

## KTM 125 Duke

### - Fahrbericht aus MOTORRAD 12/2011 -

Dukes von KTM gelten als eigensinnig, fordernd und sportlich. Weicheier zerbröseln angeblich an ihnen, Fans flippen aus. Wie viel Duke-Gene hat die neue 125er?

Wer einmal eine KTM Duke gefahren hat, verfällt ihr entweder oder steigt nie wieder auf." Zitat eines erfahrenen Motorrad-Testfahrers. Warum? Sowohl die 690er als auch die 990er-Duke sind Bikes, die keinerlei Kompromisse akzeptieren. Sie fordern einen ungewöhnlich harten, sportlich-akrobatischen Fahrstil ein. Neutrales Einlenken? Keine Chance. Gezieltes Radiesfressen funktioniert nur, wenn man Dukes motocross-like über den Lenker abgewinkelt und mit driftendem Hinterrad durch Kurven zwirbelt - für Tourenfahrer und Durch-die-Gegend-Schauer eine Katastrophe. Hinzu kommt: Ihre spitze Leistungsentfaltung stachelt die Piloten an, immer das Maximum zu geben. Immer! Was also kann man von der neuen 125er-Duke erwarten?

Ihre erste Fahrt geht zum Prüfstand, der ihr potente 16 PS bei 9900/min bescheinigt. Damit ist die Duke Klassenprimus. Yamahas aktueller Viertaktmotor, der unter anderem die WR 125 X voranschießt, stemmt "lediglich" 14,8 PS. Doch was sind schon trockene Werte? Jetzt geht's ans Fahren: Die Kleine parkt in der Tiefgarage neben ihrer großen Schwester, der aktuellen 690er-Duke. Trotzdem wirkt die 125er recht erwachsen. Auf die Waage damit: 137 Kilogramm vollgetankt - damit ist die Duke sieben Kilogramm leichter als die WR 125 X. Um zu überprüfen, ob auch Ungeübte mit dem kleinen österreichischen Herzog zurechtkommen, darf Führerschein-Novizin Anna mit auf Testfahrt gehen. Die hat trotz ihrer nur 1,61 Meter Größe mit der 850 Millimeter hohen Duke-Bank keinerlei Probleme. Denn die Taille der kleinen Duke ist angenehm schmal, so erreicht Anna mit beiden Füßen den Boden. Sowohl Schenkelschluss als auch Kniewinkel sind nahezu optimal, erst Fahrer über 1,85 Meter werden Platzprobleme bekommen. Zündschlüssel rundrehen - neben einer Informationsflut erscheint der Slogan "Ready to race" im Cockpit. Wird die Maschine ihm gerecht?

Gestartet wird per Knopfdruck. Sofort schnurrt der 125 Kubik große Einzylinder los und hängt selbst im kalten Zustand perfekt am Gas. Die Testmaschine ist nicht auf 80 km/h reglementiert, sondern offen. Wie schnell sie wohl rennt? Hmm... Erst mal geht's raus in die Sonne. Draußen stockt der Verkehr. Es gilt, die Blechpylonen gekonnt zu umsurren. Hier punktet die kleine Duke mit ihrer angenehmen Ergonomie und dem Fliegengewicht. Wie bei der großen Schwester liegt der Lenker optimal in der Hand, doch die kleine Duke gibt sich besser ausbalanciert, der Kontakt zum Motorrad ist durch das leicht keilförmige Tankdesign optimal. Lediglich die Sitzbank fühlt sich hart und kantig an, was auf Dauer wahrscheinlich für Hornhaut am Hintern sorgt.

Wieselflink sticht die leichte 125er zwischen Blechkarossen bis zur Poleposition vor. Ihre Gangschachtel lässt sich prima sortieren. Gespanntes Lauern aufs Ampelgrün. Die Kupplungsbetätigung ist angenehm weich, zwei Finger reichen völlig aus. Wer touristisch anfahren möchte, kann bereits bei 2000/min einkuppeln. Ampelstarts gewinnt man hingegen nur ab Drehzahlen oberhalb von 6000/min. Wie, das klingt nach übler Luftpumpe? Keinesfalls. Der wassergekühlte Doppelnockenmotor reagiert über den gesamten Drehzahlbereich gut auf Gasbefehle.

Er verschluckt sich nicht, wenn man die Brause bei niedrigen Touren aufreißt, und ist daher auch super fürs Herumdümpeln, Schaufensterspiegeln oder Showmeilen-Posing geeignet. Wer jedoch auf Angriff fährt, bewegt sich immer zwischen 7000 und 10500 Touren. Da geht's nämlich richtig zur Sache, das maximale Drehmoment von 12 Nm stammt der Achttellermotor bei 7800/min. Gemeinsamkeiten mit den großen Dukes? Klar, auch die gieren nach dem oberen Drehzahldrittel. Das war's dann aber schon. Während der 690er extrem rau läuft und fröhlich scheppert und auch der 990er recht rappelig daherkommt, betört der 125er über den gesamten Drehzahlbereich mit seidenweichem Lauf.

