

MOTO SPORT

SCHWEIZ

NAKED BIKE

**SCHWER ZU
SCHLAGEN**



**KTM
125 Duke**

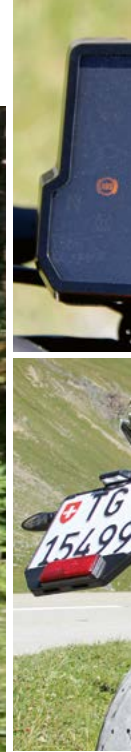


10. MSS-CERVELAT-GP

**GROSSER
125ER-
VERGLEICH**

KTM 125 DUKE

KLEINES BIEST



Die KTM 125 Duke sieht ihren Geschwistern bis zur Biest genannten 1290 Super Duke zum Verwechseln ähnlich. Sie ist aber alles andere als eine Mogelpackung, denn mit TFT-Display, LED-Beleuchtung, Gitterrohrrahmen und gutem Fahrwerk ist die flinke 125er Duke in ihrem Segment die Messlatte für die Konkurrenz.

TEXT UND BILDER: **TOBIAS KLOETZLI**

EIN SCHARFES EISEN
ist bereits die Kleinste aus der KTM-Duke-Familie: Ihre Optik und ihre Dimensionen sind mit der 390 Duke identisch. Aber auch der 790 Duke, ja gar der bösen 1290 Super Duke, ist sie wie aus dem Gesicht geschnitten – sie ist nur wenige Zentimeter kompakter als KTM's «Biest». Sie ist also kein halbwüchsiges Einsteiger-Töffli, sondern ein vollwertiges ausgewachsenes Motorrad, das viel Platz und Bewegungsfreiheit bietet. Mit einer Sitzhöhe von 830 mm werden sich Fahrer unter 165 cm allerdings nicht mehr mit beiden Füßen sicher abstützen können.

VOLLE AUSSTATTUNG
Neben der nicht zu knappen Sitzhöhe unterstreicht die umfangreiche Ausstattung, dass man auf einem vollwertigen Töffli sitzt. Das mit dem Handy koppelbare TFT-Farbdisplay, die markante Front, die LED-Scheinwerfer, Positionslichter und Blinker, die Upside-down-Gabel und die radial angeschlagene Vierkolbenbremse vorn zeugen von Qualität. Die kantige Formsprache mit weit nach vorn reichender, spitzer Seitenverkleidung, hohem, kurzem Heck, schickem Gitterrohrrahmen oder der offenen Alu-Schwinge schmeicheln dem Auge, ma-

chen sie zum Hingucker und fördern den Besitzerstolz.

UNKOMPLIZIERT
Den breiten Lenker gut im Griff, starte ich den 125er Viertakter per Knopfdruck. Die leichtgängige Seilzugkupplung ist gut dosierbar, sodass das Anfahren problemlos gemeistert wird. Begleitet von einem vergleichsweise ansprechenden, aber nicht zu lauten Sound schalte ich die Gänge durch und erreiche bald die örtliche Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/h. KTM schöpft die für den Führerschein A1 erlaubte Leistung von 15 PS voll aus.

Man sitzt bequem, aber vorderradorientiert fahraktiv auf der Duke. Der enge Knieschluss sorgt für guten Halt. Der eher straff gepolsterte Sattel sitzt sich nicht durch und erlaubt so auch längere Etappen.

FLINK, ABER NICHT ZAPPELIG

Eher auf der straffen Seite ist auch die Fahrwerksabstimmung – so wie es sich für sportliche Naked Bikes gehört. Die rassige 125er Duke wirkt dennoch nie unkomfortabel, verwöhnt aber mit viel Rückmeldung von der Fahrbahn, zieht einen sauberen Strich durchs Kurvenrevier und sorgt so für viel Vertrauen. Bei der Fahrwerksabstimmung und der Geometrie ist den Österreichern ein guter Kompromiss gelungen, denn die handliche Duke wartet nie mit bösen Überraschungen oder Unruhe auf.



1



2



3



4

1 - Das TFT-Display mit Ganganzeige und Uhr liefert auch Informationen über Verbrauch, Reichweite Durchschnittsgeschwindigkeit usw. und verfügt über Bluetooth-Konnektivität.

2 - Mit der identischen LED-Front wie die 1290 Super Duke R ist die 125 Duke selbst von Kennern erst auf den zweiten Blick als solche zu erkennen.

3 - Das scharfe, kurze Heck schreit nach einem Nummernschildhalter aus dem Zubehör-Programm.

4 - Der Einzylinder mit vier Ventilen geht bis an die gesetzliche Leistungsgrenze für den Führerschein A1.



Auch auf der Bremse schenkt die Einstiegs-Duke viel Vertrauen. Die Zangen von ByBre – die Marke gehört zum Brembo-Konzern – lassen sich gut dosieren, sind nicht zu bissig, verzögern bei Bedarf mit ABS-Unterstützung aber brachial. Der begrenzende Faktor bleibt lediglich die Motorleistung, denn die 125 Duke verfügt über riesige Reserven. Immerhin sitzt ihr 15 PS starker 125er in demselben Fahrwerk wie der 29 PS stärkere Motor der KTM 390 Duke.

SCHICKES ALLTAGSBIKE Mit 15 PS kann man definitiv Spass haben. Erst über 80 km/h oder am Berg fordert die Beschleunigung etwas Geduld. Auf der Autobahn reicht es unter idealen Bedingungen aber dennoch für 120 km/h, sodass locker im Verkehr mitgeschwommen werden kann. Mit einem Verbrauch von gut 2,5 l auf 100 km sind auch Etappen über 400 km drin. Die Reichweite wird, neben Ganganzeige, Tageskilometern, Fahrzeit, Durchschnittsverbrauch und -ge-

schwindigkeit, im grossen TFT-Display angezeigt. Dieses lässt sich über Bluetooth mit dem Handy koppeln und über die beleuchteten Handarmaturen bedienen, so wie es bei den grossen Bikes üblich wird.

SCHICKES ALLTAGSBIKE Die KTM 125 Duke ist ein schickes, rassiges, hochwertiges, aber gleichzeitig

unkompliziertes und genügendes Motorrad für den Alltag und für besondere Gelegenheiten. Ein Spassmobil, welches es dem Besitzer einfach macht, in die Duke-Familie hineinzuwachsen. Mit einem Preis von 5690 Franken gehört die 125 Duke zwar nicht zu den günstigen 125ern, zu den preiswertesten Einstiegbikes aber definitiv! ////



TECHNISCHE DATEN KTM 125 DUKE

Antrieb: Einzylinder-Viertakter, flüssigkeitsgekühlt, DOHC, 4 Ventile, Bohrung x Hub 58 x 47,2 mm, 125 cm³, Verdichtung 12,8:1, elektronische Motorsteuerung für Benzineinspritzung und Zündung, Drosselklappe 33 mm, E-Starter, Mehrscheiben-Ölbadkupplung, 6 Gänge, Kette, 15 PS (11 kW) bei 10 000/min, 12 Nm bei 7500/min.

Fahrwerk: Stahl-Gitterrohrrahmen, USD-Teleskopgabel 43 mm, nicht einstellbar, Aluschwinge, direkt angelenktes Federbein, Federbasis einstellbar, Federwege 142/150 mm, Scheibenbremse vorn und hinten 300/230 mm, vorn radial angeschlagene Vierkolbenzange, hinten Einkolbenzange, Alugussräder, 3,00" und 4,00", Reifen vorn 110/70-17, hinten 150/55-17.

Fahrassistent: ABS.

Abmessungen: Radstand 1357 mm, Lenkkopf 65°, Sitzhöhe 830 mm, Trockengewicht 139 kg, Tank 13,4 l, davon 1,5 l Reserve.

Preis: CHF 5690.– inkl. MwSt., exkl. Nebenkosten, in Orange und Weiss lieferbar ab sofort.

10. CERVELAT-GP

SWEET LITTLE SIXTEEN

Der 10. Cervelat-Grand-Prix von Moto Sport Schweiz war der jüngsten Töffgeneration gewidmet. Aus gutem Grund, denn ab dem 1. Januar 2021 dürfen - endlich - wie in den umliegenden EU-Ländern bereits 16-Jährige auf 125er mit maximal 15 PS klettern. Entsprechend riesig ist das Modellangebot. Wir haben uns zehn heiße Viertakt-Einzyylinder herausgepickt: 4 Japanerinnen, 2 Österreicherinnen, 2 Italienerinnen und je eine Französin und Belgierin.

TEXT: **MARKUS LEHNER** BILDER: **TOBIAS KLOETZLI**

Albula



- Honda CB125R
- Vent 125 Derapage
- Malaguti XTM125
- Kawasaki Z125
- Aprilia RS125
- Suzuki GSX-R125
- Bullit Hero Racing



CERVELAT-GP

ES GEHT UM DIE WURST!

2011 wurde der Cervelat-GP ins Leben gerufen. Ansporn war, auch bei MSS einen «Töff des Jahres» zu wählen, wie es andere Motorradmedien tun. Doch die Bikes sollten gefahren und nicht per Internet-Abstimmung gekürt werden. Der Cervelat-GP findet praxisorientiert statt, dauert drei Fahrtage und wird im erweiterten Kreis der Redaktion mit den freien Mitarbeitenden durchgeführt. Üblicherweise wird der potenzielle Töffhaufen aus topaktuellen Modellen so gebüschelt, dass möglichst das ganze Motorraduniversum und alle Klassen und Segmente abgedeckt sind. Doch beim 10. Jubiläum-GP machten wir eine Ausnahme und beschränkten uns aus Aktualitätsgründen auf die 125er-Klasse. Der Grund liegt auf der Hand: Die Schweizer Jugend darf ab 2021 endlich wie ihre Altersgenossinnen und Altersgenossen in den EU-Ländern bereits ab 16 Jahren auf modernen 125er-Viertakttern ihre Töffkarriere beginnen und muss sich nicht mehr mit schwachbrüstigen, technisch veralteten, stinkenden und lärmigen Zweitakt-50ern herumquälen.

Trail



KTM 125 Duke

Mash Seventy

Yamaha MT-125

1977 KAM FÜR HEUTE ALTE SÄCKE WIE MICH DER SUPERGAU: Ab diesem Datum musste, wer 18 Lenze zählte, zuerst zwei Jahre lang mit schwachbrüstigen 125er «Füdlispaltern» durchs Land stolpern, bevor er sich einen richtigen Töff zulegen konnte. Erst ab April 2003 erbarmte sich der Gesetzgeber und liess die 18-Jährigen auf 25 kW (34 PS) starken, «richtigen» Töff den Einstieg wagen. 2016 wurde die Grenze gar auf 35 kW (48 PS) angehoben.

