

Liebe Eltern, Onkels, Tanten und Großeltern – für euch das Wichtigste gleich vorweg: Die hier beschriebene RC 125 kostet 4499 Euro. Kein Pappstiel, aber immerhin hat der kleine KTM-Supersportler serienmäßig ABS an Bord. Ob der kleine Flitzer sein Geld wert ist, klären wir bei der Fahrpräsentation in Linz. Zunächst führt man uns ins dortige Technikmuseum, wo die Fachpresse den 15-PS-Miniracer erstmals in Augenschein nimmt. Einstimmiger Tenor der alten Männer: »So was hätten wir uns damals auch gewünscht.« In der Tat, die kleine RC ist eine ziemlich stattliche und schnittige Maschine. Ein kleines Motorrad, nicht ganz erwachsen, aber definitiv über den Begriff »Moped« erhaben. Das kantige Stealth-Design von der großen Schwester, knackige Heckpartie, fette 43er-USD-Gabel, LCD-Cockpit und – ganz wichtig – eine dicke Hinterradpelle im 150er-Format. Damit lässt sich auf dem Schulhof garantiert die eine oder andere Schnitte machen. Der Filius sollte jedoch nicht versäumen, auf die Mitfahrgelegenheit in zweiter Reihe explizit hinzuweisen. Das vermeintliche Single-Heck der RC 125 ist eine echte Weltneuheit. Was aussieht wie ein Einmann-Höcker, ist in Wirklichkeit ein Sitzpolster für den Sozios. KTM hat als erster Hersteller ein Produktionsverfahren entwickelt, um den Sattel in eine derartige Form zu bringen. Genial gelöst, und die Haltegriffe sind unauffällig in die Heckverkleidung integriert. Wir werden derartiges sicher bald auch bei großen KTM's finden. Doch der geniale Höcker kann nicht über weniger erfreuliche Details hinwegtäuschen. Bei genauerer Betrachtung wird der Kostendruck im Einsteigersegment sichtbar. Design-Aufkleber und unschöne Schweißnähte am Gitterrohr trüben das Bild. Die 125er kann ihren Produktionsstandort Indien schwer leugnen. Neben Details bei der Verarbei-

# Jugend forscht

Nach dem Erfolg der Achtelliter-Duke präsentiert KTM nun auch ein sportliches RC-Modell mit 125-Kubik-Motor. Wir durften den 15-PS-Renner in Oberösterreich testen und staunten nicht schlecht.





# sch



KTM serviert der Generation Smartphone Superbike-Ausstattung mit Radialbremse, 43er-USD-Gabel und knackigem Auspuff hinter dem Vierventil-Single.

Zwei Projektionsscheinwerfer, in den Spiegelarmen integrierte Blinker sowie Tagfahrlicht im Schnabel prägen das Gesicht des RC-Renners.

tung zeugen auch die Reifenmarke »MRF Revz« und Bremsenhersteller »Bybre«, eine Tochterfirma von Brembo, von der Kooperation mit dem indischen Partner Bajaj, wo KTM seine Modelle bis 390 Kubik fertigen lässt.

## **Auch im Nassen gewohnt souverän – das Bosch-ABS**

Wir wollen aber nicht vorschnell urteilen. Ob die Komponenten funktionieren, wird die Testfahrt zeigen. Diese findet zwar leider im Regen statt, doch umso sensibler fühlt man sich als Tester in das Fahrzeug hinein. Im nassen Sattel fallen Kleinigkeiten wie der weite Leerweg am Bremshebel sofort auf. Über die Wirkung der Mono-Bremse kann man hingegen nicht meckern. Die Radialzange beißt vorzüglich in die 300-mm-Scheibe, für einen klaren Druckpunkt sorgen stahlummantelte Bremsleitungen. Gewohnt souverän regelt das Bosch-ABS, wenn die in-







Das Cockpit informiert digital und umfangreich, lediglich die Drehzahl ist schlecht lesbar (l.).

Genial: Was aussieht wie ein Mono-Höcker, ist ein vollwertiger Sozius-Sitz.



dischen Gummis auf nassem Asphalt und Straßenbahngleisen den Halt verlieren. Die MRF-Bereifung hat inzwischen etwas Nassgrip zugelegt, doch der Unterschied zu Premiummarken ist spürbar. Speziell das Vorderrad wirkt etwas hölzern und bietet wenig Rückmeldung, obwohl die WP-Gabel relativ straff abgestimmt ist. Beim Aufsitzen tauchen beide Federelemente zunächst relativ tief ein, eine ordentliche Progression bietet jedoch auch bei sportlicher Fahrweise ausreichend Reserven. Der schlanke Flitzer biegt recht zackig ums Eck, wenn man den Achtelliter-Viertaktmotor gut bei Laune hält. Unter 6000 Umdrehungen wirkt der Viertakter noch etwas angestrengt, darüber geht es mit dem kleinen Motörchen erstaunlich flott voran. Vibrationen halten sich dank Ausgleichswelle in Grenzen, lediglich in oberen Regionen kribbelt der Einzylinder an Stummel und Raste. Sein

