

JUGEND LIEBE

Mit der DRD 125 R präsentiert Derbi ein attraktives Modell für den Enduronachwuchs ab 16. Und sogar auf Rallye-Lorbeeren kann die Achtelliter-Maschine verweisen. Erste Eindrücke. **TEXT: Klaus Nennewitz FOTOS: Derbi**

Bestehen von Herausforderungen beim Verschieben persönlicher Grenzen und die Erfahrung von Sieg und Niederlage beim Kampf an der körperlichen Leistungsgrenze im Schlamm formen Persönlichkeiten und verbinden Generationen.

Interessante Modelle gibt es für diese „Schule fürs Leben“, die sich in zwei

verschiedene Lager aufteilen: zum einen die preisgünstigen Modelle mit luftgekühlten Viertaktmotoren überwiegend aus chinesischer oder brasilianischer Produktion mit rund 10-12 PS Leistung. Und zum anderen die neue Generation leckerer Achtelliter-Maschinen mit toller Optik und Technik, die auf komplett neue wassergekühlte 125er Motoren mit echten 15

PS Spitzenleistung setzen: Yamaha WR 125 R und die momentan leider nicht in Deutschland angebotenen Fantic Caballero Regularità 125 LC, Rieju Marathon 125 Pro, HM CRE F 125 X oder die schon bekannte MUZ 125 SX.

Als ernste Alternative gibt es nun hierzulande auch die neue Derbi DRD 125 R,

Endurofahrer der Generation Ü40 konnten noch ohne Umwelthysterie ihre ersten sportlichen Erfahrungen im Gelände sammeln, um sich für den Straßenverkehr fit zu machen. Gänsehaut macht sich heute breit, wenn es unsere pubertierenden Sechzehnjährigen ohne großes Fahrtraining mit einer auf 80 km/h Höchstgeschwindigkeit gedrosselten

Plus | Minus Derbi DRD 125 R

- ⊕ spielerisches Fahrverhalten
- ⊕ gute Ergonomie
- ⊕ modernes Design
- ⊕ günstiger Preis
- ⊖ recht hohes Gewicht
- ⊖ spitze Leistungscharakteristik

125er auf die überfüllten Straßen zieht.

Da bleibt als beste Lösung nur die Anschaffung eines 125er-Endurobikes, damit der Nachwuchs eine sichere Fahrtechnik abseits befestigter Straßen abschauen und lernen kann. Sozial nützlicher Nebeneffekt: das gemeinsame



Vorderradführung durch hochwertige Paioli USD-Gabel. Wave-Scheibe und Radialsattel.

die ebenfalls von einem neuen, hochmodernen und wassergekühlten 125-Kubik-Viertaktmotor befeuert wird.

Der von Derbi in Zusammenarbeit mit der Mutterfirma Piaggio (zu welcher der 1922 gegründete katalanische Hersteller seit 2001 gehört) entwickelte neue Motor ist bereits seit 2007 in den Modellen Mulhacén 125 und Terra 125 im Einsatz. Bei der DRD 125 hat sich Derbi nun wieder auf die Firmengeschichte besonnen (insgesamt 18 Straßenweltmeisterschaften und zahlreiche spanische Motocross-Titel gehen auf ihr Konto) und zeigt erneut sportliche DNA in der Produktpalette.

Das Styling der neuen Enduro erinnert an ausgewachsene Wettbewerbsmodelle eines bekannten europäischen Herstellers – dies ist wohl auch so gewollt, denn Racing-Replicas sind ein wichtiges Standbein im Markt der jungen Kunden, auch wenn man dazu mal eben Anleihen bei anderen Marken nehmen muss...

Der Rahmen aus Stahlprofilen entstammt der bereits bekannten Senda 125-Familie, wurde aber an den kritischen Stellen verstärkt und im Heckbereich erleichtert. Zudem wird die Stahlschwinge nun über einen Hebelmechanismus am Rahmen angelenkt, während eine 41-Millimeter starke Upside-Down-Gabel von

Paioli in Verbindung mit dem hinteren Ollé-Dämpfer aus spanischer Fertigung fahrwerksseitig für gute Off-Road-Eigenschaften steht. Wave-Scheiben, sogar mit radialer Bremszange vorne, runden den guten Eindruck ab.

größerer Maschine dranzubleiben, ein Limit setzen dabei höchstens die serienmäßigen Vee Rubber Reifen, die aber auf der Straße einen guten Kompromiss darstellen. Bei einem Verbrauch von drei bis vier Litern auf 100 Kilometer kommt der gemeinsame Ausflug sogar billiger als ein Kinobesuch. ◀