**RAUCHENDE COLTS:
ZWEITAKT-50ER**

Während die wichtigsten Töff-EU-Länder, darunter Deutschland, Italien und Frankreich, ihre 16-Jährigen seit 2013 auf maximal 15 PS starke, aber im Top-speed unbeschränkte 125er steigen lassen, beharrte der Schweizer Gesetzgeber auf einem Alleingang und verbannte

die heimische Jugend auf schwachbrüstige, lärmige, schwierig zu fahrende und in modernen Zeiten völlig anachronistische, stinkende Zweitakt-50er. Weil diese «offenen» Knatterkisten im übrigen Europa längst begraben waren und nirgendwo mehr ein Markt für sie bestand, kümmerte sich kein bedeutender Hersteller mehr um die Weiterentwicklung dieser Bonsai-Dinosaurier. Vorwiegend italienische Kleinfirmer wie Beta oder Valenti sprangen mit hochgezüchteten, aggressiv gestylten 50ern im Enduro- und Supermoto-Gewand in die Bresche und kassierten ordentlich ab. Trotz wiederholter Hinweise von Industrie und Verbänden auf die Absurdität der helvetischen Einsteigertöff-Regelung stellte sich der Gesetzgeber jahrelang taub. Erst jetzt, auf den 1. Januar 2021, wird die Steinzeit-Regelung gestrichen und



**CHRISTOPH RAMSEIER (21)
FRÜH ÜBT SICH**

Mit 9 Jahren machte ich mit einem Minicrosser die Äcker unsicher, ab 14 schraubte ich tagelang an Mofas herum. Ich besass damals ein Alltags-Maxi (60 km/h) und als Spass- und Stunt-Mofa ein Ciao (65-70 km/h). Später kam ein Renn-Mofa für die Kartbahnen dazu – eine coole Zeit!

Mit 16 Jahren sass ich erstmals auf einer alten Yamaha DT 125. Töff und das Schrauben daran begeisterten mich so sehr, dass ich ab 2015 die Lehre zum Motorradmechaniker machte. Einen ausgewachsenen Töff (Yamaha R6) bewegte ich erstmals auf dem Anneau du Rhin; das war überwältigend. Als Töffmech durfte ich mit 18 direkt das grosse Billett machen und konnte seither auf rund 100 Motorrädern Erfahrungen sammeln. Privat fahre ich eine Honda Fireblade (Jg. 2002) und habe mir für die gemütliche Fahrt eine Yamaha XT 500 (Jg. 1973) restauriert.



Platz 8 – Aprilia RS 125: Das Gesamtkonzept ist etwas in die Jahre gekommen; optisch gleicht sie ihrer grossen Schwester RSV4 wie ein Ei dem andern; abgesehen vom schwachbrüstigen Motor besitzt sie kaum Schwächen.



JÜRIG SCHICKER (59) **UNABHÄNGIGKEIT**

Das Jahr 1979 hat begonnen, ich stehe mitten in der Ausbildung und sehne mich nach Unabhängigkeit. Im Februar erreiche ich das 18. Lebensjahr, einen Monat später kaufe ich mir meinen ersten Töff, eine Yamaha XT 125 Viertakt. Sie sah ihren grossen Schwestern mit 250 und 500 Kubik sehr ähnlich und kostete keine 3000 Franken. Sie war zwar nicht die Schnellste, doch ihre Zuverlässigkeit schonte Nerven und Portemonnaie während den obligatorischen 2 Jahren, die einem die Tore zu den «grossen Bikes» öffneten. Die Yamaha XT war eine treue Begleiterin, mit der ich täglich, bei jedem Wetter, unterwegs war. Ein Highlight war, als 1988 die Honda Africa Twin XRV 650 auf den Markt kam. Die musste ich einfach haben! Zigtausende von Kilometern begleitete mich die Unkaputtbare durch unseren Kontinent. Vor 10 Jahren verkaufte ich sie mit einem weinenden Auge für gutes Geld.



10 reale Cervelats gab's zum Essen, deren 60 zum virtuellen Verteilen.

die Führerscheinregelung den bewährten EU-Gepflogenheiten angepasst.

EINE SCHWEIZ OHNE SONDERZÜGLI - NIEMALS!

Der Schweizer Gesetzgeber lässt sich seine vermeintliche Grosszügigkeit aber teuer bezahlen: Ab 2021 gilt der bisher gültige Direkteinstieg ab 25 Jahren in die unlimitierte Kategorie A nicht mehr. Da wendet sich also Helvetien aus kaum nachzuvollziehenden Gründen erneut vom Grossteil Europas ab. Anders gesagt: Eine Schweiz

ohne Sonderzügli darf es nicht geben, die Frage nach Sinn oder Unsinn einer Massnahme spielt keine Rolle.

SCHWEIZER VOLK ALS GEGNER

Nun zurück zu den Glücklichen, den 16-jährigen Boys und Girls, die nun endlich auf anständigen, modernen,



Platz 10 - Bullit Hero Racing: Mit ihrem gnadenlos lauten Motor und einigen fragwürdigen technischen Lösungen braucht die Schönste im Vergleich noch Überarbeitung.



Gruppenbild beim Mittagsstopp auf der Albula-Passhöhe.

zuverlässigen, leicht zugänglichen und in Verbrauch und Unterhalt günstigen Viertakt-125ern ihre Töffkarrieren starten können. Sie werden bei ihrem Einstieg einem unerwarteten Gegner gegenüberstehen: dem Schweizer Volk. Denn nicht weniger als 58% der Schweizerinnen und Schweizer sind gemäss einer Umfrage der renommierten Marktforschungsfirma Demoscope

dagegen, dass 16-Jährige wie ihre europäischen Altersgenossen 125er fahren dürfen. «Zu gefährlich», «zu wenig reif» usw. lauten die Vorbehalte. Soll mir noch einer sagen, die Schweiz sei kein stockkonservatives Land, voll von ewiggestrigen Verhinderern...

CRUISER? FEHLANZEIGE ...

Kommen wir zu Erfreulicherem, unseren zehn Testbikes. Aus dem riesigen Modellangebot haben wir aus jedem Segment eines oder mehrere Modelle



**PATRICK SCHIFFMANN (28)
VOM SOZIUS NACH VORN**

Zum ersten Mal sass ich mit acht Jahren auf einem Töff. Nicht alleine, sondern als Sozius hinten auf der gelben Ducati Monster meines Vaters. Wir fuhren zum Motocross in Linden BE und nahmen dabei den Schallenberg unter die Räder. Ab diesem Tag war für mich klar, dass ich Töff fahren will. Bis es aber so weit war, bedrängte ich meinen Alten Herrn Wochenende für Wochenende, mich mitzunehmen. Als ich dann alt genug war und genügend Geld zusammen hatte, kaufte ich mir eine gebrauchte Suzuki GS 500, um endlich selbst Töff zu fahren. 125er musste ich nicht mehr fahren. Als ich startete, standen dafür zwei Jahre mit 25 kW/34 PS an. Das störte mich aber herzlich wenig, Hauptsache fahren. Als ich am Sonntag – dem zweiten Tag mit meiner Suzuki – meine Töff fahrenden Freunde traf, nahmen die mich kurzerhand auf GriFuSu, also Grimsel, Furka, Susten, mit – da war's dann richtig um mich geschehen.



Platz 4 – Honda CB125 R: Die Japanerin kann alles und bietet sehr viel Alltagstauglichkeit, wirkt optisch aber etwas brav.

READY 
TO RACE

KTM 125 DUKE #GETDUKED



Die KTM 125 DUKE bietet mit ihren A1-freundlichen 15PS (11kW) vor allem Einsteigern und jungen Fahrern den perfekten Einstieg in die Welt von KTM. Sie verkörpert den KTM Naked-Bike-Charakter mit Performance, Vielseitigkeit und einfachem Handling genauso perfekt wie ihrer größeren Geschwister. Sie ist wahrlich THE SPAWN OF THE BEAST. #GETDUKED
ALLE INFOS AUF [KTM.COM](https://www.ktm.com)

Gezeigte Fahrscenen bitte nicht nachahmen, Schutzkleidung tragen und geltenden Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung beachten!
Die abgebildeten Fahrzeuge können in einzelnen Details vom Serienmodell abweichen und zeigen teilweise Sonderausstattung gegen Mehrpreis.



PETER STUDER (61)
125ER-SCHOCK

Die orange Dreizylinder-Kawasaki mit 250 Kubik stand für mich längst in der Garage, als mich im Winter 1976 ein Tagesschau-Bericht schockte: Ab 1977 sei es nicht mehr möglich, mit 18 Jahren auf grossen Töff die Prüfung zu machen. Zwei Jahre auf einer mickrigen 125er-Maschine seien nun Pflicht! Den ersten Schock verarbeitet, suchte ich eine 125er-Occasion. Bis dahin war niemand auf die Idee gekommen, eine so schwache Maschine zu fahren, der Gebrauchtmotor war inexistent. Nach längerer Suche fand ich eine grüne Kawasaki KE 125 Enduro mit Drehschieber-Motor. Strassenreifen wurden montiert, die Überlasskanäle poliert und ein Gepäckträger selbst gefertigt. Nach zwei Jahren wurde sie durch eine Moto Guzzi 750S ersetzt, die 40 Jahre später noch in meinem Fuhrpark steht.

herausgepickt. Nur Cruiser-ähnliche Gefährte suchten wir bei den grossen Marktplayern vergebens. Für die heutige Jugend ist die Easy-Rider-Aera offenbar nur noch eines – Geschichte.

BEI DER JUGEND ZÄHLT VOR ALLEM DIE OPTIK

Dass das Design, mal abgesehen vom Preis, auch bei der Jugend ein alles entscheidendes Kaufkriterium ist, ist kein Geheimnis. Das haben insbesondere Bullit, Mash und Vent rasch begriffen. Der grosse Hingucker ist eindeutig die Bullit Hero Racing mit Anleihen an das legendäre Martini-Design aus den 1970er-Jahren. «Die sieht voll cool aus und dürfte bei der Jugend gut ankom-

men», schwärmt Tobias, der die in China gebaute Belgierin zum Treffpunkt im Glarnerland gebracht hat. «Zudem besitzt sie erwachsene Dimensionen, eine mächtige USD-Telegabel und fette Offroad-Reifen.»

