenata fornita dall'impianto Brembo/Bosch; la caratteristica migliore è senza dubbio la modulabilità, privilegiata a dispetto di un'eccessiva prontezza della risposta, non sempre desiderabile sull'asfalto bagnato ad esempio. L'ABS lavora correttamente e non risulta mai invasivo. Al pilota non resta che scegliere come guidare la sua Duke. In stile supermoto, ritardando al massimo l'ingresso in curva, o da naked sportiva, impostando traiettorie rotonde e pulite. In entrambi i casi le soddisfazioni sono tante, merito di un progetto riuscito e di un motore che, anche nel 2012, rappresenta lo stato dell'arte tra i grossi monocilindrici. La Duke 690 sarà in vendita a partire dal mese di febbraio del 2012 in due colorazioni, bianca o nera, al prezzo di 6.990 euro franco concessionario. Per la versione con ABS, che abbiamo provato, il prezzo sale ma non troppo: 7.490 euro, che ci sembrano assolutamente ben spesi. **M**

↑ **Azzeccata e più alla mano**

Credo che questa duke 690 sia una delle moto più azzeccate del momento, ride by wire con mappature, peso contenuto, consumi migliorati e tagliandi a 10.000km, abitabilità migliorata anche per il passeggero rispetto alla precedente, Pure l'antisaltellamento monta, e freni Brembo con disponibilità di abs 9+.
crazyscientist - 13/12/2011

↑ **Bella moto e prezzo civile..**

Bella moto, intelligente e prestazionale, e prezzo civile, visti i competitors.
Doc430 - 13/12/2011

■ [Leggi e partecipa ai commenti »](#)



KTM
690 Duke
€ 6.990

SCHEDA TECNICA
Tempi: 4
Cilindri: 1
Cilindrata: 690 cc
Raffreddamento: a liquido
Avviamento: E
Potenza: 70 cv (51.5 kW) / 7500 giri
Coppia: 7.14 kgm (70 Nm) / 5500 giri
Marce: 6
Freni: D-D
Misure freni: 320-240 mm
Misure cerchi (ant./post.): 17" / 17"
Normativa antinquinamento: Euro 3
Peso: 149.5 kg
Altezza: 835 mm
Capacità serbatoio: 14 l
Segmento: Naked

Iscrizione a Moto.it Magazine

Registrati a Moto.it e riceverai nella tua casella di posta elettronica la pubblicazione "Moto.it Magazine"

Moto.it Magazine è il sistema più comodo per leggere sempre il meglio di Moto.it. Un magazine settimanale, gratuito, in formato pdf, con i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnato puntualmente nella vostra casella email. Potrai recedere dal servizio quando vorrai, semplicemente entrando nella tua area riservata My Moto. Per accedere al servizio registrati gratuitamente [cliccando qui](#) e configura i parametri dalla tua area My Moto. Come utente registrato potrai anche disporre di moltissimi altri utili servizi.

Milano, 05/10/2011



Moto.it Magazine, i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnati puntualmente nella vostra casella email.

[Leggi subito il numero 33 \(PDF\) »](#)

Editore:

CRM S.r.l., Via Melzo 9 - 20129 Milano
P. Iva 11921100159

Responsabile editoriale

Ippolito Fassati

Capo Redattore

Andrea Perfetti

Redazione

Maurizio Tanca
Cristina Bacchetti
Marco Berti
Francesco Paolillo
Aimone dal Pozzo

Grafica

Thomas Bressani

Collaboratori

Nico Cereghini
Massimo Clarke
Giovanni Zamagni
Carlo Baldi
Massimo Zanzani
Lorenzo Boldrini

COPYRIGHT

Tutto il materiale contenuto in Moto.it Magazine è oggetto di diritti esclusivi di CRM S.r.l. con sede in Milano, Via Melzo 9. Ne è vietata quindi ogni riproduzione, anche parziale, senza l'autorizzazione scritta di CRM S.r.l.

Moto.it

Via Melzo 9- 20129 Milano
Reg. trib. Mi Num. 680 del 26/11/2003
Capitale Sociale Euro 10.000 i.v.
Email: staffmoto@moto.it

Hai in testa una moto ma non sai quale prendere?



Il primo sito di annunci di moto e scooter in Italia, con oltre 65.000 inserzioni disponibili.

Moto usate, nuove, d'epoca e accessori di tutte le marche di concessionari e privati con fotografie.