

GRÜNE WELLE

Die Großrad-Welle schwappt endgültig von Italien zu uns herüber. Günstige 125er ohne Firlefnanz, für den tagtäglichen Einsatz. Aprilia, Kymco und SYM im direkten Vergleich

Großradler hatten es bisher nicht leicht. Zum einen sehen sie wie ein Mofa aus, an dem ein Schlucki-Image klebt. Zum anderen hielten sie selten ihr Versprechen, sicherer geradeaus zu rollern als die übrigen Scooter mit 10- und 12 Zoll-Rädern.

Aber auf einmal sind Großradler auch bei uns im Kommen. Türöffner waren Honda SH 125 und der veränderte Markt. Die Herstellern hatten die goldene Mitte, die „Goldklasse auf zwei Rädern“, sträflich vernachlässigt. Was wir oft genug anprangerten. Heute gibt es teure Maxischiffe, die richtig was hermachen und exzellent laufen. Daneben florieren simple China-Viertakter, mit teils fragwürdiger Qualität, Hauptsache billig, oft aus dem Baumarkt.

Wer keine 4.000 € für ein Prestigeschiff mit 170 kg und allem Pipapo hinblättern will, aber dennoch bessere Langzeitqualitäten als eine Baumarktmöhre erwartet, landet inzwischen oft auf einem Großradler. Gute Ware für kleines Geld? Das soll unser Vergleichstest klären.

Mit von der Partie sind zwei Taiwan-Scooter. Der neue Kymco People S und der bewährte SYM HD. Beide messen sich mit dem bei unseren Tests punktbesten Großradler: Aprilia Sportcity. Der ja den Honda SH in Sachen Fahrwerk und Fahrfreude klar überholt (siehe Heft 6/05).

Kosten: Beim Neukauf sticht Taiwan Italien aus, SYM und Kymco kosten 600 € weniger. Doch halt, umgerechnet 2.500 € verlangte vor 13 Jahren bereits Piaggio für seinen Bestseller SKR 125. Heute bekommt man fürs gleiche Geld einen Viertaktmotor und bessere Verarbeitungsqualität geboten.

Öl braucht man auch keines mehr, zumindest nicht zwischen den Ölwechseln. Die Viertaktmotoren in dieser Klasse laufen sauber und problemlos. Allerdings nicht so sparsam wie erwartet. Der SYM liegt mit 3,7 l Normalbenzin auf 100 km noch am besten, der Aprilia läßt 4,1 l durch und der Kymco gurgelt sogar 4,5 l weg. Wie damals der Zweitakt-SKR. Zwar müssen Motoren heute leiser laufen und sauberer (Euro 2, ab 2007 sogar Euro 3), aber es gibt auch Dreiliter-125er mit 15 PS.

Bei den Ersatzteilen galt Aprilia lange Zeit als Beutelschneider. Das Image klebt hartnäckig, obwohl die tatsächlichen Preise längst auf volkstümliches Niveau sanken. Teile für den

Sportcity kosten unterm Strich sogar weniger als bei Kymco und SYM, obwohl Taiwan ja grundsätzlich als günstig gilt.

So weit, so gut? Nun, im Vergleich zu letztem Jahr haben die Aprilia-Teilepreise rund 20% angezogen. Wie das? Einzige Änderung seither: Das Ersatzteilwesen hat inzwischen die Konzernmutter Piaggio übernommen. In Sachen Inspektionen legt Aprilia mit 6.000 km langen Intervallen die Maßlatte. Kymco schreibt alle 5.000 km vor, viele Händler liegen aber etwas günstiger.





Aprilia Sportcity 125 3.100 €



Kymco People 125 S 2.495 €



SYM HD 125 2.499 €



Entspanntes Sitzen dank tief angeordneter Trittbretter

Nur SYM tanzt aus der Reihe. Alle 3.000 km zum Kundendienst, das ist zu häufig im direkten Vergleich. Die zuverlässige Technik (wir fahren den 200er problemlos im Dauertest) würde 6.000er-Intervalle vertragen. Beim aufwendigen BMW C1 waren es übrigens 7.500 km. Unterm Strich kosten die Großradler im Unter-

halt wenig. SYM vor Aprilia und Kymco.