Auch die Mash aus Frankreich und die Vent aus Italien haben optisch was drauf: Die winzig kleine Mash Seventy, mit 2890 Franken die mit Abstand günstigste 125er im Vergleich, macht mit ihrer mattschwarzen Farbe, dem braunen Sattel, dem breitem Lenker und dem Mikro-Cockpit voll auf Retro-Bobber, während die Vent Derapage 125 mit ihrem Honda-Lizenzbau-Motor wild mit den Hufen scharrt und sich optisch als rennfertiger Super-



Platz 6 – Kawasaki Z125: Die kleine «Z» geht flott voran und ebenso flott ums Eck, aber sie ist mit Zubehörauspuff unanständig laut und etwas klein dimensioniert.



MARKUS LEHNER (61)
RACHE IST SÜSS

Nach dem freiwilligen Rücktritt von der aktiven Mitgliedschaft in der Flowerpower-, Free-Love- und Marihuana-Generation der 1970er-Jahre gab es nach der Mofa-Zeit (Puch im obligatorischen Easy-Rider-Design) fast nur noch Motorräder. Wäre ich 1959 zwei Monate früher zur Welt gekommen, hätte ich mir die zwei Jahre des 125er-Obligatoriums (ab März 1977) schenken können. Doch so verstaubte die bereits mit 16 gekaufte 250er Yamaha YDS5-E – damals der erste Zweizylinder-Zweitakter mit E-Starter – im Schopf. Stattdessen kurvte ich mit einer zwar schönen, aber schwachbrüstigen Suzuki TS 125 herum. Aber ich rächte mich später gadenlos: 1982 schrieb ich meinen ersten Bericht für MSS, arbeite seither ununterbrochen als Töffjournalist und habe vom Velosolex bis zum MotoGP-Knaller so ziemlich alles gefahren, was einen Motor und zwei Räder hat.



125er-Besuch bei den Schönen und Reichen am Wolfgangsee in Davos.



Platz 1 - KTM 125 Duke: Von den Fahrleistungen her hat sie durchaus Konkurrenz, aber in Sachen Design, Ausstattung (mit TFT-Display) und viel Erwachsenen-Flair kann der Österreicherin, die den Nerv der Jugend voll trifft, keine das Wasser reichen.

moto-Wetzhobel präsentiert. Dass sie «nur» 125 und nicht 450 oder mehr Kubik besitzt, sehen Laien gar nicht und Profis erst auf den zweiten Blick. Neben diesem Show-orientierten Trio ist beim Rest der Teilnehmer die Harmonie zwischen Form und Inhalt besser erkennbar. Die erwachsen wirkenden Naked Bikes von KTM, Yamaha und Honda sind bis ins Detail konsequent und modern gestylt, wobei die österreichische 125 Duke als Einzige mit grossem TFT-Cockpit und LED-Scheinwerfer ausgestattet ist. Auch die Kawasaki Z125 sieht scharf aus, wirkt aber kleiner und darum nicht ganz so erwachsen wie die anderen Nakeds im Test. Auch die Suzuki GSX-R wirkt optisch mindestens eine bis zwei Nummern kleiner. Die Aprilia RS125 wirkt hingegen – vor allem von vorn – wie

eine nur minim geschrumpfte Version des Superbikes RSV4. Eine Sonderstellung nimmt die Enduro Malaguti XTM 125 ein, die auf Stollenreifen in den Dimensionen 18 und 21 Zoll alle andern mit Ausnahme der Vent zumindest vertikal klar überragt. Malaguti gehört zum österreichischen KSR-Konzern, gefertigt wird in China.

DAS PASSENDE FÜR KURZE UND LANGE BEINE

Doch Aussehen ist nicht alles. Mit Motorrädern soll ja vorwiegend gefahren werden. Beim Aufsitzen gibt's die ersten Überraschungen. Selbst Grossgewachsene finden auf den kleinen Sportlern von Aprilia und Suzuki genügend Platz. Da lastet selbst auf Kawasakis Naked Bike Z125 mit seinem tiefen



PAUL NOY (49)

MEIN LEBENSTRAUM

Als Kind träumte ich von der motorisierten Fortbewegung mit schlankem, leichtem Fahrzeug. Während der Elekttroniker-Lehre kaufte ich einem Mitarbeiter mit dem Lehrlingslohn eine ziemlich gebrauchte Aprilia RX 125 für 600 Franken ab und schob sie nach Hause. Nicht, weil ich noch nicht 18 war, ich bekam sie nicht zum Laufen. Sie war auf der Flucht vor Jägern im Rhein gelandet und hatte stark Rost angesetzt. Quasi in meinem Zimmer restaurierte ich sie von Grund auf und unternahm später mit meiner ersten Freundin eine erste Motorradreise mit Schlafsäcken und Zelt ins Tessin. Dem Endurofahren blieb ich bis heute treu. Dank den mit der 125er gesammelten Erfahrungen schaffte ich es später mit der Yamaha TT600 von Basel nach Kapstadt und zurück. Die Reise dauerte 2 Jahre und ging durch 16 Länder. Das Motorradfahren hat mir meinen Lebensstil und die Entdeckung neuer Wege erst ermöglicht. Danke!



Platz 7 – Malaguti XTM 125: Ist dir die Enduro mit 18/21-Zoll-Rädern zu hoch und zu stelzig? Kein Problem, Malaguti hat noch vier andere Modellvarianten im Programm.

Lenker ähnlich viel Druck auf den Handgelenken. Handkehrum bringen Langbeinige bei der Yamaha MT-125 ihre Knie nur knapp in die Tankausbuchtungen, während kürzer gewachsene in den Sätteln der Vent und vor allem der Malaguti nur mit den Stiefelspitzen den Boden berühren. Nicht die geringsten Platz- und Balancierprobleme gibt's in den Sitzkuhlen von KTM und Honda sowie auf den Sitzbänken der Bullit und der extrem klein wirkenden, ultraschmalen Mash Se-

venty, an der nur der überbreite Lenker XXL-Format besitzt. Die junge Sheela bringt es auf den Punkt: «Das Erste, was du bei der KTM nach dem Aufsitzen siehst, ist das echt geile TFT-Cockpit. Da fühlst du dich gleich wie ein Champion auf einem grossen Töff. Da kann keine andere mithalten.»

6X CHAMPIONS-, 3X EUROPA- UND 1X AMATEURLIGA

Machen wir nun zeitlich einen Sprung nach vorn und hören, was unsere Testcrew nach zwei erlebnisreichen Testtagen im Bündner Kurvengewirr zu berichten hat. Das Fazit ist eindeutig: Die KTM, alle vier Japanerinnen und die Vent kämpfen in der 125er Champions League, während die Malaguti, die Aprilia und mit grossem Abstand das Preiswunder von Mash in der tieferen Europa-League antreten müssen. Die optisch herausstechende Bullit gehört hingegen in die Amateur-Liga. Der extrem laute, schlecht abgestimmte



Platz 9 – Mash Seventy: Das unter französischer Leitung in China gebaute City-Retrobike hat seine Qualitäten in der Stadt und kostet nur 2890 Franken.



JÉRÔME DUCRET (52)

DAS TOR ZUR FREIHEIT

Eine Yamaha DT 125 war mein Tor zur Freiheit. Ich konnte mich überall hin bewegen, wann und wohin ich wollte. Ich war Student und fuhr regelmässig zu meiner Freundin ins Tessin. Leider brannte die DT irgendwann auf einer griechischen Autobahn nieder, ich und meine Freundin (immer noch dieselbe) blieben unversehrt. Nach einer Motorradpause demolierte ich (unverschuldet) eine brave Honda CBR 500. Darauf folgte ein BMW-Einzylinder mit Topcase und – damals noch aussergewöhnlich in der Mittelklasse – einer Uhr. Die folgende Herzenswahl fiel auf eine Ducati Monster 620, welche aus der Verwandtschaft meiner Frau (ja, immer noch die Freundin aus der DT-Zeit) stammte. Der Marke bin ich bis heute mit der mittlerweile betagten Monster und einer Multistrada 950 mit Koffern für den Alltag treu geblieben.



SHEELA NUBER (22)

DIE GROSSE VERSUCHUNG

Für mich war immer klar, ich werde Töff fahren! Als ich Kind war, durfte ich manchmal mit meinem Vater mit auf Töfftour. Ursprünglich wollte ich mir nach meinem Lehraabschluss, wenn es mit dem Geld passt, einen Töff kaufen und die Prüfung machen. Doch die Versuchung war zu gross, ich legte noch während der Ausbildung los, studierte Inserate, fand eine schöne Kawasaki und zögerte nicht lange. Bei der Besichtigung verliebte ich mich in die Kleine und plünderte meine Ersparnisse. Ich war glücklich, meine Mama weniger. Es war 2018, als ich zu üben begann. Am zweiten Tag ging es schon auf den Schallenbergpass. Ich lernte schnell, die kleine Ninja zu fahren. Mit einem Kollegen war ich oft auf dem Gurnigel. Er liess mich ihm hinterherfahren, und ich versuchte seinem Tempo und seiner Linie zu folgen. Ich nahm Kritik, Tipps und Tricks sehr gerne an, versuchte sie umzusetzen und lernte sehr schnell.

Motor – er stammt in den mechanischen Grundzügen aus der Suzuki GN125 aus den 1980er (!)-Jahren – vibriert über alle Massen, die Federelemente lassen sich selbst von größeren Unebenheiten nicht zum Arbeiten überreden, und der dicke (und an unserem Testbike schlecht ausgewuchtete) Vorderreifen will mit dem Rest der Geometrie nicht harmonieren. Kurz: Ohne tiefgreifende Überarbeitung siegt die schöne Bullit Hero Racing nur auf dem Laufsteg, aber keinesfalls im Alltagsverkehr der 2020er-Jahre. Ganz anders die Mash Seventy. Obwohl sie denselben, steinalten Suzuki-Motor besitzt wie die Bullit, sind ihre Einspritzung und auch ihr Fahrwerk besser aufeinander abgestimmt und das Konzept stimmiger. Zudem ist die Lautstärke der Neuzeit angepasst. Mit 11,6 PS und nur fünf Gängen schleicht sie zwar wie die Bullit aufwärts und über Land dem Rest chancenlos hinterher, aber für Agglo und Stadt mit Tempi bis 80 km/h reicht's (knapp). Im hektischen Stadtgewusel sind die breite Deichsel und die Schmalspurreifen trotz äusserst bescheidenen Haftreserven hilfreich, und vorn und hinten federt's und dämpft's immerhin so, wie es die 125er in meiner 125er-Zeit (also vor 45 Jahren) taten. Kurz: Wer wissen

will, wie die Alten einst motorisch und fahrwerksmässig unterwegs waren, kann das mit der Mash («Seventies» statt «Seventy» wäre passender) live erleben – sie ist nicht nur optisch retro.

