



# DAS WELT MOTORRAD



TEXT MICHAEL BERNLEITNER

FOTOS PRIELINGER (1), BERNLEITNER (1), KTM (3)



## Die vielleicht grimmigste 125er seit Menschen- gedenken klopft an die Tür. Wir bringen die Details zur Entstehung der Duke Light

Die letzte reine Straßen-125er von KTM, eine Comet RS mit Fichtel-&Sachs-Motor, wurde noch in einer dunklen Zeit gebaut, als in den heimischen Diskotheken Gin Fizz und ähnliches blind machendes Gebräu der letzte Schrei war. Vor gut über 30 Jahren. Die 125 Duke ist somit für das KTM-Werk der jüngeren Zeitrechnung absolutes Neuland.

Der Markt für leichte Mobilität mit diesem Hubraum ist riesig: Asien und Südamerika sowieso; in vielen europäischen Ländern dürfen 125er ab 16 Jahren gefahren werden, auch in Österreich soll es ab 2013 so weit sein. Die junge und jung gebliebene Zielgruppe ist es dann auch, die von der Achttelliter-Duke angesprochen werden soll. Und man ist dem Ruf der Marke verpflichtet, keine lauwarmeren Vehikel zu erzeugen. KTM-Chef Stefan Pierer: „Wir wollen den jungen Leuten klar machen, dass man mit einer KTM automatisch in der ersten Startreihe steht!“

**(1)** Hier sind die hellen Köpfe, die hinter der 125 Duke stecken, v.l.n.r.: Robert Prielinger, Peter Gorbach und Andreas Wimmer

Um hier zu punkten (und erst recht in den Überseemärkten), muss die Maschine aber preislich halbwegs am Boden bleiben. Diese Bodenhaftung hat die kleine Duke jedenfalls: Das KTM-Versprechen, einen Kaufpreis unter 4000 Euro zu realisieren, konnte mit 3898 Euro klar eingehalten werden. Das Motorrad wurde in Salzburg (Gerald Kiska) designt und in Oberösterreich konstruiert, gebaut wird es vom indischen KTM-Partner Bajaj Auto. Bajaj ist mittlerweile an KTM drittelbeteiligt; das Unternehmen produziert im Jahr über drei Millionen Dreiräder. Den Startschuss für das Projekt gab's ungefähr zum Jahreswechsel 2007/2008, im März 2011 soll nun die Serienfertigung der 125 Duke beginnen.

In Mattighofen treffen wir drei hochkarätige KTM-Techniker, die sich um die Duke von Beginn an gekümmert und die Flugstrecke Österreich – Indien mittlerweile dutzende Male hinter sich haben: DI Robert

Prielinger, Leiter der Entwicklungsabteilung für Straßenbikes, ist der KTM-Kontaktmann zum indischen Partner; DI Peter Gorbach ist Leiter der KTM-Motorenentwicklung; und Andreas Wimmer ist seit einem knappen Jahr als Projektleiter für die 125-Kubik-Klasse bei KTM zuständig. KTM ist vor allem als Produzent

**„Mit KTM steht man automatisch in der ersten Startreihe!“**

von Hochleistungsmotorrädern – ready to race – bekannt. Und natürlich wollen wir wissen, wie schwierig es überhaupt ist, in einer Fabrik im mittleren Osten einen geforderten Qualitätsstandard sicherzustellen. Robert Prielinger: „Mit ihrer unglaublich hohen Jahresproduktion sind die Bajaj-Leute natürlich keine Anfänger. Wir haben extrem hohes technisches Wissen vorgefunden und man kann



mit Katalysator und die vibrationsmindernde Ausgleichswelle. Die 43 Millimeter massive Upside-down-Telegabel und Zentralfederbein wurden von WP entwickelt und kommen von Endurance: Mit 160 Millimetern ist der Federweg vorne und hinten mehr als reichlich, aber die Grundabstimmung ist europäisch straff. Bybre, eine indische Tochterfirma des italienischen Bremsspezialisten Brembo, steuert die Bremsanlage bei: Die Duke-Fahrer kommen sogar in den Genuss einer in der 125er-Klasse sensationellen Vierkolben-Radialbremzange. Und MRF (übersetzt: „Madras Gummi-Fabrik“) hat extra für die Nachwuchs-Duke einen Radialreifen entwickelt, der deutlich fetter auftritt als die Klassenkonkurrenz. 125er-Projektleiter Andreas Wimmer: „Würde die Duke in Europa gebaut, müsste sie mindestens um die Hälfte mehr kosten. Außerdem hat unser Partner Bajaj unschätzbare Marktkenntnisse und ebnet uns den Weg zu enormen Absatzmöglichkeiten.“