Ergonomie: Hinter einer guten Sitzposition stecken zunächst zwei Dinge. Ausreichend hohe Sitzbank, tief angeordnetes Trittbrett. Je größer der Abstand zwischen beiden, desto besser.

Eigentlich ganz simpel, aber selten in die Praxis umge-

setzt. Beim Aprilia sind es 51 cm, das ermöglicht entspanntes Sitzen. Aufrecht wie auf einem Küchenstuhl, mit prima Rundumsicht. Beim SYM sind es 50 cm, beim Kymco 49 cm. Auch ganz gut.

Große bevorzugen den Aprilia. Kleine sitzen lieber auf Kymco und SYM. Denn ihre Sitzbänke liegen zwei Zenti-

meter tiefer, so kommen sie vor roten Ampeln leichter mit beiden Füßen auf den Boden.

Entwickler, aufgepaßt: Mit eingebuchteten („tailliert“) Trittbrettern à la Burgman würden sich Kleine noch leichter tun. Und Leute ab Schuhgröße 44 hätten gern mehr Platz, alle drei pferchen die Treter ganz schön ein.



Daten & Meßwerte • Aprilia Sportcity 125

Motor: Wassergekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, Bohrung x Hub 57,0 x 48,6 mm, Hubraum 124,0 cm³, 1 obenliegende Nockenwelle, 4 Ventile. Gleichdruckvergaser, Saugrohr-Ø 29,0 mm, Verdichtung 12,5-Sekundärluftsystem, U-Kat, Generator 180 W, Batterie 12,0 Ah
Leistung: 9,0 kW/12,2 PS bei 9.250/min, Drehmoment 9,8 Nm bei 8.250/min
Kraftübertragung: Fliehkraft-Trockenkupplung, stufenlose Variomatik, Zahnrad-Endgetriebe
Fahrwerk: Geschweißter Stahlrohrrahmen, Telegabel, Ø 35 mm, Federweg 100 mm. Gummigelagerte Triebwerkschwinge, 2 Federbeine, 4fach einstellbar, Federweg 80 mm. Scheibenbremse vorn, Ø 260 mm, Zweikolbenzange.

Scheibenbremse hinten, Ø 220 mm, Einkolbenzange. Alufelgen, Reifen 120/70-15 vorn, 130/80-15 hinten

Maße/Gewichte: Lenkerhöhe 1.040 mm, Lenkerbreite 670 mm, Sitzhöhe 820 mm, Trittbrett Höhe 310 mm, Radstand 1.365 mm, Gewicht vollgetankt 145 kg, Radlastverteilung v/h 41/59%, Zuladung 207 kg

Ausstattung: E-Starter, Startautomatik, Licht 2x17 55 W, 2 Rückspiegel, Hauptständer, Helmfix, Handschuhfach, Gepäckhaken, Gepäckträger. Cockpit mit Tacho, Uhr, Tankuhr, Kühlwasserthermometer, Tageskilometerzähler

Service: alle 6.000 km, Gewährleistung 24 Monate

Preis: 3.100 €

Topspeed	104,7 km/h
0-50 km/h	4,4 s
0-80 km/h	12,4 s
0-100 km/h	30,1 s
Bergwertung	0:58,0 min
Tacho 50	50 km/h
Tacho Topspeed	105 km/h
Tankinhalt	7,8 l
Benzinverbrauch	4,1 l/100 km
Reichweite	189 km
Gewicht	145 kg
Zuladung	207 kg

Aprilia Sportcity 125

Der schicke Italiener dreht Kreise um die anderen Großradler, wenn's drauf ankommt. Und fährt komfortabler über Holperpisten. Sein wassergekühlter Vierventilmotor läuft seidig und hat obendrein Muskeln. Doch unter die Sitzbank paßt kein Integralhelm



