# Pressepräsentation KTM 125 Duke: Mutiges aus Mattighofen

Von Jens Riedel

Mit dem jüngsten Produkt beweist KTM Mut: Die Österreicher bringen nach langer Pause ein Motorrad für das schrumpfende Segment der 125er und das mit viel Aufwand. Die KTM 125 Duke ist eine komplette Neuentwicklung. Die Mühe hat sich nicht nur gelohnt, wie erste Fahreindrücke beweisen, sondern ist vor allem eine Investition in die Zukunft. Zum einen will KTM mit der jugendlichen Zielgruppe den immer geringer werdenden Motorradnachwuchs ansprechen, zum anderen ist die Marke damit bereits für die einheitliche Führerschein-EU-Regelung zum Januar 2013 bestens gerüstet, wenn die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf 100 km/h angehoben wird.

Kein Kinderspielzeug, sondern ein echtes Motorrad – so lautete eine der Forderungen einer extra für das neue Modell gestarteten Analyse der jugendlichen Käuferwünsche. Das ist KTM mehr als gelungen. Auch gestandene Motorradredakteure waren bei ersten Ausfahrten so angetan von der kleinen Duke, dass ihnen nur eines fehlte – mehr Leistung. Die aber wird es bei KTM nicht geben. Beim 125er-Limit von 11 kW / 15 PS ist werksseitig Schluss. Doch die werden eindrucksvoll ans Hinterrad geschickt. Der völlig neu konstruierte Motor darf als derzeit wohl bestes Antriebsaggregat in der Achtelliterklasse gelten. Er zieht ohne Drehzahlloch sauber hoch und lässt sich auch an Steigungen nicht aus der Puste bringen. Zudem sorgt eine Ausgleichswelle für einen nahezu vibrationsfreien Lauf. Lediglich der Gegenwind hält die KTM 125 Duke hin und wieder davon ab, ihre 100 km/h Höchstgeschwindigkeit zu erreichen. In geduckter Haltung können es auch schon ein Mal ein paar Stundenkilometer mehr auf dem Digitaltacho sein, bergab sind sogar über 115 km/h möglich.

Apropos Digitaltacho. Mit seinen insgesamt neun Anzeigeelementen bietet er sogar mehr Funktionen als manche große KTM, auch wenn hier etwas weniger mehr gewesen wäre. So ist die Drehzahl wegen der winzige Ziffern kaum abzulesen. Nötig ist das aber auch gar nicht, denn ein rot aufleuchtendes Signallämpchen ermahnt den Fahrer knapp oberhalb von 10.000 Umdrehungen, den Gang zu wechseln, bevor der wassergekühlte Vierventiler wenig später unmissverständlich in den Begrenzer läuft.

Nicht nur mit dem Motor haben sich die Mattighofener Mühe gegeben. Auch der Rest der 125 Duke genügt hohen Ansprüchen. Dazu zählen ein leichter, aber besonders stabiler Gitterrohrahmen, eine üppige 43-Millimeter-Upside-down-Gabel vom Spezialisten WP, eine dünnwandige Alu-Schwinge mit offen zur Schau getragenen Versteifungsstreben, Bremsen einer Brembo-Tochter und ein ungewöhnlicher Auspuff. Die Anordnung der Abgasanlage hat sich KTM sogar patentieren lassen. Sie endet noch vor der unteren Aufnahme des Zentralfederbeins in einem kurzen zur Seite herausragenden Endrohr und bestimmt so maßgeblich das eigenständige, aber unverkennbare KTM-Design mit. Gleichzeitig wird so der Schwerpunkt in der Mitte der Maschine konzentriert.

Die Sitzposition ist relativ aufrecht, dennoch spürbar nach vorne orientiert. Der Kniewinkel ist eher sportlich ausgelegt, ohne jedoch die Langstreckentauglichkeit einzuschränken. Das 6-Gang-Getriebe arbeitet präzise, der Kupplungshebel lässt sich mit minimalem Kraftaufwand betätigen. Die Lenkung arbeitet sehr präzise und auch in Schräglagen, in denen die Stiefelspitze leicht über den Asphalt rutscht, macht sich keinerlei Unruhe im Fahrwerk bemerkbar. Etwas Vorsicht verlangt da schon eher die hintere Scheibenbremse mit 230 Millimeter Durchmesser, die ordentlich zupackt und feinfühlig dosiert werden will, um das Hinterrad nicht zu blockieren.

Trotz des hohen technischen Wertes hat KTM das Budget der angepeilten Käufergruppe

nicht ganz aus dem Auge verloren. 3995 Euro kostet die 125 Duke. Möglich macht dies die Montage der Österreicherin in Indien. Die Kosten im Rahmen halten soll auch der moderate Benzinverbrauch. KTM hat in internen Tests Durchschnittswerte von 2,6 Liter bis 3,4 Liter ermittelt. Angaben, die sich bei der ersten Ausfahrt mit der kleinen, aber absolut erwachsen wirkenden Duke bestätigten. Eine E10-Freigabe liegt allerdings nicht vor, da KTM von der Biospriteinführung überrascht wurde.

Lieferbar ist die 125er-KTM ab Ende April. Die derzeitig noch geforderte Drosselung auf 80 km/h Höchstgeschwindigkeit für 16- bis 18-Jährige erfolgt über das Diagnosegerät beim Händler. (ampnet/jri)

Daten: KTM 125 Duke

Motor: Einzylinder, 124,7 ccm, wassergekühlt
Leistung: 11 kW / 15 PS bei 10 500 U/min
Max. Drehmoment: 12 Nm bei 8000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 100 km/h (80 km/h)
Getriebe: 6 Gänge
Tankinhalt: 11 Liter
Leergewicht: 118 kg
Preis: 3995 Euro

# Bilder zum Artikel

KTM 125 Duke.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Buenos Dias

KTM 125 Duke.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Buenos Dias

KTM 125 Duke.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Buenos Dias

KTM 125 Duke.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Buenos Dias

KTM 125 Duke.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Buenos Dias

KTM 125 Duke.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Buenos Dias

KTM 125 Duke.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Buenos Dias

KTM 125 Duke.

Foto: Auto-Medienportal.Net

KTM 125 Duke.

Foto: Auto-Medienportal.Net

KTM 125 Duke.

Foto: Auto-Medienportal.Net

KTM 125 Duke.

Foto: Auto-Medienportal.Net

KTM 125 Duke.

Foto: Auto-Medienportal.Net

KTM 125 Duke.

Foto: Auto-Medienportal.Net

KTM 125 Duke.

Foto: Auto-Medienportal.Net

KTM 125 Duke.

Foto: Auto-Medienportal.Net

KTM 125 Duke.

Foto: Auto-Medienportal.Net