Echt seidenweich. Man spürt ihn kaum. Gottlob hört man ihn. Wobei: Für den Hinterherfahrer klingt die Duke 125 wesentlich unspektakulärer als für den Piloten selbst. Was daran liegen mag, dass beim Sound das dumpfe Ansauggeräusch aus der Airbox eine Rolle spielt. Lospreschen aus dem Stand: Bis 80 km/h auf dem Display des GPS-Messgeräts von MOTORRAD erscheinen, vergehen 8,8 Sekunden. Die magischen 100 km/h zeigt das Display nach 17,9 Sekunden. Das klingt erst mal lahm. Deshalb zum Vergleich die Werte der Yamaha WR 125 X, die 9,6 Sekunden für den Spurt auf 80 km/h und sogar 25,1 Sekunden bis 100 km/h braucht. Und wo wir schon dabei sind: Autobahn, ducken, schalten, sechster Gang, Vollgas. Die kleine Duke bringt es auf echte 115 km/h (WR 125 X: 110 km/h). Super! Also wieder runter von der Bahn und abbiegen ins Kurvengeflecht: Wie war das noch bei den dicken Dukes? Merkwürdiges Lenkverhalten mit Motocross- und Supermoto-Einlagen? Pustekuchen! Die kleine Schwester bleibt perfekt auf der Ideallinie und lenkt um Welten neutraler als ihre großen Vorbilder.

Bleiben wir im Kurvenrausch. Einlenken, abklappen, die nächste Kehre heranzoomen und voll in die Eisen. Mühelos verzögern die Bremsen. Hier hat sich KTM nicht lumpen lassen: Vorn zerstört ein radial verschraubter Vierkolben-Festsattel Geschwindigkeit, hinten verbeißt sich ein Einkolben-Schwimmsattel in die Scheibe. Beide Stopper lassen sich hervorragend dosieren und bremsen die Duke blitzartig runter. Auch das Fahrwerk mit seinem Gitterrohrrahmen und der mächtigen 43er-USD-Gabel ist schnellen Ritten gewachsen, es ist straff abgestimmt und garantiert in jeder Fahrsituation Stabilität. Leider sprechen die Federelemente trotz jeweils 160-Millimeter-Wegs nicht besonders sensibel an.

Nur wenige werden mit den Namen der Komponentenhersteller etwas anfangen können: etwa mit Bybre-Bremssätteln oder MRF-Reifen. Doch da die kleine Duke beim KTM-Investor Bajaj in Indien gefertigt wird, stammen auch viele Teile aus dem Land. Allerdings, und das muss dazugesagt werden, meist aus Dependancen namhafter Hersteller wie Brembo (Bremssättel) oder White Power (Fahrwerk). Wer bei "Made in India" trotzdem skeptisch die Nase rümpft, den belehrt ein intensiver Rundgang um die kleine Duke eines Besseren: Die 125er ist gut verarbeitet und besticht durch hochwertige Details wie Stahlflex-Bremsleitungen, LED-Blinker, eine filigrane Gusschwinge oder Armaturen, die nachts beleuchtet sind.

Auch im Alltagsbetrieb gefällt die Duke mit gutem Soziusplatz, ordentlichem Licht und mäßigem Spritverbrauch: Auf sportlich gebratenen 100 Kilometern genehmigt sich der Vierventilmotor lediglich 2,7 Liter Super.

Fazit: Die 125er ist in puncto Sportlichkeit und Optik eine echte Duke. Sie ist wahrlich ready to race. Nebenbei ist sie aber auch die umgänglichste von allen. Denn sie erfreut Weicheier gleichermaßen wie eingefleischte Hardcore-Fans.

Kommentar von Gast-Testerin und Führerscheinneuling Anna (27):

"In den Monaten nach meiner bestandenen Führerscheinprüfung bin ich viele verschiedene Bikes gefahren. Die Spreizung reichte von einer Honda CRM 125 über eine Ducati Monster bis zur Harley 883. Auf keinem Motorrad habe ich mich so sicher und entspannt gefühlt und war deshalb auch ungezwungen zügig unterwegs wie auf der Duke 125. Ihr Handling ist traumhaft, die Bremsen sind super und die Sitzposition vermittelt absolutes Vertrauen. Draufsitzen ist coming home: Alles wirkt vertraut, die Duke wird zum Körperteil. Gäbe es dieses Bike mit vielleicht 300 Kubik und 30 PS - ich würde es sofort kaufen."

## Technische Daten

|   |
|---|
| <b>Motor</b>  |
| Einzylinder-Viertakt, 124,7 cm <sup>3</sup> , 11 KW/15 PS, maximales Drehmoment 12 Nm (8000/min), von 0 auf 80 in 8,8 s, maximale Geschwindigkeit 80 (ohne Drosselung 115) km/h |
| <b>Fahrwerk</b>   |
| Stahl-Gitterrohrrahmen, Telegabel Ø 43 mm, Aluguss-Schwinge   |
| <b>Räder und Bremsen</b>  |
| 2 Scheiben  |
| <b>Maße und Gewicht</b>   |
| Leergewicht 137 kg  |
| <b>Verbrauch</b>  |
| Ca. 2,6 l S/100 km  |
| <b>Preis</b>  |
| 3.995 € (+ Nebenkosten)   |