EUROPA LEAGUE

Bleiben wir in der Europa League. Die Mash haben wir abgehakt, bleiben vorn noch die Aprilia RS125 und die Malaguti XTM (mit identischem Motor wie die Aprilia). Die Aprilia muss trotz ihrem immer noch begeisternden Erscheinungsbild als Erste das Feld räumen. Die Bonsai-RSV4 besitzt zwar ein Top-Fahrwerk und eine schöne Vollverkleidung, aber ihr endlos lang übersetzter Motor liefert wie früher die scharfen Zweitakter erst im fünfstelligen Bereich brauchbare Leistung ab. Aus engen Ecken heraus herrscht tote Hose, da muss ständig mit der Kuppelung nachgeholfen werden. Die Malaguti (sie wird in China gebaut) siegt also in der Europa League. Sie ist wie die Aprilia sehr lang übersetzt, ihr Beschleunigungsvermögen damit eher bescheiden. Die spartanische Ausstattung mit frisiertem Fahrrad-Digitaltacho und Fakir-Sitzbank



Platz 3 – Suzuki GSX-R125: Die positive Überraschung des Cervelat-GP 2020; stimmiges Konzept, viel Komfort, starker Motor, hohe Fahrleistungen und als Gadget sogar ein elektronisches Zündschloss.

READY
TO RACE

KTM.COM Foto: R. Schiedl

JAGE JEDE KURVE.



Die KTM 390 DUKE kombiniert maximalen Fahrspaß mit optimalem Nutzen und ist überall überlegen, wo wieselflinkes Handling gefragt ist. Federleicht, kräftig und voll modernster Technik, garantiert sie ein aufregendes Fahrerlebnis, egal ob im Großstadtdschungel oder im Kurvenwald. #GETDUKED
ALLE INFOS AUF KTM.COM

KTM

Gezeigte Fahrscenen bitte nicht nachahmen, Schutzbekleidung tragen und geltenden Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung beachten!
Die abgebildeten Fahrzeuge können in einzelnen Details vom Serienmodell abweichen und zeigen teilweise Sonderausstattung gegen Mehrpreis.

MOTOREX
MOTOR OIL



BEAT GAUTSCHI (56)

MEINE LEIDENSCHAFT

Seit ich denken kann, habe ich eine Affinität zu Einspurfahrzeugen. Mangels anderer Möglichkeiten waren meine Eltern immer mit Mofas unterwegs und wir Kinder baldmöglichst auf dem Kindersitz dabei. Das hat mich geprägt und bei mir die Leidenschaft entflammt, die Grenzen der Physik auf zwei Rädern auszuloten. Nach Dreirad und Fahrrad kamen bald erste geschaltete Sachs-Mofas und ein Ciao, das vorwiegend auf dem Hinterrad bewegt wurde. Schnell war klar, dass ich mit 18 Jahren kein Auto wollte, sondern eine 125er. Die damals käuflichen Viertakter waren allesamt lahme Enten, also kam nur ein Zweitakter infrage. Die Malanca 125 E2C Sport war mit ca. 140 km/h eine der schnellsten und dank zwei Zylindern auch zuverlässig. Es war eine wilde Zeit nach dem Motto «wer bremst, ist feige», die auch einige Suva-Fälle und grosse Ersatzteilbestellungen mit sich brachte.

schränkt ihren Kundenkreis genauso ein wie die hohe Sitzposition, die Serien-Stollenreifen und die langen Federwege (die aber anständigen Komfort bieten). Aber Malaguti hat vorgesorgt und bietet nicht weniger als fünf Versionen mit identischem Motor an.

**CHAMPIONS LEAGUE:
DIE GLORREICHEN SECHS**

Jetzt wechseln wir nach oben in die Champions League. Hier werden alle Grundstandards – zeitgemässe Laufkultur der Motoren, wenig Vibrationen, vollständige Ausstattung mit LCD-/TFT-Cockpit, akzeptable Fahrleistungen, Topspeed über 100 km/h, moderne Federelemente mit anständigem Komfort, wertiges Finish – vorausgesetzt und eingehalten.

Als erste der übriggebliebenen sechs Probanden scheidet die Kawasaki aus. Die Z125 ist trotz ansprechender Fahrleistungen und keinen nennenswerten Schwächen mit dem geringen Platzangebot mit der Zeit etwas anstrengend

und mit ihrem lauten Arrow-Zubehör-Endtopf kein besonders gutes Argument im Kampf gegen die aktuellen Lärminitiativen. Man kann nur hoffen, dass sich die Schweizer Händlerschaft mit dem Anbau von Brülltüten – auch wenn das vorderhand noch legal möglich ist – an die neue 125er Generation keine goldene Nase verdienen will und so der gesamten Branche schadet.

Dann muss die Vent Derapage 125 die Segel streichen. Jugendliche Supermoto-Freaks werden zwar von der heissblütigen Italienerin schwärmen, weil sie mit ultrakurzen Schaltwegen, den ebenso kurz übersetzten unteren Gängen, einem kurvenwilligen Fahrwerk mit effizienten Federelementen und Supermoto-Ergonomie als hundertprozentige Profisportlerin in die Arena rollt. Dazu passt auch ihr Gebrüll, das bei Vollgas – und das gibt man auf 125ern mangels Power fast immer – an der oberen Grenze des Zumutbaren liegt. Aber an der agilen Vent müsste noch etwas Feintuning, insbesondere am Kombi-Bremssystem, betrieben werden.

Der vierte Platz gehört der Honda. Die CB125R ist vom Komfort und der Alltagsstauglichkeit her absolute Spitze, ihr



Platz 5 – Vent Derapage 125: Die hyperaggressiv gestylte Italienerin im Supermoto-Gewand ist definitiv das Bike, an dem Mama am wenigsten Freude hätte.



Nochmals 16 sein: Acht bestens gereifte Herren und je ein weiblicher und männlicher Vertreter der frühen 20er bildeten die MSS-Wurst-Crew.

Motor zählt zu den Stärksten und Kultiviertesten. Ihr einziger «Fehler»: Sie ist trotz aller Effizienz unspektakulär und reisst die nach Emotionen lechzende Jungmannschaft mit ihrem Biedermann-Design nicht vom Hocker.

Der 3. Platz gehört etwas überraschend der Suzuki. Die Kleinste aller «Gixxer» verblüfft mit bequemer Sitzposition, einem kräftigen Motor, einem harmonischen Konzept und sogar einem elektronischen Zündschlüssel. Einzig die lasche Vorderradbremse und das wie bei der Kawasaki zwar hübsche, aber in etwas zu klein geratener Dimension integrierte Design stören.

Die Yamaha MT-125 verdient sich Platz 2 mit ihrem modernen Gesamtkonzept, dem Motor mit dem breitesten nutzbaren Drehzahlband, dem 100 % erwachsenen Erscheinungsbild, Topbremsen

und ausgezeichneten Fahrleistungen. Der perfekte Einstieg in Yamahas erfolgreiche MT-Familie.

Der Wanderpokal für den Gesamtsieg geht jedoch, und da sind sich die zehn Cervelat-GP-Tester einig, an die KTM 125 Duke. Mit 59 von möglichen 60 Punkten bzw. Würsten erzielt sie ein Traumresultat. Keine wirkt so erwachsen wie sie, die Österreicher haben das «Ready to Race»-Konzept auch bei ihrer Kleinsten konsequent durchgesetzt. Fahrleistungsmässig können zwar eine Yamaha MT-125 oder eine Honda CB 125 R mithalten, aber mit ihrem TFT-Cockpit, dem aggressiven Design und den vielen sorgfältig gestylten Details trifft sie voll den Nerv der Jugend. Kein Wunder, ist die Duke in Deutschland und Frankreich der mit Abstand bestverkaufte 125er-Töff. ////



TOBIAS KLOETZLI (49)
SPÄT UND CHAOTISCH

Nachdem mich das Mofa meiner Schwester mit 7 Jahren schon in Nachbarn Rabatten beförderte, lief es mit 14 Jahren auf einer gefundenen 250er Vespa schon viel besser. Mit 18 scheiterte der offizielle Einstieg an der verwehrteten Unterschrift der Eltern. Mit 20 hatte ich mir eine 125er ausgesucht, ein Unfall mit dem Auto meiner Schwester leerte aber kurz vor dem Kauf mein Konto. Immerhin konnte ich auf der Kawa meines Kumpels bereits die Prüfung ablegen. Ein Ausrutscher mit der Aprilia RS 125 eines Kollegen (nach 1 Jahr noch Silikon auf den Reifen!?) zögerte die Anschaffung weiter hinaus. Mit 21 kaufte ich endlich eine Suzuki 125 TS – die grosse Freiheit begann. Wir waren viel unterwegs, oft auch auf einer wilden Crosspiste im Elsass. Unvergesslich die miserabel vorbereitete Korsika-Reise – überraschend durften 125er nicht auf die italienische Autobahn – mit Radlagerwechsel, zahnlosem Kettenkranz usw.



Platz 2 – Yamaha MT-125: Fahrtechnisch der Honda CB 125 R und der siegreichen KTM 125 Duke absolut ebenbürtig; nur bei der Ausstattung und dem bei der Teenie-Jugend angesagten Design muss sie der Österreicherin den Vortritt lassen.

**BEWERTUNGSTABELLE:
10. CERVELAT-GP**

TOBIAS KLOETZLI
Chefredaktor



MARKUS LEHNER
Redaktor



PATRICK SCHIFFMANN
Redaktor



JÉRÔME DUCRET
MSSu-Redaktor



Aprilia RS 125



Erwachsenes Bike in den Dimensionen einer 600er. Den Flüela-Pass runter bewies sie ihr Potenzial und wurde zum richtigen Racer. Ihr Race-ABS begeistert mich und erlaubt Drifts wie auf einer Supermoto. Die Übersetzung ist viel zu lang, untenrum hat sie wirklich nicht viel Schmackes.



Die endlos lange Übersetzung der eleganten und mit viel Racing-Flair ausgestatteten Aprilia RS taugt höchstens für den freien Fall. Schade, mit besserer Beschleunigung stünde sie in meiner Gunst weit vorn, denn das Fahrwerk ist in bester Aprilia-Tradition überdurchschnittlich gut.



Optisch ist sie eine meiner Favoritinnen. Kommt man ihr entgegen, könnte man sie glatt mit der RSV4 verwechseln. Leider fällt bei ihr durch ihre Motorcharakteristik das Leistungsmanko stärker auf als bei anderen Bikes, weshalb sie von mir trotz guter Fahreigenschaften nur 4 Würste bekommt.