maximales Drehmoment entwickelt der KTM-Single bei 8000 Touren, alle 15 Pferde galoppieren bei 9500 Umdrehungen. Freilich muss viel geschaltet werden. Damit leistungshungrige Youngster nicht ständig in den Drehzahlbegrenzer bei 10.500 U/min orgeln, hat KTM einen zweistufigen Schaltblitz im Cockpit verbaut. Den braucht's auch, denn gut lesbar ist die LCD-Drehzahlinformation nicht. Dafür informiert das Cockpit gut sichtbar über Geschwindigkeit und eingelegten Gang.

### RC-typisch – es passt auch für große Fahrer

Erfreulich wie sinnvoll sind beleuchtete Lenkerarmaturen, an so was könnte man sich gewöhnen. Insgesamt also eine recht hochwertige Ausstattung, gepaart mit großzügig angelegter Ergonomie. Man sitzt sportlich, aber nicht extrem. Ganz RC-typisch passen auch große Fahrer

bequem ins sportive Superbike-Layout. Einzig der Fahrersitz trübt nach ein paar Stunden das Wohlgefühl des Allerwertesten. Dass Fahrspaß aber keine Frage von Leistung ist, zeigt sich am Nachmittag auf trockener Straße. Trotz sportlicher Sitzposition winkelt die RC ebenso lässig durchs Winkelwerk wie die Duke-Schwester. KTM hat den sonst baugleichen Duke-Rahmen handlicher gemacht. Verkürzter Radstand, weniger Nachlauf und ein steilerer Lenkkopfwinkel gleichen schlechtere Hebelverhältnisse am Stummellenker aus. Um bis aufs Knie umzulegen, fehlen jedoch Vertrauen und Rückmeldung vom Vorderrad. Auf der Geraden entwickeln sich dafür engagierte Windschattenduelle. Mit etwas Anlauf und optimaler Schaltarbeit zeigt der Digitaltacho 130 km/h. Sicher etwas optimistisch, aber der Speed der 140 Kilo leichten RC reicht dicke, um wirklich flott im Landstraßenverkehr mitzuschwim-

men. Dass der kleine Viertakter trotz hohem Volllastanteil und vielen Testrunden auf dem Fahrsicherheitsgelände laut Tankanzeige auf rund 130 Kilometern nur etwa ein Drittel aus dem 10-Liter-Tank gezogen hat, deutet auf eine entspannte Taschengeldsituation hin. Immerhin – an dieser Stelle kann die liebe Verwandtschaft aufatmen. Auch sonst sind vom Filius wenig Optimierungswünsche zu erwarten. LED-Blinker und Rücklicht und sonstige Upgrades und Gimmicks sind bereits Serie. Nach bewährten KTM-Motto ist der sportliche Einstieg »ready to race« und dank ABS auch sicher. Nur an einem Posten hätten die Mattighofener nicht sparen und der RC anständige Reifen besorgen sollen, die sind nämlich sicherheitsrelevant wie rennentscheidend.

Text: Dieter Hamprecht  
Fotos: KTM

### Technische Daten

#### KTM RC 125

**Motor:** Leistung 11 kW (15 PS) bei 9500/min, max. Drehmoment 11,8 Nm bei 8000/min, wassergekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, Hubraum 125 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 58 x 47,2 mm, Verdichtung 12,6 : 1, vier Ventile, zwei oben liegende Nockenwellen, Nasssumpfschmierung, Zünd-/Einspritzelektronik, E-Start, G-Kat (Euro 3), Mehrscheiben-Nasskupplung, Sechsganggetriebe, O-Ringkette  
**Fahrwerk:** Stahl-Gitterrohrrahmen, 43-mm-USD-Gabel, Zweiarml-Leichtmetallschwinge, Zentralfederbein direkt angelenkt, Federbasis einstellb., Federweg v./h. 125/150 mm, LM-Gussräder, v. 3,0 x 17, h. 4,0 x 17, Reifen v./h. 110/70 ZR 17/150/60 ZR 17, v. 300-mm-Scheibenbremse m. Vierkolben-Radial-Festattel, h. 230-mm-Einkolben-Schwimmsattel  
**Maße und Gewichte:** Radstand 1340 mm, Lenkkopfwinkel 66,5 Grad, Nachlauf 88 mm, Sitzhöhe 820 mm, Gewicht trocken 135 kg, Tankinhalt 10 l  
**Preis:** 4595 Euro plus Nk., zwei Jahre Mobilitätsgarantie oder 20.000 km  
**Farbe:** Schwarz



Unterm Kleid ist das RC-Modell mit der 125er-Duke nahezu baugleich.