Die ausgedehnten Testprozeduren erfolgen wiederum in Spanien und in Oberösterreich, wo die Triebwerke am Prüfstand je hundert Stunden unter Vollast aushalten müssen. Im wirklichen Leben wäre das Dauervollgas von Wien nach Wladivostok. Wie geht's nachher weiter? Für Indien wird zusätzlich eine 200-Kubik-Variante erzeugt, deren Leistungsteile in Europa wahrscheinlich als Tuning-Kit angeboten werden. Ein möglicher, finanziell erschwinglicher Duke-Rookie-Cup in einigen europäischen Ländern liegt da natürlich nahe.



eigentlich sagen, dass man in Indien Fahrzeuge auf jedem Qualitätsniveau erzeugen kann, das gewünscht wird.“ Bis auf die Felgen, die aus China kommen (wo auch fast alle der japanischen Motorradmarken ihre Räder einkaufen) und Alu-Teilen aus Polen wird die 125 Duke komplett in Indien hergestellt. Peter Gorbach: „Für manche der Zulieferfirmen stellen wir schon sehr hohe Anforderungen. Aber das Qualitätsbewusstsein ist vorhanden und mit der richtigen Zusammenarbeit sind die Aufgaben gut zu bewältigen.“

Woraus setzt sich also die Duke zusammen? Die Einspritzanlage samt

33-Millimeter-Saugrohr wird vom indischen Bosch-Partner hergestellt. Bei der Entwicklung des 11,3 kW (15 PS) starken DOHC-Vierventilmotors wurde großer Wert auf Treibstoff-

## Radialbremsen jetzt, superleichtes ABS schon bald

Effizienz gelegt, das Ziel war ein Verbrauch von nicht mehr als drei bis dreieinhalb Liter auf hundert Kilometer. Zu den Feinheiten der Motorkonstruktion gehören der massenzentralisierte Unterflur-Auspuff



Eine weitere Baureihe mit einer Hubraumspreizung über 250 Kubik soll sich vor allem in Viertelliter-Hochburgen wie dem Wachstumsmarkt Brasilien beliebt machen. Das von Bosch vor wenigen Monaten vorgestellte, enorm kompakte und leichte Motorrad-Antiblo-

ckiersystem wird früher oder später auch in der Duke Light Einzug halten. Die weiteren, bis 2013 kommenden Modellvarianten mit dem neuen Hi-tech-Viertakter von KTM liegen flach auf der Hand: eine Enduro und eine vollverkleidete Version. 16 sollte man sein. ☺

**moto mobil**

KTM 125 DUKE

125er-daten

MOTOR	..... 1-Zyl.-4-Takt, flüssig gekühlt, DOHC, 4 Ventile, EFI	
HUBRAUM	.....	124,7 ccm
LEISTUNG	.....	11,3 kW (15 PS) bei 10.500/min
DREHMOMENT	.....	12 Nm bei 8000/min
GETRIEBE	.....	Sechsgang
FAHRWERK	..... Chrom-Molybdän-Gitterrohrrahmen	
AUFHÄNGUNG vo/hi	..... WP USD-Gabel 43 mm, Monoshock	
RADSTAND	.....	1350 mm
FEDERWEG vo/hi	.....	160/160 mm
BEREIFUNG vo/hi	..... MRF Radial 110/70-17, 150/60-17	
BREMSEN vo/hi	..... Scheibe 280 mm 4-Kolben/Scheibe 230 mm	
SITZHÖHE	.....	810 mm
TANKINHALT	.....	11 l
GEWICHT (fahrfertig, ohne Treibstoff)	.....	ca. 118 kg
SPITZE	.....	ca. 120 km/h
VERBRAUCH	.....	n. a.
EXTRAS	..... Hecktasche, Tankrucksack, Handprotektoren, ... Tankpad, Solositzbank, Dekor-Set, Wave-Scheiben u. v. m.	
PREIS	.....	€ 3898,-
VERTRIEB/INFO	.....	<a href="http://www.125duke.com">www.125duke.com</a>

**[1]** Showfahrer Rok Bagoros, Slowenien, holt hier mitten im Winter seine 125 Duke in Mattighofen ab und hat an ihr sichtlich Freude

**[2]** Hier wird's resch. Aus dem spanischen Test-Tagebuch: „Dezember in Granada. Unerwartet dünne Luft auf 2000 Meter Seehöhe!“

**[3]** Aufgemotzt, gepimpt bis zum Geht-nicht-mehr: Räumt man die KTM-PowerParts-Regale leer, ist das Taschengeld endlich weg

**CABERG**  
 CABERG HyperX  
 - abnehmbares Kinnenteil  
 ab € 219,90

**CABERG Riviera V2+**  
 - mit integrierter Sonnenblende  
 € 89,90



€ 99,90  
**BELO Nina**  
 - warme Daunenjacke für die kühlen Tage

€ 159,90  
**IXON Edge**  
 - Kragen abnehmbar mit warmem Futter

Erhältlich im guten 2-Rad Fachhandel  
 Produkt-HOTLINE und Händlernachweis:  
 Tel +43 (0)5574 75747  
 info@belo.at / www.belo.at

LOITZ Großhandel  
 A-6923 Lauterach