Wenn die Nadel des Drehzahlmessers nicht ganz oben zittert, läuft gar nichts. Ist man aber oben, wird man mit anständig Power beschenkt. Aufhängung, Bremsen und Fahreigenschaften sind erstklassig. Das Gesamtkonzept ist angejährt, vermittelt aber immer noch starke Emotionen.



Bullit Hero 125



Die Liebe auf den ersten Blick wurde schon auf den ersten Metern auf die Probe gestellt. Ans eigenartige Handling gewöhnte ich mich und genoss auf ihr thronend den Überblick. Doch der Weg am Gasgriff zerrüttete unser Verhältnis. Sie schrie mich immer lauter an. Wir sind nun in Paartherapie.



Bei der Bullit ist Aussehen und laut Plärren alles. Die Geometrie ist fragwürdig, ebenso der ultrafette Vorderreifen und der 30 Jahre alte Suzuki-Motor. Als Grossvater würde ich meinem Enkel eins hinter die Löffel geben, wenn er mit derart brutal viel Lärm zum Szenentreff käme.



Optisch top – darum die zweite Würst. Ansonsten konnte sie mich nicht überzeugen. Sie ist mir zu laut, die Gabel arbeitet nur widerwillig, was zusammen mit der optisch zwar coolen, aber auf der Strasse nicht wirklich passenden Reifenwahl zu einem sehr speziellen Kurvenverhalten führt.



Klar: Die Bullit sieht gross und top aus. Auch die Front ist beeindruckend. Aber der dicke Vorderreifen macht das Einlenken gewöhnungsbedürftig. Und der ohne jede Diskretion ans Werk gehende Motor ist beim Beschleunigen kein Überflieger. Immerhin, der Preis ist attraktiv.



Honda CB 125 R



Hondas kleinstes Neo-Sports-Café-Bike ist ausgewachsen, keine Sparpackung, sondern ein vollwertiger, schicker Töff. Dank hohem Lenker sitzt man sehr entspannt. Sie glänzt mit ausgezeichneter Stabilität und schenkt damit auch in schnellen Kurven viel Vertrauen.



Optik, Fahrleistungen, Komfort, Sitzposition, Bremsen und Ausstattung – alles wirkt wertig und ausgesprochen harmonisch. Die CB125R ist in meinen Augen ein fast perfektes Bike für Alltag und Freizeit. Die Optik ist für aufmüpfige Jugendliche vielleicht etwas zu brav.



Auch die CB125R gibt sich – schon beinahe Honda-typisch – unauffällig, sowohl im positiven Sinne, weil sie alles richtig macht und keine Schwachstellen aufweist, als auch negativ, weil sie weniger im Gedächtnis hängen bleibt als andere Bikes, die mich emotional stärker ansprechen.



Die Honda wirkt und fährt sich leicht und entspannt, zudem vermittelt sie in Kurven und beim Bremsen viel Vertrauen. Funktionalität und Effizienz stehen im Vordergrund, das Auspuffgeräusch ist sehr gut gedämpft. Das Neo-Sports-Design wirkt in Rot etwas lebendiger als in Grau/Silber.



Kawasaki Z125



Die kompakte «Z» sieht heiss aus und baut mit ihrem Gitterrohrrahmen sehr schmal. Auf ihr sitzt man sportlich gut, mit einem höheren Lenker wäre der Stadtverkehr aber definitiv entspannter. Mit den stärksten Bikes im Vergleich hält die super verarbeitete Kawa aber nicht ganz mit.



Die «Z» ist ihren grossen Schwestern Z900 und Z650 wie aus dem Gessicht geschnitten, wirkt aber real ziemlich klein. Dennoch sind das Platzangebot und die Fahrleistungen gut. Der Motor liegt etwas hinter den Klassenbesten, und das hintere Zentralfederbein kommt rasch ans Limit.



Die Kawasaki gibt sich fahrerisch ähnlich unauffällig gut wie die Honda, sorgt mit ihrem kernigen Sound aber für etwas mehr Emotionen. Dafür ist sie für mich etwas klein und schmal geraten und kann mit ihrem Limiter beim Topspeed nicht ganz mit den Schnellsten im Vergleich mithalten.



Die «Z» wirkt wie die Suzuki eher klein. Aber sie ist noch etwas kürzer und damit noch agiler. Der Auspuffsound ist kernig, der Motor bringt schon relativ weit unten Leistung. Oben geht ihm etwas die Luft aus, die Kawasaki muss wegen dem Speedlimiter bei 117 km/h zurückstecken.



KTM 125 Duke



Die kleine, scharfe KTM sieht aus wie die böse Super Duke. Doch sie sieht nicht nur toll aus, sondern ist mit Radial-Zange, TFT, LED-Licht usw. auch sehr hochwertig. Zudem glänzt sie mit neutralem Handling, ist bequem und war am Pass kaum zu schlagen. Kein Wunder ist sie schon ein Bestseller.



Auf der frech designten Duke fühlst du dich wie die MotoGP-Stars Brad Binder oder Miguel Oliveira. Mit ihrer Topausstattung (LED, TFT), den erwachsenen Dimensionen und den ausgewogenen Fahrleistungen wird die kleine Duke auch in der Schweiz einer der 125er Topseller werden.



Die KTM ist meine absolute Favoritin in diesem Vergleich. Mit ihren hochwertigen Feder- und Bremsenlementen ist sie für die sportliche Fahrt wie geschaffen und durch ihr riesiges TFT-Display wirkt sie wertiger als die Konkurrenz mit ihren LCD-Pendants. Auch optisch passt alles.



Der Look gefällt oder gefällt nicht (mir ja). Das Fahrwerk ist qualitativ hochwertig. Das schicke TFT-Display ist gut ablesbar, als Option gibt's sogar Smartphone-Konnektivität. Der Mono verlangt nach Drehzahlen, wenn's vorwärts gehen soll, und der Gasgriff ist etwas zu weich ausgefallen.

JÜRG SCHICKER
Medienberater



Die Parallelen zur grossen RSV4 sind gelungen, denn schon beim Betrachten denke ich an Tempobussen. Aprilia hat die RS125 fein hingekriegt. Kurventanz und Vollbremsungen gehen leicht von der Hand. Aber es lohnt sich, früh mit Sparen zu beginnen. Über 6 Mille sind happig.

BEAT GAUTSCHI
Freelancer



Sie sieht auf den ersten Blick wie eine RSV4 aus und treibt mir Sorgenfalten auf die hohe Stirn. Die Sitzposition ist trotzdem top, die Last auf den Handgelenken gering. Handlichkeit und Lenkpräzision zaubern ein Lächeln ins Gesicht. Doch sie muss konsequent auf Touren gehalten werden.

PAUL NOY
Freelancer



Die Aprilia sieht wie das Superbike RSV4 aus, da gehen die Emotionen hoch. Fahrwerk und Bremsen mit Race-ABS passen gut. Trotz gleichem Motor wie die Malaguti kommt sie schlechter vom Fleck. Die RS125 muss gnadenlos gedreht werden, um halbwegs mitzuhalten.

PETER STUDER
Freelancer



Bei tiefen Drehzahlen wirkt die Aprilia sehr schwach. Beim Hochdrehen wartet man vergeblich darauf, dass irgendwann mal Leistung einsetzt. Logisch, es dürfen ja nur 15 PS sein. Optisch gibt die RS125 aber viel her und sieht ihrem Vorbild RSV4 zum Verwechseln ähnlich.

SHEELA NUBER
Junior Testerin



Die Aprilia RS125 ist ein wirklich schönes Motorrad. Sie scheint grösser und erwachsener, als sie ist, und wirkt deutlich dominanter als die kleine Suzuki GSX-R. Im obersten Drehzahlbereich geht die kleine Schwester der RSV4 zwar gut, ohne maximale Drehzahlen läuft aber so gut wie nichts.

CHRISTOPH RAMSEIER
Junior Tester



Die RS125 sieht wie eine 600er aus und ist eine der Schönsten. Mit ihrem Motor konnte ich mich nicht anfreunden. Die Übersetzung ist viel zu lang. Fährst du nicht mit 10 000/min um die Kurve, sitzen dir die Fahrräder im Nacken. Das Fahrwerk hingegen machte einen guten Eindruck.



Cooler 125er in sportlicher Retro-Optik. Die Bullit ist ausgewachsen und bequem. Ihr aus der Suzuki GN125 abgeleiteter Motor macht Spass und verspricht Zuverlässigkeit. Neben der hübschen Optik überzeugt die Hero auch mit ihrem niedrigen Preis von weniger als 3500 Franken.



«Bull***t» wurde die Bullit wiederholt genannt. Optisch ist sie zwar der Oberhammer. Doch beim Fahren kamen Zweifel auf, ob sie so zulassungsfähig ist. Der Auspufflärm und auch das Fahrverhalten sind gewöhnungsbedürftig, die Leistung von Motor und Bremsen eher schwach.



Mit ihrer Martini-Lackierung ist sie eine der Schönsten im Vergleich. Dass die Schwächste die Lauteste ist, geht mir gegen den Strich. Ihr Handling ist gewöhnungsbedürftig, verlangt viel Konzentration und schenkt mir wenig Vertrauen. Ein Blickfang – optisch und akustisch.



Ein Töff, der polarisiert! Viele Komponenten wirken nicht günstig, sondern einfach «billig». Das Fahrverhalten mit breitem Vorderrad ist gewöhnungsbedürftig, und die Aufhängung spricht schlecht an. Je eine Wurst gibt's für das coole Design und den günstigen Preis.



Ein sehr schönes Bike. Das Design und die Farben harmonisieren; ein echter Hingucker! Das Lenkverhalten mit den Offroad-Reifen irritiert, das liess sich mit Strassenreifen beheben. Auf Dauer nervtötend sind die Vibrationen und die Lautstärke. Im Tunnel herrscht Tinnitusgefahr.



Die Hero ist wirklich ein Augenschmaus. Der Rest gefiel mir jedoch weniger. Mit der Bullit könntest du nie nachts um 1 Uhr nach Hause kommen, ohne dass die Nachbarn die Polizei rufen, der Auspuff ist extrem laut. Das Kurvenverhalten ist gewöhnungsbedürftig. Doch der Preis ist immerhin fair.



Die CB125R besticht durch Harmonie. Honda überzeugt auch bei den Kleinsten in der Neo-Sports-Café-Reihe mit sauberer Verarbeitung. Die kleine CB bereitet beim Betrachten wie während der Fahrt gleichermassen Freude, sie ist nahezu der perfekte Töff in dieser Klasse.



