

KTM 790 Adventure 2026

Avantages et Inconvénients

Comparaison avec deux KTM 390 Adventure

Avis d'un motard lambda après seulement 1 500 km

AVANTAGES

Importants

Amusante à conduire (beaucoup plus que mes vieilles BMW).
Bon rapport Puissance/Poids.
Centre de gravité très bas.
Bonne autonomie (et faire un plein en moto est particulièrement pénible).
Bonne rigidité dans les grandes courbes sur mauvais revêtement (mieux que la 390).
Moteur qui reprend bien à partir de 3 000 tours (4000 pour la 390).
Boîte bien étagée à part la première trop longue.
Hauteur de selle correcte pour moi (1,84) : pieds à plat , genoux légèrement fléchis.
Prises accessoires beaucoup plus facilement accessibles que sur la 390
Prix nettement plus raisonnable que celui de la 890.
Aucune panne sur les trois machines après un total de 22 000 km.

Mineurs

Mode pluie sécurisant (je n'ai pas encore essayé l'Off Road).
J'aime bien la couleur orange !

INCONVÉNIENTS

Majeurs

Première beaucoup trop longue qui ne permet pas de négocier les difficultés au ralenti (épingles à cheveux en pente , sortie de garage en pente) avec un gros risque de caler qui entraîne souvent une chute dans ces conditions. On est obligé soit de passer beaucoup plus vite que raisonnable , soit de faire patiner l'embrayage pour éviter de caler. Par ailleurs dans les embouteillages on va beaucoup plus vite que les voitures au ralenti alors que cette moto très stable permet de rester en équilibre à une vitesse beaucoup plus faible , presque jusqu'à l'arrêt complet.

Position de conduite beaucoup moins agréable que sur la 390 : même avec le guidon reculé au maximum , j'ai encore les poignets cassés , je pense que c'est parce que les repose pieds sont trop en arrière (5 cm ?) ce qui fait qu'on est en appui sur le guidon. Paradoxalement je peux rouler moins longtemps sans m'arrêter sur la 790 que sur la 390 , difficile de faire plus de 2 h ou plus de 100 km (48 km/h de vitesse moyenne sur toutes les machines).

La selle est moins pratique que la selle triangulaire de la 390 qui permet de changer les appuis en roulant : pas assez fine à l'avant vraisemblablement.

Deux capteurs en haut et à gauche du tableau de bord non documentés or l'un s'allume en rouge à l'initialisation et les deux s'allument parfois en orange en roulant : très inquiétant et dangereux car du coup on regarde plus le tableau de bord que la route.

La spatule de béquille est trop petite (comme sur la 390) ce qui nécessite obligatoirement un élargisseur de spatule car ces motos vu leur destination ne sont pas obligatoirement garées sur du béton ou du goudron . Le poids de cet élargisseur aggrave les problèmes de battement de la béquille sur sol inégal (idem pour la 390 ou on a en plus des microcoupures par le capteur de béquille).

Tableau de bord trop horizontal qui reflète le ciel et gêne donc la lisibilité. La bonne orientation à mon avis est quand une perpendiculaire au tableau arrive sur le tiers supérieur du sternum du pilote (ça reflète alors le blouson qui est nettement moins lumineux)

Chauffe beaucoup les genoux ce qui pour ceux (nombreux) qui préfèrent pratiquer la moto l'été est un inconvénient.

Prix relativement élevé y compris celui de l'assurance (2,5 fois celui de la 390)

Susceptible de tenter des jeunes qui n'auraient pas les moyens de l'acquérir par les voies légales. (mes vieilles BMW avaient assez peu besoin d'antivol).

Mineurs

Une jauge de température analogique (aiguille ou %) et non digitale (OK/Mauvais) serait plus rassurante. La gestion de température de la 390 à vitesse équivalente est bien meilleure , elle atteint très vite sa température de fonctionnement et ne chauffe pas du tout. C'est toujours un peu inquiétant de sentir la moto chauffer brusquement quand le ventilateur se met en route et de n'en voir aucune traduction sur l'indicateur de température. Ça n'empêche pas d'avoir une alarme orange ou rouge en plus si ça dépasse les limites.

La jauge à essence n'est pas du tout pratique pour programmer les pleins pour les sorties , ce qui oblige de le faire à l'ancienne en programmant un des trips à zéro à chaque plein (mais c'est moins rapide que de remettre un compteur journalier à zéro !)

Le pare brise me protégerait efficacement si je faisais 10 à 15 cm de moins (1m84) , là il a plutôt tendance à rabattre la visière de mon casque quand elle est relevée.

Manque d'information sur les accessoires disponibles et sans doute quelques petites erreurs dans l'attribution des accessoires aux différents modèles et années de motos mais la moto est encore récente et c'est déjà très bien de disposer de ces documents et des notices de montage en général très bien faites.

CONCLUSION

Même si j'ai beaucoup de plaisir à conduire la 790 Adventure , je trouve qu'elle ne réalise pas le sans faute de la 390 Adventure qui est légère , nerveuse , très amusante et polyvalente pour un coût très raisonnable.

Mais je vis dans une petite île où les routes sympas sont les petites routes sinueuses et pentues , ma vitesse moyenne globale n'est que de l'ordre de 48 km/h et je ne suis pas un pilote expert , je dirais en milieu de peloton des motards du dimanche.