



Dem Superbike abgeschaut: Geprägte Gabelbrücke mit feiner USD-Gabel, radial montierter Vierkolben-Festsattel im Vorderrad

Schon mal was vom Circuito Parc Motor de Castellolí gehört? Das rund 70 Kilometer hinter Barcelona im katalanischen Hinterland gelegene Areal bietet alles, was mit zwei oder vier Rädern Spaß macht. Für die neue Derbi GPR 125 kommt die 4,1 Kilometer lange, unglaublich breite Rennstrecke mit schnellen Bögen, einer Spitzkehre und gewaltigen Höhenunterschieden gerade recht.

Genau wie die nach den üblichen Testfahrten ungläubig vernommene Aufforderung: „Now let's race!“ Da wollen die sportverrückten Spanier uns Journalisten doch allen Ernstes

in Le Mans-Manier um den Kurs hetzen lassen. Okay, ein bisschen Rennatmosphäre verleiht der Veranstaltung den letzten Pfiff. Die Österreicher sind dabei, doch in der Berg- und Tal-Fahrt muss uns der Kollege vom Reitwagen infolge Gewichtshandicap ziehen lassen. Dabei zeigt der digitale Tacho bis zu 119 km/h an, doch auch ein höheres

Tempo dürfte das Fahrwerk aus Leichtmetallrahmen mit rot eloxierter USD-Gabel und hübscher Bananenschwinge locker abkönnen. Stabil liegt die Derbi auf dem Asphalt und macht hohe Kurvengeschwindigkeiten möglich. Vorm Abbiegen holt uns Racer der Alltag wieder

GRAND PRIX

AUS SPANIEN KOMMT MIT DER **DERBI GPR 125** EIN HÖCHST APPETITLICHES LEICHTKRAFTRAD IN AUTHENTISCHER SUPERBIKE-AUFMACHUNG. LOGISCHERWEISE FAND DER ERSTE KONTAKT AUF EINER WASCHECHTEN RENNSTRECKE STATT



Rassige Erscheinung: Keilförmige Derbi GPR mit untenliegendem Schalldämpfer

TECHNISCHE DATEN

Motor: Flüssigkeitsgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, 4 Ventile, dohc
Gemischauflbereitung: Vergaser, ø 30 mm
Bohrung x Hub: 58 x 47 mm
Hubraum: 124 cm³
Leistung: 15 PS (11 kW) bei 9250/min
Drehmoment: 12 Nm bei 8500/min
Abgasreinigung: U-Kat, SLS (Euro 3)
Kraftübertragung: Sechsganggetriebe, Sekundärtrieb über O-Ring-Kette
Fahrwerk: Leichtmetall-Brückenrahmen, USD-Telegabel, ø 41 mm, Stahl-Zweiarm-schwinge mit Zentralfederbein
Federweg vorn/hinten: 110 / 130 mm
Bremse vorn/hinten: je eine Scheibe, ø 300 / 220 mm
Bereifung vorn/hinten: 100/80 - 17 / 130/70 - 17
Räder: Leichtmetall-Gussräder
Radstand/Sitzhöhe: 1355 mm / 810 mm
Tankinhalt/Leergewicht: 13 l / 135 kg
Listenpreis: 4290 Euro

ein: Die mächtige Scheibe im Vorderrad mit Radialbremse macht optisch viel mehr her als sie wirklich drauf hat – für eine passable Verzögerung verlangt sie nach satter Handkraft. Ach ja: Für den öffentlichen Straßenverkehr ist die weniger aggressive Auslegung ja wünschenswert.

Sporttypisches Feeling herrscht hinterm Lenker mit frontorientiertem Oberkörper und kompakter Haltung. Trotzdem ist das Ganze nicht nur für Rennjockeys gemacht, bis 1,80 Meter findet man sich gut untergebracht. Dass hinten Leidsfähigkeit gefragt ist, gehört zum Sportanspruch.

Obwohl der flüssigkeitsgekühlte Viertakt-Einzylinder das 15 PS-Limit voll ausschöpft, hält sich die Dynamik im gesetzestreu mageren Rahmen. Immer über 4500 Touren gehalten, ergibt sich ein passables Vorwärtkommen, darunter hält sich der Vortrieb in engen Grenzen. Das macht zum Glück die gelungene Optik wieder weit: Nicht nur von weitem sieht die GPR wie ein ausgewachsener Supersportler aus, die Proportionen stimmen aus jedem Blickwinkel. Selbst von nahem erfreuen die gute Materialqualität und Verarbeitungsgüte. Großer Pferdefuß: Der stolze Preis von 4290 Euro. Dafür gibts zwar einen realen Gegenwert in Form des Großen Preises von Spanien, doch wer kann für eine 125er mal eben vier dicke Scheine hinlegen?
Thilo Kozik