Die Honda wirkt erwachsen und hochwertig. Die Sitzposition passt für mich nicht ganz. Beim Angasen geht das vergessen, denn Fahrwerk und Bremsen laden ein, sich ans Limit heranzutasten. Der breite Lenker hilft dabei. Leistungsdefizite werden mit geringem Gewicht kompensiert.



Leider bin ich für die Sitzposition einen Tick zu gross. Die Knie passen nicht wirklich in die Tankmulden. Das eher unauffällige Design empfinde ich nicht als Pluspunkt; meine Emotionen halten sich in Grenzen. Ihr Fahrwerk ist ihre Stärke. Sehr gelungen ist auch das Display im Cockpit.



Mit diesen 125ern möchte man doch die 16-jährige Käuferschaft ansprechen? Dafür erscheint mir diese Honda CB125R aber etwas gar bieder. Funktionell gibt es hingegen gar nichts auszusetzen: Die optisch brave 125er ist Hondatypisch gut verarbeitet und einfach zu fahren.



Die Honda CB125R ist optisch ein gelungenes, modernes, aber schlicht gehaltenes Bike. Sie sticht optisch nicht aus der Menge heraus. An ihrem Fahrverhalten gibt es gar nichts auszusetzen. Die Honda fährt sich sehr angenehm, ist absolut vertrauenerweckend und unproblematisch.



Die Honda CB125R ist, wie es sich für eine Japanerin gehört, sehr gut verarbeitet. Das straffe Fahrwerk passt perfekt zu dem kleinen Flitzer. Er glänzt mit einwandfreiem, neutralem Kurvenverhalten und einer komfortablen Sitzposition. So gestalten sich die Ausfahrten sehr angenehm.



Typisch Kawa, grün, temperamentvoll, kompromisslos. Die Sitzhöhe passt auch für kleine Personen. Mit 190 cm Körperlänge wird's dann etwas eng. Ein cooler Einstieg in die Z-Familie für Jugendliche. Der Arrow-Auspuff sieht hübsch aus und gibt dem Bike einen kernigen Sound.



Kawasaki Heavy Industries – Nomen est Omen. Mit 146 kg ist die Kawa die Schwere im Vergleich. Der Motor bügelt es aus, und auch die Z-Optik kriegt die volle Punktzahl. Tolles Fahrwerk mit guter Rückmeldung beim Handling. Einzig die Sitzposition passt für mich nicht ganz.



Die Kawasaki hebt sich durch ihr tolles Design von den anderen Japanerinnen ab. Der Sound aus der schönen Arrow-Auspuffanlage gefällt mir und ist dennoch nicht zu laut. Sitzposition, Fahrwerk, Bremsen... alles gut. Auf der optisch frechen Z125 fahre ich gerne! Nachteile fallen mir keine ein.



Die Z125 ist im Vergleich eher ein kleiner Töff, aber mit viel Charme und einer Top-Verarbeitung. Der Speedlimiter bremst die Kawasaki im 5. und 6. Gang bei Tacho 117 km/h ein. Das «Geruckel» nervt auf der Autobahn, insbesondere da merkt man, dass da auch noch mehr ginge.



Die Kawasaki wirkt wie die Suzuki deutlich kleiner als die anderen 125er im Vergleich. Mit dem Arrow-Auspuff klingt sie wirklich gut und marschierst speziell bei niedrigen Drehzahlen ordentlich. Sie regelt auf der Autobahn bei 117 km/h ab. Schade, sie würde noch schneller gehen!



Ein gut verarbeiteter Töff mit ausreichend «Pfupf». Sportlich und wendig ist die Kawasaki – ob Stadt oder Pass, irgendwie macht's immer Spass. Guter Komfort, hochwertige Komponenten. Der Geschwindigkeitsbegrenzer kommt leider bereits bei 117 km/h – man möchte immer mehr.



«Ready to Race» steht bereits auf dem Schlüsselanhänger. Kein anderes Bike hat mich so begeistert. Die kleine Kampfmaschine zieht sauber um jede Ecke. LED-Scheinwerfer und TFT-Display runden den perfekten Auftritt ab. Genau die hätte ich mir als Teenager gewünscht!



Der herzogliche Nachwuchs kommt mit dem hochwertigsten Gesamtpaket in diesem Vergleich daher. Die Ausstattung lässt keine Wünsche offen. Man muss genau hinschauen, um zu sehen, dass es sich um die 125er Duke handelt. Ein Spassgerät erster Güte, es gibt nichts zu kritisieren.



Bei der wertigen Duke stimmt einfach alles: Sitzposition, Armaturen, Design, Bremsen... Die vertrauenerweckende Duke erhält von mir in praktisch jedem Punkt Bestnoten und weckt Emotionen. Fahrwerk, Motor und Ansprechverhalten liessen mich aus vollen Zügen geniessen.



Hier sitzt man auf einem «richtigen Töff» und hat nie das Gefühl, einen kleinen «Pfüderli» zu bewegen. Ihr Motor macht Spass, und das schicke TFT-Display ist genauso wertig wie der ganze Rest der KTM. Die gebotene Qualität der 125er Duke rechtfertigt ihren Preis absolut.



Für mich ist die Duke die Beste in diesem Test. Sie fährt sich ruhig und ziel-sicher. Die Sitzposition ist sportlich, aber dennoch sehr angenehm und sorgt für ein tolles Gefühl auf dem Bike. Das übersichtliche Cockpit ist bei jedem Licht gut ablesbar. Mit der Optik der Super Duke gibt sie viel her.



Die kleine Duke ist sehr sportlich, wie man es aus dem Hause KTM gewohnt ist. Sie ist wendig, glänzt mit gutem Fahrwerk und starken Bremsen. Bergab kannst du grösseren Motorrädern das Leben echt schwer machen, habe ich gemerkt... Das übersichtliche TFT-Display ist konkurrenzlos.

BEWERTUNGSTABELLE (2):
10. CERVELAT-GP

TOBIAS KLOETZLI
Chefredaktor



MARKUS LEHNER
Redaktor



PATRICK SCHIFFMANN
Redaktor



JÉRÔME DUCRET
MSSu-Redaktor



Malaguti XTM125



Die Malaguti im stimmigen Schwarz-Weiss-Look ist nicht gerade spritzig. Kürzer übersetzt würde mehr gehen. Der kurze Weg am Gasgriff macht ihn fast zum Kippschalter – man fährt ja eh meistens ON/OFF. Offroad überzeugen neben Reifen und Federweg auch die Grifflöcher unterm Sattel.



Malaguti: Für mich bitte mit Strassenreifen und kürzerer Übersetzung, dann passt's. Die Dimensionen sind ausgesprochen erwachsen, das Finish ganz okay. Der brutal harte Sattel verlangt Nehmerqualitäten, das Kurzgas macht Sinn. Wegen der Sitzhöhe ist die XTM nix für Kleine.



Mit ihrer hohen Sitzbank richtet sich die Malaguti sicher an eher grösser gewachsene 16-Jährige. Für diese – vor allem wenn sie vielleicht auch mal abseits der Strasse unterwegs sein möchten – bildet sie aber eine ideale 125er-Option. Dank ihrer Grösse fühlt sie sich sehr erwachsen an.



Die XTM baut hoch. Das ist aber kein Problem, denn sie ist leicht und easy zu manövrieren. Unten geht beim Motor nix, aber er dreht sauber hoch und hält mit der Strassenfraktion mit. Die Reifen taugen zum Enduro-Fahren, vorausgesetzt, man findet in der Schweiz ein passendes Terrain.

Mash Seventy



Sehr stilvoll ist sie bis auf die braune Bank und das hippe Auspuffband komplett in Schwarz gehalten. Mit ihr tuckert sich's gemütlich durch die Gegend. Ein tolles Angebot zum Hammerpreis! Ich erwartete nicht viel von der coolen Schönheit, wurde aber positiv überrascht. Ein lustiger Töff!



Wer sich auf Stadt, Agglomeration, 20° Schräglage und maximal 80 km/h beschränkt, kriegt ein extrem günstiges, bis ins Detail hübsch und hip gestyltes City-Bike, das Alltagsbetrieb klaglos mitmacht. Wer mehr will, wird im braunen Sattel der China-Französin sein Waterloo erleben!



Die Mash teilt sich den (im Vergleich) schwächsten Motor mit der Bullit, doch bei der Französin fällt das Leistungsmanko weniger ins Gewicht. Durch ihre Ergonomie mit sehr tiefer Sitzposition verleitet sie eher zum gemütlichen Cruisen. Zu diesem Preis ist sie für mich ein Top-Stadtflyter.



Wie die Bullit ein Töff im Retro-Look, mit einem geraden und bequemen Sattel. Ein klassischer Töff ohne Elektronik, abgesehen von der Einspritzung. Die Mash ist extrem handlich, aber auch homogen. Sie ist nicht die Schnellste, hängt aber immerhin die Bullit ab. Und sie ist die Günstige.

Suzuki GSX-R125



Die Suzuki ist sehr leicht und kompakt. Ihr Lenker ist für einen Supersportler untypisch nahe beim Fahrer und hoch montiert. So sitzt man sehr aufrecht und bequem. Sie ist schmal wie ein GP-Rennerchen, glänzt mit sehr stabiler Kurvenlage, guten Bremsen, anständiger Leistung.



Die Suzuki GSX-R gleicht ihrer grünen japanischen Konkurrentin trotz anderem Konzept sehr. Lustigerweise ist für mich die Sitzposition auf dem «Supersportler» angenehmer als auf der Z. Beim Rest (Motor, Fahrwerk, Bremsen, Optik) herrscht Gleichstand im Land der Sonne.



Optik, Fahreigenschaften und (gefühlte) Leistung passen für mich bei der Suzuki sehr gut. Die flinke Japanerin lässt sich sehr sportlich bewegen und hat gefühlt mehr Durchzug als einige ihrer Konkurrentinnen. Für meinen Körperbau ist sie jedoch etwas klein und vor allem schmal geraten.



Die feingliedrige Sportlerin vermittelt eine überraschend bequeme Sitzposition. Der Viertakt-Single ist oben herum spritzig, ohne unten gar nichts bieten zu können. Agilität und Kurvenverhalten sind tadellos. Der elektronische, kontaktlose Zündschlüssel ist in dieser Klasse unüblich.

HM Vent Derapage 125



Die Vent ist ein richtig cooler Sportler, der scharf aussieht. Flink lässt sich mit ihr um alle Rädien ziehen. Abzüge gibt's für den hohen Preis und die Kombibremse, die als Spassbremse jegliche Drifts verhinderte, schwer dosierbar ist und bergab bei forscher Gangart überhitzte.