Fahrleistungen,
Fahrwerk,
Ergonomie, Licht,
Edelstahlkrümmer,
Aufbocken,
Zuladung



Stauraum,
Fußraum,
Diebstahl/schutz,
Handling,
Reichweite,
Wetterschutz



Wartungsfreie 12 Ah-Batterie



Ölstand checken per Peilstab



Einheitscockpit à la Aprilia



Scheibe gut dosierbar, wirksam



Zweikolben-Bremszange vorn



Scheibenbremse hinten toll



Zwei straffe Sportfederbeine



Wasserpumpe sitzt rechts



Gepäckträger in Serie dabei



Handschuhfach viel zu flach



Bordwerkzeug Magerquark



Spritzfreier Tank unterm Sitz

Passagiere steigen gern auf diese Großradler auf. Kein Wunder, ihre Sitzbänke sind ausreichend lang und breit, rutschfest bezogen, straff gepolstert für längere Ausflüge als nur zur Eisdielen. Und die Füße dürfen auf ausklappbaren Extrarasten ruhen.

Bei Wind und Wetter trübt sich unser positiver Eindruck. Die Verschaltungen könnten ruhig breiter und höher sein, jetzt zieht es auf die Knie und um die Waden. Bei einem Regenschauer werden Großradfahrer nasser als nötig. Handschützer in Serie vermissen wir wie bei (fast) allen Scootern. Warum eigentlich? So teuer kann ein bißchen Plastik nicht sein.

Alles in allem sitzen Fahrer und Beifahrer erstaunlich gut. Gleichstand.

Handhabung: Knöpfchen drücken und automatisch abdüsen, das können andere Scooter auch. Was können un-

Wegen seiner hohen Sitzbank paßt der Sportcity Mittelgroßen und Großen am besten. Mit 51 cm Abstand zwischen Sitzbank und Trittbrett



PEOPLE S 125



Zwei der drei Viertaktmotoren schieben stets kräftig an

sere Großradler aber besser? Kymco und SYM bieten tadellose Schlösser und griffgünstige Blinkerschalter. Damit niemand nach dem Abbiegen das Ausschalten vergißt, taktet der Blinker so sonor wie im Auto. Alle drei lassen sich leicht aufbocken, der Aprilia springt fast von selbst auf den Hauptständer. Alle drei sind

ruckzuck zu betanken, erfreulich spritzfrei sogar.

Soweit die herausragenden Eigenschaften. Die Ölkontrolle spätestens alle 500 km erfolgt per Peilstab. Der ist zwar gut erreichbar links (Aprilia) bzw. rechts (Kymco, SYM) am Motor angebracht. Aber die Hände macht man sich dabei unweigerlich schmutzig. Ein Öl-

schauglas wäre die saubere Lösung.

Für Gebrauchsfahrzeuge, die sich im harten Alltag bewähren müssen, dürften die Spiegel ruhig größer sein und an längeren Auslegern sitzen. Auch die Hupen sollten lauter tröten. Schließlich sind immer mehr Autofahrer von Handy, Navi und Audiosystem abge-

lenkt.

Die Reichweite der drei Großradler ist kein Ruhmesblatt. Der Kymco rollt nach 153 km mit leerem Spritfaß aus, der Aprilia nach 189 km und der SYM nach 224 km. Liebe Leute, es sollten mindestens 250 km sein. Pendler wollen nicht jeden zweiten Tag tanken.



