AUFSTEIGER

Nachwuchs gibt's nicht mehr? Schade um die arme Jugend! Denn mit der 125 Duke liefert KTM ein Einsteigermotorrad, für das man gerne nochmal 16 sein möchte. Wir schickten NEWS-Stuntfahrer Dirk Manderbach auf Probefahrt.

von Dirk Manderbach, Fotos KTM

Alles unter Kontrolle: Das Duke-Cockpit bietet mehr Infos als viele Big Bikes

Schon mit der Studie „690 Stunt" hat KTM in den letzten Jahren mein Interesse an Straßenmotorrädern aus Mattighofen geweckt und Hoffnung auf lustige Serienbikes geschürt. Dass die seit 2008 entwickelte 125er Duke wie ein feuchter Teenagertraum aussieht, ist kein Zufall. Mehr als sechs Monate hat KTM mit hartnäckiger Marktforschung die Wünsche und Sehnsüchte junger Fahrer auf den Punkt gebracht. Klare Botschaft: Ein erwachsenes Motorrad und kein Kinderspielzeug sollte es werden, mit eigenständiger Optik und überschaubaren Unterhaltskosten. Also ein sportliches, praktisches und schickes Bike für jeden Tag.

Bei der Vorstellung im Fahrsicherheitszentrum Lüneburg zeigt Werks-Stuntfahrer Rok Bagoros auch gleich, was in der Neuen steckt. Sieht nach einer ganzen Menge aus. Zum Glück darf ich jetzt endlich selber fahren. Auf Anhieb wirkt die KTM sehr hochwertig, die Verarbeitung lässt keine Wünsche offen. Man spürt sofort, wie handlich die Kleine sein muss, und hat schon vor dem Losfahren Vertrauen gefasst. Die Sitzposition ist lässig sportlich und bequem. Sogar an einen anständigen Platz für die 15-jährige Nachbarstochter hat KTM gedacht.

Zündung an. Das kompakte Multifunktionsdisplay liefert eine Informationsfülle, die bei manchem ausgewachsenen Motorrad nur gegen Aufpreis zu haben ist. Neben dem digitalen Drehzahlmesser zeigt es Uhr- und Fahrzeit, den eingelegten Gang, die Gesamtkilometer sowie zwei Tageskilometerzähler. Obendrein gibt es eine Tankanzeige, Verbrauch und Restreichweite sowie die Distanz zur nächsten Inspektion.

Klingt mächtig! Der Motor brommelt leise, aber kernig vor sich hin. Sofort fällt auf, wie freudig der Single am Gas hängt. Dass er dabei kaum Vibrationen verteilt, lässt ihn noch leistungsbereiter wirken. Dabei soll der Wonneproppen auch mit einem breit nutzbaren Drehzahlband und gutem Drehmoment glänzen.

Schon auf der Einführungsrunde über den 1,2 Kilometer langen Handlingkurs kommt keine Langeweile auf. So alltagstauglich sich die Duke gibt, lässt sie sich auch bei sportlichen Einlagen nicht lange bitten. Bei Drehzahlen über 7000 und eifrigem Rühren im Sechsgang-Getriebe überspringt die LCD-Anzeige schon im Fünften die 100-km/h-Marke.

Auch das Fahrwerk funktioniert wie bei einer Großen. Die 43er Upside-Down-Gabel und ein Federbein, das nicht nur federt, sondern auch tatsächlich dämpft, halten hartnäckig Bodenkontakt. Auch beim harten Anbremsen in die Kurve stempelt nichts, die Duke zieht sauber ihre Spur.

Fast kommt mir das Ganze schon zu sensibel vor, bei den ersten flinken Richtungswechseln beschleicht mich ein beinahe schwammiges Gefühl. Doch nach und nach belehrt mich die KTM eines Besseren. Auf den ersten zwei Drittel eher soft und komfortabel abgestimmt, offenbaren die WP-Elemente gegen Ende ungeahnte Reserven.

Auch bei den Bremsen macht KTM keine halben Sachen. Brembo-Tochter Bybre liefert feinste Komponenten nach Österreich. Die 280er Scheibe mit radial montiertem Vierkolben-Bremssattel vorn wäre wahrscheinlich auch einer Varadero gewachsen, die 230er Scheibe hinten liefert gute Unterstützung, sobald das Rad wieder auf dem Boden ist. Stahlflex-Bremsleitungen? Ehrensache!

Ein Teenagertraum: Die 125 Duke ist ein erwachsenes Motorrad und kein Kinderspielzeug

Runter vom Rundkurs, ab auf die Landstraße. Tempo 100 km/h ist schnell geknackt, selbst darüber hinaus hat die Duke noch Reserven. Trotz aller Vollgas-Action meldet das Display nur einen Durchschnittsverbrauch von 3,7 Liter. Die Bosch-Elektronik setzt Gasbefehle nicht nur knackig um, sondern scheint auch Durst und Leistung bestens zu kombinieren.

In Zusammenarbeit mit einem Gangsensor drosselt Papa Bosch zudem die Höchstgeschwindigkeit auf den im Land der Zulassung erlaubten Wert. Klar, dass sich der deutsche Nachwuchs auch auf der Duke mit Tempo 80 zufriedengeben muss.

LED-Bremsleuchten, LED-Blinker, LED-Kennzeichenbeleuchtung – gerade als ich darüber nachdenke, dass die kleine Duke auch von hinten verdammt schlank, hübsch und hochwertig aussieht, ist unsere lustige Ausfahrt auch schon vorbei. Doch schon im Serientrimm ist die 125 Duke kein Ding, das man dann einfach so in die Ecke stellt. Sondern ein feines, kleines Motorrad, das man in die Garage zerren und mit individuellem Zierrat schmücken möchte. Schlauerweise hat KTM schon ein durchdachtes Zubehör-Programm aufgelegt, mit dem jeder Besitzer sich seine ganz eigene Duke zurechtmachen kann.

Wenn das alles nicht endlich cool genug ist, um die Jugend zurück an die Luft zu holen, weiß ich auch nicht weiter. Wie auch immer, zumindest in meiner Wheelie-Schule dürfte die KTM Duke 125 eine prima Figur machen. Ich hab gleich zwei bestellt.

Technik

Motor:	Einzylinder Viertakt, flüssigkeitsgekühlt, vier Ventile/Zylinder
Hubraum:	125 cm³
Leistung:	11 kW (15 PS) bei 10 500 min⁻¹
Drehmoment:	12 Nm bei 8000 U/min⁻¹
Reifen v/h.:	110/70 R 17 / 150/60 R 17
Federwege v/h:	160/160 mm
Bremsen v/h:	280-mm-Scheibe mit Vierkolben-Festsattel / 230-mm-Scheibe mit Einkolben-Schwimmsattel
Tankinhalt:	11 l
Leergewicht:	115 kg
Sitzhöhe:	810 mm
Preis zzgl. Nk.:	3995 Euro

Na endlich: Mit dem sportiven Einzylinder lässt sich Dirk nicht lange bitten