Vent heisst auf französisch Wind. Tatsächlich bringt die Vent frischen Wind in die 125er-Klasse. Sportfreaks kommen auf ihre Kosten, aber mit ihrer extremen Supermoto-Geometrie, der ultradirekten Schaltung und der hohen Sitzposition auf der Steinbank ist sie was für solvante Spezialisten.



Optisch und emotional bietet die Vent für mich ein tolles Paket, und auch beim Kurvenjagen macht sie mit ihrer Supermoto-Sitzposition sehr viel Spass. Leider kann aber die Kombibremse nicht durchwegs überzeugen, sie zieht nur richtig, wenn die Fussbremse betätigt wird.



Rahmen und Aufhängung machen fast jedes noch so verrückte Fahrmanöver möglich, wenn man's denn kann. Aber Eigenheiten wie der zu rasch hochklappende Seitenständer, die Sitzhöhe oder die brutal harte Sitzbank schränken den möglichen Kundenkreis deutlich ein.

Yamaha MT-125



Die Yamaha MT-125 macht einen hochwertigen Eindruck. Die Front polarisiert, von der Seite ist sie einfach schön. Sie ist handlich, fährt sich sehr stabil, sicher und liefert ein erstaunlich klares Feedback. Die Platzverhältnisse sind mit der nach vorn abfallenden Bank etwas einengend.



Yamaha hat hohe Ansprüche an alle Mitglieder der MT-Familie. Die Kleinste wirkt und ist hochwertig, besitzt einen kräftigen Motor, ein Fahrwerk mit klarem Feedback, Einstiegergerechte Bremsen und vor allem keine Schwächen. Volle Punktzahl, auch wenn die KTM optisch frecher wirkt.



Ähnlich wie auch die KTM wirkt die Yamaha sehr erwachsen und besticht – gerade in dieser Klasse – mit ihrem wertigen Erscheinungsbild. Auch passen die Sitzposition und der angenehme breite Lenker für ausgewachsene Piloten. Ein starker und würdiger Einstieg in die MT-Serie.



Meine Favoritin, dank eines fabelhaften Motors mit – für eine 125er – viel Punch in allen Regionen und einem in allen Bereichen tadellosen Fahrwerk. Die alltagstaugliche MT kann bei Bedarf auch Sport. Etwas störend sind nur die deutlichen Vibrationen im mittleren Drehzahlbereich.

JÜRG SCHICKER
Medienberater



Von der Alphütte direkt in die Stadt. Die Malaguti bietet ein breites Spektrum an Einsatzmöglichkeiten. Sie sieht erwachsen aus, bedarf aber ordentlich Zug am Gas-kabel. Von unten her schiebt der Minarelli-Motor ausgeglichen voran. Die hohe Sitzposition sorgt für guten Überblick.

BEAT GAUTSCHI
Freelancer



Für mich die Überraschung des Vergleichs. Optisch ist sie von einer grossen Enduro kaum zu unterscheiden, entsprechend sind Sitzposition und Handling perfekt. Wertigkeit und Verarbeitung passen auch. Nur die Bremsen kommen auf längeren Abfahrten an ihre Grenzen.

PAUL NOY
Freelancer



Die ausgewachsenen Dimensionen der Malaguti passen irgendwie nicht zum kleinen Motor. Die Reifen lassen auf Spass im Gelände schliessen, auf allzu heftige Steigungen würde ich mich aber nicht einlassen. Minuspunkte gibt's für die Armaturen, die ich vom Griff aus nicht erreiche.

PETER STUDER
Freelancer



Die Malaguti hat denselben Minarelli-Motor wie die Aprilia RS125. Der verfügt hier aber über eine wesentlich harmonischere Abstimmung. Die langbeinige XTM125 scheint auch für den Abstecher ins Gelände geeignet zu sein. Wer solcherlei Abenteuer sucht, wird mit ihr glücklich werden.

SHEELA NUBER
Junior-Testerin



Für mich ein sehr spassiges Motorrad. Ich fuhr bisher nur Strassentöff, so hat sie mir eine andere Perspektive gezeigt. Beim Anhalten und Wegfahren war allerdings Vorsicht geboten, da ich nur knapp mit den Zehenspitzen auf den Boden kam. Sie wirkt sehr leicht und geht gut voran.

CHRISTOPH RAMSEIER
Junior-Tester



Von A nach B oder mal über einen Feldweg ist die Enduro gut geeignet. Pässetauglich ist sie mit ihrer knappen Leistung eher weniger. Ich hatte schon Angst, der Motor fliegt mir um die Ohren. Doch alle Komponenten funktionieren einwandfrei. Das Preis-Leistungs-Verhältnis ist sehr gut.



Die ansprechende Optik passt zum Hipster mit Bart und Karohemd vor dem In-Lokal. Der breite Lenker verlangt Vorsicht im Stadtverkehr, sonst lässt sich's fröhlich durch die Rushhour cruisen. Für 3000 Franken gibt's hier ein Spassfahrzeug, das auch im Unterhalt äusserst günstig sein dürfte.



Das in China gefertigte Retrobike ist ein Preis-Leistungs-Wunder. Im urbanen Bereich sichert eine Bereicherung und ein Hingucker. Die Verarbeitungsqualität ist nicht die Beste, aber es funktioniert alles, wie es soll. Der Motor schwächelt, für die Leichtigkeit des Seins ist trotzdem gesorgt.



Mit dem breiten Lenker fühlt man sich wie auf einem grösseren Töff. Das Fahrwerk und die grosszügige Sitzbank sind bequem – die Sozia wird sich bedanken. Mit dem tiefen Preis ist das Vintage-Bike für Kurzstrecken keine schlechte Option. Da stört auch das Leistungsmanko kaum.



Bei einem Preis unter 3000 Franken muss man natürlich gewisse Einbussen in Kauf nehmen. Doch die Mash Seventy hat mich überrascht. So schlecht fährt sich die China-Französin nämlich gar nicht! Sie ist mein Kauf Tipp für Jugendliche, die ein wendiges Stadtbike suchen.



Die Mash ist mit Abstand das günstigste Motorrad in dieser Runde. Für wenig Kohle gibt's hier ein super tolles City-Bike in stilechter Retro-Optik, ideal für den Weg zur Badi oder an den See. Die stark zitternde Tachonadel irritierte mich. Die Kupplung ist überdurchschnittlich schwergängig.



Zugegeben, ich hatte meine Vorurteile, aber die hat die Mash Seventy definitiv weggewischt! Sie ist ein sehr gemütliches Motorrad, nicht nur für die Stadt. Auch auf der Kurvenfahrt war ich ziemlich positiv überrascht. Sie ist leicht und angenehm zu fahren. Schöner Look im Retro-Style.



Die 125er Gixxer sieht quickelebendig aus. Die gemässigte Sitzposition mit aufrechter Körperhaltung lässt entspanntes Fahren zu. Sobald man das Keyless-Startsystem mit Schlüssel und Transponder begriffen hat, zeigt der quirliche Motor mit Überdrehreserven seine Stärken.



Die filigrane Gixxer ist ein echter Supersportler. Die Sitzposition ist unerwartet bequem, und der Fahrer fühlt sich bestens integriert. Sie lässt sich spielerisch von Kurve zu Kurve werfen. Der Motor ist seidenfein und hängt sauber am Gas. Einzig die Vorderradbremse bietet Anlass zu Kritik.



Auf der Suzuki sitzt man mit 187 cm erstaunlich bequem. Sie läuft gut und ist sehr vertrauenerweckend. Ihre Laufkultur zählt zu den besten im Vergleich, und auch optisch liegt die GSX-R bei mir weit vorn. Der Soziusplatz ist ein Nachteil, doch das ist ein Supersportler, keine Rikscha.



Ein zierliches Sportbike mit kommoder Sitzposition. Wäre ich 16 Jahre alt und von MotoGP begeistert, würde ich mir die kleine, schnelle (>130 km/h) GSX-R aussuchen. Eine Wurst Abzug gibt es nur für die fade Vorderradbremse, die ist ganz und gar nicht MotoGP-tauglich.



Die kleine Supersport-Suzuki ist für mich eines der besten Bikes im Vergleich. Wie die Kawa ist sie kleiner als die Konkurrenz, mit frechem Design, aber doch ein echter Hingucker. In ihr steckt viel Power, sie lässt sich super fahren und weckt Emotionen. Schwach war nur die Vorderbremse.



Auf der kleinen GSX-R scheint man nichts zwischen den Beinen zu haben – derart schmal baut der Tank! Der kleine Flitzer geht aber ziemlich flott ab und ist wohl die schnellste 125er im Vergleich. Die Bremsen dürften noch etwas mehr Wirkung zeigen. Ansonsten ein richtiger Hingucker.



Mit 85 cm Sitzhöhe ist die HM-Vent auch für Grossgewachsene ein bequemes Bike. Auf kurvenreichen Strecken zeigen sich die Supermoto-Genen. Flink wie ein Wiesel lässt sich mit der Vent um jede Ecke zirkeln. Auf der Autobahn muss man sich zusammenfallen, um 100km/h zu erreichen.



Rattenscharfes Leichtgewicht im Supermoto-Trim. So fährt sie sich auch. Sie ist fast überhandlich. Voll einstellbares Fahrwerk und Alurahmen sind einzigartig in dieser Klasse, und man muss genau hinschauen, um sie als 125er zu erkennen. Das einzige Manko ist die Kombi-Bremse.



Die Sitzposition passt, aber der Sattel ist sehr sportlich hart. Bei der Anfahrt zum Treffpunkt bin ich deshalb teils im Stehen gefahren. Das Kombi-Bremssystem ist wie der selbst einklappende Seitenständer gewöhnungsbedürftig. Emotionen weckt die schöne Vent dennoch genügend.



Jugendliche, die Supermotos mögen, werden mit der Vent Derapage viel Spass erleben. Sie ist relativ teuer, gibt im sportlichen Design aber auch optisch viel her und wirkt sehr hochwertig. Die fehlenden zwei PS zur erlaubten Maximalleistung habe ich nicht bemerkt.



Die Vent Derapage baut für mich relativ hoch. Mit meinen 170 cm kam ich nur gerade mit den Zehenspitzen auf den Boden. Dennoch hatte ich auch mit dieser 125er Supermoto viel Spass. Von Anfang an gestört hat mich hingegen, dass die Sitzbank doch ausgesprochen hart ist.



Supermoto-Liebhaber kommen bei der Vent voll auf ihre Kosten. Die sehr gute Beschleunigung aus engen Kehren macht die Fahrt zum spassigen Erlebnis. Die Sitzbank ist hart wie Stein. Ein cooles Motorrad von der Optik über den Motor bis zum Fahrwerk. Die Vent gefällt den Jungen definitiv!