Daten & Meßwerte • Kymco People 125 S

Motor: Luftgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, Bohrung x Hub 52,4 x 57,8 mm, Hubraum 124,6 cm³. 1 obenliegende Nockenwelle, 4 Ventile. Gleichdruckvergaser, Saugrohr-Ø 22,1 mm, Verdichtung 9,6; Sekundärluftsystem, U-Kat, Generator 140 W, Batterie 7,0 Ah
Leistung: 7,6 kW/10,3 PS bei 7.500/min, Drehmoment 10,4 Nm bei 6.750/min
Kraftübertragung: Fliehkraft-Trockenkupplung, stufenlose Variomatik, Zahnrad-Endgetriebe
Fahrwerk: Geschweißter Stahlrohrrahmen, Telegabel, Ø 33 mm, Federweg 95 mm. Gummigelagerte Triebabsatzschwinge, 2 Federbeine, 3fach einstellbar, Federweg 74 mm. Schellen-

bremse vorn, Ø 260 mm, Zweikolbenzange. Trommelbremse hinten, Ø 130 mm. Alufelgen, Reifen 100/80-16 vorn, 120/80-16 hinten
Maße/Gewichte: Lenkerhöhe 1.030 mm, Lenkerbreite 740 mm, Sitzhöhe 800 mm, Trittbreithöhe 310 mm, Radstand 1.400 mm, Gewicht vollgetankt 126 kg, Radlastverteilung v/h 38/62%, Zuladung 160 kg
Ausstattung: E-/Kickstarter, Startautomatik, Licht 2xH51 35/35 W, 2 Rückspiegel, Haupt-/Seitenständer, Helmfacel, Gepäckhaken, Windschild, Gepäckträger. Cockpit mit Tacho, Uhr, Tankuhr, Tageskilometerzähler
Service: alle 5.000 km, Gewährleistung 24 Monate
Preis: 2.495 €

Topspeed	92,6 km/h
0-50 km/h	5,8 s
0-80 km/h	18,3 s
0-100 km/h	-
Bergwertung	1:01,4 min
Tacho 50	45 km/h
Tacho Topspeed	106 km/h
Tankinhalt	6,9 l
Benzinverbrauch	4,5 l/100 km
Reichweite	153 km
Gewicht	126 kg
Zuladung	160 kg

Kymco People 125 S

Ein angenehmes Alltagsfahrzeug, für sich genommen. Auch wenn der People keinen Integralhelm schluckt. Aber sein luftgekühlter Motor muß sich bei 126 kg Gewicht arg anstrengen, das schlägt sich in den Fahrleistungen nieder. Auch der Geradeauslauf sollte besser sein

Ergonomie, Wetterschutz, Armaturen, Tanken, Wenden, Bremse vorn, Verschleißteilpreise

Stauraum, Licht, Verbrauch, Zuladung, Fahrleistungen, Serienreifen



Akku wartungsarm, tief liegend



Blinker sitzen in Verschalung



Nüchtern gehaltenes Cockpit



Prima dosierbare Scheibe



Mit Zweikolben-Bremszange



Trommelbremse agiert hinten



Federbeine schwach gedämpft



Gebläsekühlung für den Motor



Gepäckträger ist mit an Bord



Immerhin mit Handschuhfach



Trittbrett ohne Taillierung



Großer Schlund, Zapfen easy

Zwei Lichter leuchten nachts die Fahrbahn hell und breit aus, Aprilia und SYM. Zwar keine Flutlichter, aber der Geschwindigkeit angemessen. Der Kymco wirft nur einen schmalen Schlitz, schade.

Auf Wartungsfreundlichkeit legen die Werke offenbar keinen Wert, einzig billige Bandfertigung zählt. Gut bei den Taiwanern ist ein Wartungsdeckel im Helmloch. Wenn auch klein, erreicht man so den Vergaser. Einen logischen Gesamtaufbau, der es Händlern oder Selbstschraubern ermöglicht, Baugruppen leicht zu erreichen, suchen wir vergebens.

Keine Experimente in Sachen Bedienung, braver Durchschnitt. SYM vor Aprilia und Kymco.

Motor: Viertaktmotoren haben sich bei den 125ern auf ganzer Linie durchgesetzt. Unsere drei Großradler besitzen

Die People-Sitzbank liegt mit 80 cm mittelhoch. In diesem Vergleich hat er zwar den engsten Kniewinkel, aber 49 cm zwischen Sitzbank und Trittbrett sind vergleichsweise komfortabel



SYM HD 125



Der SYM HD schluckt als einziger einen Integralhelm

drei verschiedene Antriebe, aber alle mit Vergaser.