Eckdaten Derbi DRD 125 R

MOTOR flüssigkeitsgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor mit zwei obenliegenden, kettengetriebenen Nockenwellen, vier Ventile, Ausgleichswelle **BOHRUNG x HUB** 58 x 47 mm **HUBRAUM** 124,2 cm³ **GEMISCHAUFBEREITUNG** Vergaser, Keihin, ø 30 mm **MAX. LEISTUNG** 15 PS bei 9250/min **MAX. DREHMOMENT** 12 Nm bei 8500/min **FEDERUNG** USD-Gabel, Innenrohrdurchmesser 41 mm / über Hebel angelenktes Zentralfederbein **FEDERWEG** vorne 245 mm / hinten 230 mm **REIFENGRÖSSE/TYP** vorne 90/90 x 21 / hinten 120/80 x 18 / Vee Rubber VRM 122 **SITZHÖHE** 910 mm **LEERGEWICHT** 120 kg **TANKINHALT** 8 Liter **PREIS** 3790 Euro **IMPORTEUR** Koch Zweirad Vertrieb GmbH, Fon 02292-91100, www.derbi-deutschland.de

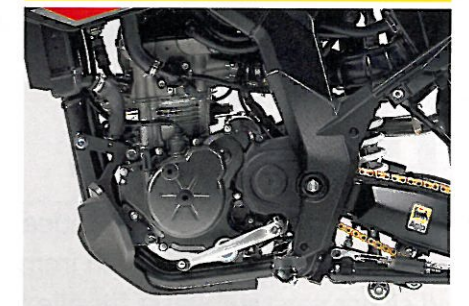
Der Motor benötigt zum Anlassen etwas Gas und muss die ersten paar Sekunden auf Drehzahl gehalten werden, bevor er schließlich rund läuft, Kupplung und Sechsganggetriebe hingegen sind über jeden Zweifel erhaben. Zum Anfahren braucht es ordentlich Drehzahl, der Piaggio-Motor hat eine spitze Leistungscharakteristik und kommt erst ab 7000 Umdrehungen richtig in Fahrt, dafür aber so gut, dass man ihm die angegebenen 15 PS Spitzenleistung gern glauben will.

Die Vibrationen halten sich dabei in Grenzen und die möglichen Fahrleistungen verkraftet das richtungsstabile und dennoch handliche Fahrwerk auf der Straße in jeder Lebenslage.

Viel Spaß bereitet die Derbi offroad: trotz des relativ hohen Gewichts wedelt die Maschine spielerisch leicht um die Ecken, dabei ist aber eine flüssige und runde Fahrtechnik gefragt, um den Schwung in der Kurve nicht zu verlieren. Mittelmäßig begabte Youngster werden keine Schwierigkeiten haben, bei der sonntäglichen Enduro-Ausfahrt an Vaters



Über Hebel angelenktes Zentralfederbein. Speichenräder in vernünftigen Dimensionen.



Der macht on- wie offroad Spaß: kräftiger Viertakter mit Vierventilkopf und Wasserkühlung.

Das Racebike

Nach 2004 trat Derbi in diesem Jahr zum zweiten Mal bei der wichtigsten Off-Road-Veranstaltung Spaniens, der Baja Aragon rund um die Stadt Saragoza in der wüstenähnlichen Gegend „Monegros“ an. Der Fahrer Antonio Gimeno, normalerweise im Mittelfeld der spanischen Enduromeisterschaft auf einer KTM unterwegs, belegte mit einer modifizierten DRD 125 in der M-Trophy (nur die Samstagsetappe über rund 480 Kilometer wurde gewertet) den fünften Rang unter neun Teilnehmern, dabei verlor er durch Benzinmangel eine gute halbe Stunde und einen Podiumsplatz.

Änderungen gegenüber der serienmäßigen DRD 125

Paioli Gabel mit Einstellkit und härteren Federn | Ollé Federbein mit härterer Feder und Hydraulikregulierung | Öhlins Lenkungs-dämpfer | Big-Bore-Kit mit 150 cm³ | Rennschalldämpfer von DRD Parts | Luftfilterkasten für schnellen Filterwechsel und Twin Air-Element | Schnellverschluss für Benzintank | Pro-Taper-Lenker, Karbonschutz für Auspuff, Handprotektoren, größere Fußrasten