Mit der MT-125 bleibt Yamaha dem aggressiven Aussehen der MT-Baureihe treu. Sie fährt sich äusserst präzise und überzeugt mit einer Top-Verzögerung. Für sehr Grossgewachsene ist die Sitzposition etwas einengend. Ein vollwertiges Bike, ideal fürs junge Publikum.



Ein Naked Bike erster Güte mit guter Ergonomie und neutralem Fahrwerk. Die Geometrie vermittelt viel Vertrauen, und der Motor reizt die Grenze der Kategorie voll aus. Einziges Manko ist das Gewicht von 140 kg. Die kleinste MT bereitet 16-Jährige gut auf die grösseren MTs vor.



Die MT-125 zählt mit der Honda zu den grauen Mäusen, die wenig Emotionen wecken. Dabei sind die Präzision, mit der sie sich fahren lässt, die Bremsen und das Fahrwerk, das jederzeit problemlos Korrekturen zulässt, super. Auch die blitzsaubere Verarbeitung fällt sofort auf.



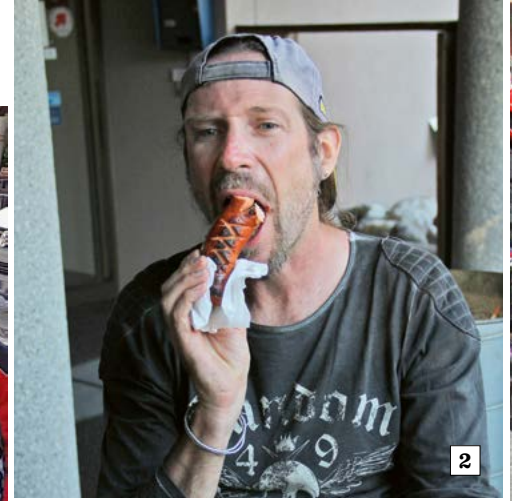
Zusammen mit der KTM ist die Yamaha sicher das Top-Produkt in diesem Vergleich, mit vielen technischen Gimmicks und sogar einer Anti-Hopping-Kupplung. Rein optisch würde man hier keine 125er erwarten. Das Design der MT-Modellreihe trifft bekanntlich den Kundengeschmack.



Die Sitzposition stimmt, und das Handling ist gut. Ein Töff, der mir viel Vertrauen gab. Die MT-125 sieht mächtig und sportlich aus. Ein kleines Extra der MT war, dass sie einem im Cockpit mit einem «Hi Buddy» begrüsst und mit «See you» verabschiedet – echt cool.



Es gibt keine Zweifel, auch sie zur MT-Familie gehört – den bösen Blick hat sie von Papa, der MT-10, geerbt. Mit ihrer Verarbeitung und den verbauten Komponenten ist die MT-125 eine meiner Favoritinnen. Man fühlt sich einfach wohl, egal ob sportlich oder gemütlich unterwegs.



1 - Welche soll ich nehmen?
Mehr als 15 PS hat eh keine ...

2 - Übermässiger Cervelat-Konsum verschlechtert das Verhältnis von Gewicht zu Leistung dramatisch.

3 - Die schlanken Flitzer passen durch jede noch so schmale Gasse locker durch.

4 - Fröhliches Pässewetzen? Klar doch, mit etwas Können und fleissigem Schaltfuss hältst du locker mit.



TECHNISCHE DATEN

MOTORRAD

	APRILIA RS 125	BULLIT HERO RACING	HONDA CB 125 R	KAWASAKI Z125 PERFORMANCE
Preis	CHF 6295.-	CHF 3449.-	CHF 5190.-	CHF 6140.-
Motor	Einzylinder-Viertakt, flüssigkeitsgekühlt, DOHC, 4V	Einzylinder-Viertakt, luftgekühlt, SOHC, 2V	Einzylinder-Viertakt, flüssigkeitsgekühlt, DOHC, 4V	Einzylinder-Viertakt, flüssigkeitsgekühlt, DOHC, 4V
Hubraum (Bohrung x Hub)	124,2 cm ³ (58 x 47 mm)	124 cm ³ (57 x 48,8 mm)	125 cm ³ (58 x 47,2 mm)	125 cm ³ (58 x 47,2 mm)
Getriebe / Antrieb	6 Gänge, Kette	5 Gänge, Kette	6 Gänge, Kette	6 Gänge, Kette
Leistung	15 PS bei 10 750/min	11,6 PS bei 8750/min	13,3 PS bei 10 000/min	15 PS bei 10 000/min
Drehmoment	11 Nm bei 8000/min	9 Nm bei 7750/min	10,4 Nm bei 8000/min	11,7 Nm bei 7700/min
Bremse	ABS nur vorn	Kombibremse	ABS	ABS
Radstand / Sitzhöhe	1353 mm / 820 mm	1385 mm / 860 mm	1345 mm / 816 mm	1330 mm / 815 mm
Gewicht vollgetankt / Tank	144 kg / 14,5 l	120 kg / 14 l	126 kg / 11 l	146 kg / 11 l
Reifen vorn und hinten	100/80-17 und 130/70-17	4.10-18 und 4.60-17	110/70-17 und 150/60-17	100/80-17 und 130/70-17



3



4



RANGLISTE

10. CERVELAT-GP 2020

1. KTM 125 Duke	59 Würste
2. Yamaha MT-125	54 Würste
3. Suzuki GSX-R125	50 Würste
4. Honda CB125R	45 Würste
5. Vent Derapage 125	44 Würste
6. Kawasaki Z125	43 Würste
Malaguti XTM125	43 Würste
8. Aprilia RS125	38 Würste
9. Mash Seventy	36 Würste
10. Bullit Hero Racing	28 Würste

Mögliche Maximum-Wurstzahl: 60 Würste

HALL OF FAME (2011 – 2019)

- 9. CERVELAT-GP 2019 (10 MOTORRÄDER)**
1. Yamaha Ténéré 700, 2. BMW R1250 GS, 3. Indian FTR1200 S und Triumph Speed Twin 1200.
- 8. CERVELAT-GP 2018 (10 MOTORRÄDER)**
1. KTM 790 Duke, 2. Kawasaki Z900 RS, 3. Yamaha Tracer 900 GT.
- 7. CERVELAT-GP 2017 (10 MOTORRÄDER)**
1. Kawasaki Z900, 2. KTM 1290 Super Duke R, 3. Yamaha MT-07.
- 6. CERVELAT-GP 2016 (10 MOTORRÄDER)**
1. BMW S1000 XR, 2. Kawasaki ZX-10R Naked-Umbau, 3. Ducati Monster 1200 R.
- 5. CERVELAT-GP 2015 (10 MOTORRÄDER)**
1. Kawasaki Versys 1000 Grand Tourer, 2. Aprilia Tuono V41100 RR, 3. Honda CB1100 EX und KTM 1050 Adventure.
- 4. CERVELAT-GP 2014 (11 MOTORRÄDER)**
1. BMW RnineT, 2. KTM 1290 Super Duke R, 3. Kawasaki Z1000 SE.
- 3. CERVELAT-GP 2013 (10 MOTORRÄDER)**
1. BMW R1200 GS, 2. Victory Bagger 1700 Hard-Ball, 3. Kawasaki ZX-10 R.
- 2. CERVELAT-GP 2012 (9 MOTORRÄDER)**
1. Suzuki 1000 Virus, 2. Victory 1700 Hammer S, 3. KTM 690 Duke.
- 1. CERVELAT-GP 2011 (7 MOTORRÄDER)**
1. Triumph 675 Street Triple R, 2. Aprilia 1000 Tuono V4R APRC, 3. Yamaha XT1200 Z Super Ténéré.



KTM 125 DUKE

CHF 5690.–
Einzyylinder-Viertakt, flüssigkeitsgekühlt, DOHC, 4V
125 cm³ (58 × 47,2 mm)
6 Gänge, Kette
15 PS bei 9500 min
11,8 Nm bei 8000/min
ABS
1357 mm / 830 mm
139 kg / 13,4 l
110/70-17 und 150/60-17



MALAGUTI XTM125

CHF 3790.–
Einzyylinder-Viertakt, flüssigkeitsgekühlt, DOHC, 4V
124 cm³ (58 × 47 mm)
6 Gänge, Kette
15 PS bei 10 750/min
12,2 Nm bei 7500/min
Kombibremse
1509 mm / 865 mm
124 kg / 20 l
90/90-21 und 120/80-18



MASH SEVENTY

CHF 2890.–
Einzyylinder-Viertakt, flüssigkeitsgekühlt, SOHC, 4V
124 cm³ (57 × 48,8 mm)
6 Gänge, Kette
11,6 PS bei 8750/min
9 Nm bei 7750/min
Kombibremse
k.A. / 780 mm
127 kg / 12 l
110/70-17 und 130/70-17



SUZUKI GSX-R125

CHF 4995.–
Einzyylinder-Viertakt, flüssigkeitsgekühlt, DOHC, 4V
124 cm³ (62 × 41,2 mm)
6 Gänge, Kette
15 PS bei 10 000/min
11,5 Nm bei 8000/min
ABS
1300 mm / 785 mm
134 kg / 14,5 l
90/18-17 und 130/70-17



VENT DERAPAGE F125

CHF 5990.–
Einzyylinder-Viertakt, flüssigkeitsgekühlt, SOHC, 4V
124,66 cm³ (52 × 58,6 mm)
6 Gänge, Kette
13 PS bei 8750/min
k.A.
Kombibremse
1410 mm / 870 mm
112 kg / 7,3 l
100/80-17 und 130/70-17



YAMAHA MT-125

CHF 5590.–
Reihen zweizylinder, flüssigkeitsgekühlt, DOHC, 4V
124,7 cm³ (52 × 58,6 mm)
6 Gänge, Kette
15 PS bei 9000/min
11,5 Nm bei 8000/min
ABS
1325 mm / 810 mm
140 kg / 10 l
100/80-17 und 140/70-17

MOTO-CENTER THUN

Bernstrasse 117
3613 Steffisburg
033 439 59 59
moto-center.ch

Unser Team



Patrick Ackermann
Leiter Fahrzeugverkauf
033 439 59 67
patrick.ackermann@moto-center.ch



Rolf Kneubühler
Fahrzeugverkäufer
033 439 59 68
rolf.kneubuehler@moto-center.ch



Stefan Lüthi
Fahrzeugverkäufer
033 439 59 62
stefan.luethi@moto-center.ch



Timon Reist
Leiter Werkstatt
033 439 59 56
timon.reist@moto-center.ch



Stefan Lüthi
KTM Ersatzteilspezialist
033 439 59 62
ersatzteile@moto-center.ch