SYM und Kymco entwickeln und bauen ihre Motoren selbst. Beim SYM handelt es sich um einen wassergekühlten Vierventiler, der sehr kurzhubig und drehfreudig ausgelegt ist. Kymco verwendet im People seinen altgedienten, luftgekühlten und langhubi-

gen Zweiventiler, den wir bereits aus dem Heroism-Dauerstet vor zehn Jahren kennen.

Aprilia kauft seine Motoren ein, beim Scooter stammen sie ausschließlich von der Konzernmutter Piaggio. Das wassergekühlte Vierventil-Triebwerk kennen wir aus vielen anderen Fahrzeugen. Und seine guten Eigenschaften über-

zeugen auch im Sportcity: Es läuft vibrationsarm, dröhnt die Nachbarschaft nicht zu und sorgt für erfreuliches Tempo. Mit 4,4 s aus dem Stand auf echte 50 km/h und mit 12,4 s von 0-80 gehört der Aprilia zu den flottesten 125ern. Und seine 0:58,0 min am Meßberg stellen voll zufrieden.

Noch ein Deut fixer am Berg und sonst gleichauf kann es der SYM. Der neue Motor bollert zwar in alter Taiwan-Tradition ein bißchen vernehmlicher aus dem Auspuff und wirkt subjektiv etwas träger, aber die Meßwerte sprechen eine klare Sprache. HD-Fahrer sind schnell unterwegs, mit echten 105 km/h Top-



Daten & Meßwerte • SYM HD 125

Motor: Wassergekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, Bohrung x Hub 57,0 x 48,8 mm, Hubraum 124,6 cm³, 1 obenliegende Nockenwelle, 4 Ventile. Gleichdruckvergaser, Saugrohr-ø 23,0 mm, Verdichtung 10,8. U-Kat, Generator 114 W, Batterie 8,0 Ah
Leistung: 9,6 kW/13,1 PS bei 8.500/min, Drehmoment 11,4 Nm bei 6.500/min
Kraftübertragung: Fliehkraft-Trockenkupplung, stufenlose Variomatik, Zahnrad-Endgetriebe
Fahrwerk: Geschweißter Stahlrohrrahmen, Telegabel, ø 33 mm, Federweg k.A. Gummigelagerte Triebstützschwinge, 2 Federbeine, 4fach einstellbar, Federweg k.A. Scheibenbremse vorn, ø 220 mm, Einkolbenzange.

Trommelbremse hinten, ø 130 mm. Alufelgen, Reifen 100/80-16 vorn, 120/80-16 hinten
Maße/Gewichte: Lenkerhöhe 1.060 mm, Lenkerbreite 740 mm, Sitzhöhe 800 mm, Trittbreithöhe 300 mm, Radstand 1.385 mm, Gewicht vollgetankt 139 kg, Radlastverteilung v/h 39/61%, Zuladung 176 kg
Ausstattung: E-Starter, Startautomatik, Licht H4 60/55 W, 2 Rückspiegel, Haupt-/Seitenständer, Helmfach, Gepäckhaken, Gepäckträger. Cockpit mit Tacho, Uhr, Tankuhr, Kühlwasserthermometer
Service: alle 3.000 km, Gewährleistung 24 Monate
Preis: 2.499 €

Topspeed	105,5 km/h
0-50 km/h	4,4 s
0-80 km/h	12,4 s
0-100 km/h	29,8 s
Bergwertung	0:56,9 min
Tacho 50	50 km/h
Tacho Topspeed	112 km/h
Tankinhalt	8,3 l
Benzinverbrauch	3,7 l/100 km
Reichweite	224 km
Gewicht	139 kg
Zuladung	176 kg

