

## TEXTO ORIGINAL EN ESPAÑOL

El tacto del embrague es muy suave, a pesar de que es por cable en vez de hidráulico como en el resto de las KTM que he probado. Lo accionamos, metemos primera y salimos y... ¿qué ocurre aquí? Por primera vez tengo una sensación extraña encima de una moto. El empuje es continuo, casi eléctrico diría yo, dando la impresión de que la moto no acelera pero va ganando velocidad y rápidamente mientras vamos empalmando una tras otra marchas hasta cuarta velocidad. En un momento y si no tenemos cuidado, circulamos a velocidades ilegales para la ciudad así que toca soltar el gas y dejar que la retención del motor modere nuestra velocidad.

No hay ninguna vibración y el motor apenas suena. El escape nos deleita con un sonido ronco y metálico, pero no demasiado fuerte, que no llega nunca a molestar ni a nosotros ni al resto de usuarios de la vía. Comenzamos a callejear en entorno urbano total: coches, semáforos, cruces, giros a escuadra... la KTM 125 Duke se comporta como moto ciudadana que es perfectamente. El tacto del cambio es suave y preciso aunque de vez en cuando tenía problema en el paso de primera a segunda, más achacable a la juventud de la unidad (sólo 500 kilómetros) que a otra cosa, aunque quizás el recorrido de la palanca sea un poco largo. Herencia del off-road.

Lo mejor es manejarla completamente con la rueda delantera. Con su ligereza y el ancho manillar podemos remar de un lado a otro y culebrear con ella, dejando que se retuerza de dirección para hacer los cambios de peso. Es muy divertida. Y una vez que llegamos a curvas cerradas, no hay problemas, podemos dejarla caer de vueltas hasta poco más de mil vueltas y abrir gas a tope. La KTM 125 Duke responde inmediatamente sin ninguna duda ni vibración. Se nota que a pesar de ser un motor pequeño dispone de mucho par.

Delante de nosotros se abre la carretera y comienza a ser más rápida lo que nos permite explorar el comportamiento de la moto en carretera. Subimos vueltas en tercera... cinco mil... seis mil... siete mil (notamos un incremento de empuje)... ocho mil... nueve mil... un poco antes han aparecido unas ligeras vibraciones en los pies diez mil y se nos enciende la luz de aviso para cambiar de marchas. Si amigos, la pequeña KTM 125 Duke lleva luz de sobre régimen para cambiar de marchas, como las deportivas gordas.

Ya vamos a velocidad de crucero, 90-100 sin ningún problema. Vale, no hay empuje y si queremos adelantar un coche que vaya más lento (a 80 por ejemplo) necesitaremos lanzar la moto desde lejos y tener bastante espacio para completar el adelantamiento. Pero es que tenemos que recordar que vamos sobre una moto de 125cc y 15 caballos.

Llegamos a una zona de curvas y empezamos a buscarle las cosquillas. Hay poca retención de motor y tenemos que ser muy finos con el cambio para a la salida de la curva, estar siempre sobre las seis mil vueltas y poder aprovechar el máximo empuje del motor, si no, veremos como la moto nos pide una marcha menos para ir un poco más alegres. La KTM 125 Duke pide conducción fluida, con paso por curva rápido, algo que nos permite sus buenas suspensiones y neumáticos. Incluso diría que la suspensión trasera es demasiado dura y seca para mi gusto y alguna vez en ciudad nos parecerá que se nos caen los empastes al pasar sobre algún bache. Pero claro, en carretera lo agradecemos.

## TEXTO TRADUCIDO EN INGLÉS

The clutch feels very smooth, despite being cable-operated instead of hydraulic like the other KTMs I've tried. We engage it, shift into first, and take off and... what's happening here? For the first time, I have a strange sensation on a bike. The thrust is continuous, almost electric, giving the impression that the bike isn't accelerating but is gaining speed quickly as we shift through the gears up to fourth. In a moment, and if we're not careful, we're traveling at illegal speeds for the city, so we need to let off the throttle and let the engine braking moderate our speed.

There are no vibrations and the engine barely makes a sound. The exhaust delights us with a throaty, metallic sound, but not too loud, never bothering us or other road users. We start maneuvering through the urban environment: cars, traffic lights, intersections, sharp turns... the KTM 125 Duke behaves perfectly like the city bike it is. The gear shift is smooth and precise, although occasionally I had trouble shifting from first to second, more attributable to the newness of the unit (only 500 kilometers) than anything else, though perhaps the lever travel is a bit long, an off-road heritage.

The best way to handle it is completely with the front wheel. With its lightness and wide handlebar, we can maneuver it from side to side and weave through traffic, letting it twist for weight changes. It's very fun. And once we get to tight corners, there are no problems, we can let it drop to just over a thousand RPMs and open the throttle fully. The KTM 125 Duke responds immediately without any hesitation or vibration. Despite being a small engine, it has plenty of torque.

The road opens up in front of us and starts to get faster, allowing us to explore the bike's behavior on the road. We rev up in third... five thousand... six thousand... seven thousand (we notice an increase in thrust)... eight thousand... nine thousand... a little earlier, slight vibrations in the feet appear at ten thousand and the shift warning light comes on. Yes, friends, the little KTM 125 Duke has an over-rev light for shifting, just like the big sports bikes.

We're now cruising at 90-100 km/h without any problems. Okay, there's no thrust, and if we want to overtake a slower car (going at 80, for example), we'll need to launch the bike from a distance and have plenty of space to complete the maneuver. But we must remember that we're on a 125cc bike with 15 horsepower.

We reach a twisty section and start pushing it. There's little engine braking, and we need to be very precise with the shifts so that at the exit of the corner, we're always above six thousand RPMs to take full advantage of the engine's thrust. Otherwise, the bike will demand a lower gear to go a bit faster. The KTM 125 Duke calls for fluid riding, with fast cornering, something its good suspensions and tires allow. I'd even say the rear suspension is too hard and stiff for my taste, and sometimes in the city, it feels like our fillings might fall out when going over a bump. But, of course, on the road, we appreciate it.