SYM HD 125

Wie schon der 200er ist auch der HD 125 ein echter Schlager in Sachen Preis/Leistung. Beim Fahrwerk muß er sich zwar dem teureren Aprilia geschlagen geben, aber in anderen Kapiteln liegt er gleichauf. Größtes Helmfach in diesem Test



Fahrleistungen,
Verbrauch, Armaturen,
Ergonomie, Licht,
Geradeauslauf



Serviceintervalle,
Spiegel, Federung,
Serienreifen,
Schlüssel am Knie



Wartungsarme 8 Ah-Batterie



Blinker in Lenkerverkleidung



Analoges Cockpit übersichtlich



Brave Scheibenbremse vorn



Einkolbenzange, Stahlflex



Alltagstaugliche Trommel



HD-Federung kein Ruhmesblatt



Ausklappbare Soziusrasten



Gepäckträger auch hier Serie



Spiegel klein, kurze Ausleger



Vergaserzugang durch Deckel



Tank links außen angebracht

speed. Die rote Laterne geht in diesem Kapitel an den Kymco. Schade, denn mit dem LC-Motor aus Grand Dink oder Yager (Test in diesem Heft) läge ein kräftiger Kerl im Regal. Und der hätte mit den 126 kg vollgetankt des People S wenig Mühe. Immerhin, für sein Alter klingt der Zweiventiler verblüffend leise und läuft geschmeidiger denn je.

Aber im direkten Vergleich mit den flotten Sportcity und HD fällt der People klar ab. Beim Spurt, am Berg, aber besonders auf der Autobahn. Er schafft gerade 92 km/h. Zuwenig, um sich gegen Lkws zur Wehr zu setzen. Der Tacho geht kräftig vor und suggeriert 106.

Nur SYM gelang die Getriebeabstimmung perfekt. Der Aprilia kuppelt zu früh ein, die Drehzahl fällt in den Keller und verschenkt wertvolle Zeit. Der Kymco kuppelt zu lange ein und verschenkt Meter.



Typisch Großradler: Draufsitzen und paßt. Praktisch alle Fahrergrößen kommen mit dem Taiwan-Scooter zurecht. Sitzbank und Trittbrett liegen 50 cm auseinander

VERGLEICHSTEST

Die beiden Vierventiler von SYM und Aprilia distanzieren den Kymco-Zweiventiler deutlich.

Fahrwerk: Sportliche Gene erwartet niemand bei Großradlern. Der Aprilia besitzt sie trotzdem. Trotz 145 kg liegt er im kurvigen Gelände wie ein Brett. Sportcity-Fahrer können das Gas länger stehen lassen und mehr Schwung mitnehmen, ohne große Anstrengung.

Je schlechter die Strecke, desto größer die Freude. Denn die hochwertige Aprilia-Federung läßt sich von Verwerfungen, Längsrillen und Kanaldeckeln kaum aus der Ruhe bringen. Einfach drüberbügeln, und gut isses.

Schöner Nebeneffekt: Der Sportcity fährt auch über Kopfsteinpflaster deutlich komfortabler als seine Konkurrenz. Hier spürt man den Preisunterschied zu Taiwan. Und das Können des zigfachen Motorradweltmeisters. Einziger Kritikpunkt am Aprilia-Fahrwerk: Es könnte handlicher sein.

SYM und Kymco lassen sich mühelos einlenken, auch wegen der 7 cm breiteren Len-

ker. Und sie wenden einen Tick leichter. Aber ihre schlappen Gabeln und Federbeine holpern arg und schlagen rasch durch, besonders zu zweit heißt es: Gas weg und Kanaldeckel weiträumig umfahren. No sports, please. Sonst schaukeln sich die Fahrerwerke auf.

Auch bei den Reifen spart Taiwan. Kenda und Duro sind Holzreifen, die plötzlich wegrutschen. Kein Vergleich zu den Heidenau K63/K72 auf dem HD-Dauertestler, superb bei jedem Wetter und langlebig. So brillant haften die Maxxis auf dem Sportcity zwar nicht, aber sie kleben viel länger mit besserem Gefühl für die Rutschgrenze.

Die Bremsen bei allen drei Großradlern sind defensiv abgestimmt. Niemand soll durch giftige Wirkung erschreckt werden. Deshalb fehlt es beim vollen Reinlangen an Gefühl fürs Limit. Aprilia verwendet griffigere Bremsbeläge als die anderen, was für mehr Bremspower sorgt. Auch hinten ist die Scheibenbremse des Aprilia den Taiwan-Trommeln

Verschleiß- und Sturzteile

	Aprilia	Kymco	SYM
Bremsbeläge vorn	21,29	23,82	15,81
Bremsbeläge hinten	23,42	16,11	16,52
1 Kolben mit Ringen	55,93	75,75	131,39
Ölfilter	9,40	0,00	1,97
Lenkkopflager komplett	45,73	17,52	12,16
Variator-Rollen	45,00	15,33	10,76
Variator-Keilriemen	39,42	49,97	91,57
SUMME	240,19	198,49	280,18
STURZTEILE			
Handbremshebel	30,94	7,35	8,32
Rückspiegel	10,02	19,95	7,27
Blinkerglas	3,75	57,63*	15,54**
Lenker	56,63	80,10	40,42
Felge vorn	213,34	258,63	234,70
Auspufftopf	258,07	349,94	295,31
Vorderradabdeckung	59,13	54,63	25,54
Heckseitenverkleidung*	76,67	108,25	50,62
SUMME	708,55	936,48	677,22

*Heckseitenverkleidung: 1 Seite, lackiert, mit Aufklebern
**Blinker, komplett

Teilepreise recht attraktiv

überlegen. Leichter dosierbar, packt stärker.

Und wie sieht es mit dem Geradeauslauf aus? Das ist doch die Stärke der großen Räder, theoretisch. Praktisch kommt es auf Fahrwerksgeometrie und Schwingenlagerung an, selbst die Reifenform hat einen Einfluß. Der Felgendurchmesser ist also nur eine Größe im Reigen. Und nicht zuletzt: Der Rahmen muß stabil bauen.

Und so fährt der mit den kleinsten Rädern im Test am stabilsten geradeaus: Aprilia

Sportcity. Auch mit dem SYM kann man prima leben. Nur der Kymco fährt sich wie auf spitzen Eiern, will ständig auf Kurs gehalten werden. Das kostet mehr Aufmerksamkeit.

Das beste und teuerste Fahrwerk baut Aprilia, weit vor SYM und Kymco.

Ausstattung: Wo Maxiscooter heute zwei Integralhelme und mehr unter ihren Sitz packen, schafft der SYM gerade einen. Aprilia und Kymco nicht mal das. Mehr als ein kleiner Jet paßt nicht ins unbeleuchtete Helmfach. Großradfahrer kommen kaum um ein Topcase herum, Givi hat ja genügend Auswahl an Größen und Farben.

Auch beim Diebstahlschutz schaut es mau aus, selbst die Rahmenöse fehlt. Wegfahrsperrung? Schön wär's! Auch das Bordwerkzeug ist kein Lichtblick. Aprilia macht Punkte durch seinen Edelstahlkrümmer, seine mit 12 Ah stärkere Batterie und hohe Zuladung. 207 kg darf der Italiener aufsitzen.

Der SYM nur 176 kg, während sich Kymco-Fahrer mit 160 kg (also zwei magere Deutsche) bescheiden müssen. Qualitativ sind alle drei recht gut verarbeitet, wobei der Aprilia vom Finish her den hochwertigsten Eindruck vermittelt.

Bei Großradlern gibt es keinen überflüssigen Luxus, der Aprilia punktet am meisten. Vor Kymco und SYM.

Gesamteindruck: Sitzen tut man auf allen drei Großradlern gut. Aber nur zwei fahren schnell. Und nur einer besitzt ein Fahrwerk mit Reserven. Deshalb gewinnt Aprilia überzeugend. SYM ist etwas dahinter, aber deutlich günstiger. ■

Aprilia Sportcity 125

Kosten: Teuerster hier, aber kein Beutelschneider. Günstige Teilepreise, längste Wartungsintervalle, Spritverbrauch mittel. **35**

Ergonomie: Die höchste Sitzbank im Vergleich, aber mit dem angenehmsten Kniewinkel versehen. Auch Beifahrer sitzen prima. **36**

Handhabung: Bitte mehr Reichweite, größere Spiegel und Blinkertackern. Helles Licht und leichtes Aufbocken gefallen. **32**

Motor: Piaggio-Vierventilmotor, von anderen Scootern bekannt, laufruhig und leise. Steht ordentlich im Futter, gute Beschleunigung, hohe Topspeed. **37**

Fahrwerk: Kurvenfavorit. Dazu der komfortabelste Astreiner Geradeauslauf, Beste Serienreifen. Zielgenau, aber in der Stadt nicht der Handlichste. **39**

Ausstattung: Schluckt keinen Integralhelm Diebstahlschutz man. Bordwerkzeug so nah ja. Aber höchste Zuladung hier und das beste Finish. **25**

Fazit: Testsieger! In Kurven läuft er zu großer Form auf, sein potenter Motor überzeugt. Bis auf Stauraum und Wetterschutz leistet er sich keine Schwächen.



204

Kymco People 125 S

Kosten: Hier am günstigsten, muß nur alle 5.000 km zur Werkstatt. Verschleißteile am billigsten, Sturzteile am teuersten. **34**

Ergonomie: Sitzbank nicht zu hoch, breiter Lenker, straffes Polster. So kommen Fahrer und auch Beifahrer gut zurecht. Bester Wetterschutz hier. **36**

Handhabung: Sonorer Blinkertacker, größte Spiegel, Verwirrendes Multifunktions-Zündschloß, laues Licht, wenig Reichweite. **30**

Motor: Luftgekühlt, nur zwei Ventile, eine alte Konstruktion. Dafür erstaunlich kultiviert. Aber es fehlt an Schmackes, klar am langsamsten. **25**

Fahrwerk: An Reifen und Federung spart er genauso wie SYMs HD. Doch der People läuft nicht narrensicher geradeaus. Bremse vorn gut. **27**

Ausstattung: Im Vergleich noch am reichhaltigsten ausgestattet. Aber wenig Zuladung, kaum Diebstahlschutz, Mini-Helmfach. **23**

Fazit: Bronze für den People. Ein ordentliches Fahrzeug, doch die Konkurrenz ist schneller. Ob geradeaus oder in Kurven.



174

SYM HD 125

Kosten: Fast der günstigste, teuerste Verschleiß-, günstige Sturzteile. Braucht mit 3,7 l am wenigsten Service zu oft nötig. **35**

Ergonomie: Komfortabler Kniewinkel vorn wie hinten, Sitzbank prima geformt. Aber der Wetterschutz könnte besser sein, wie bei allen Großradlern. **36**

Handhabung: Spiegel und Hupe kein Renner. Aber dafür Blinkertacker, Aufbocken, Tanken und Licht: Sonst Durchschnitt. **33**

Motor: Wirkt bollernder als der Aprilia. Aber er ist noch ein Quentchen schneller. Kupplung und Variomatik sind perfekt abgestimmt. **39**

Fahrwerk: Leicht zu fahren, leicht zu wenden. Solange man ihn nicht überfordert. Denn schnell sind Ketten und die lasche Federung am Ende. **31**

Ausstattung: Hat am wenigsten dran. Aber dafür schließt er als einziger hier knapp einen Integralhelm. Mittlere Zuladung, wenig Werkzeug. **23**

Fazit: Schnell ist er, man sitzt gut und im Alltag macht er kaum was falsch. Das Fahrwerk hat weniger Reserven als Aprilia. Aber bei dem Preis...



196

Pro Wertungskapitel sind maximal 50 Punkte möglich. Insgesamt sind maximal 300 Punkte erreichbar.