



Für die Weltumrundung gemacht: Wie bei den großen Abenteuerbikes gehören Handprotektoren, ein Motorschutz aus Leichtmetall und eine hochgezogene Scheibe zur Serienausstattung der Abenteuer-Terra. Lange Federwege, eine effektive Scheibenbremse und ein tourentauglicher Sattel ergänzen das Ambiente



# ABENTEUER ERDE

**DIE NEUE DERBI TERRA ADVENTURE 125 UMWEHT EIN HAUCH VON ABENTEUER. MIT DER ARTGERECHT GESTYLTEN SPANIERIN HÄLT DER FERNREISEGEDANKE ERSTMALS EINZUG IN DIE 125ER KLASSE.**

Die 125er Palette von Derbi wirkt wie die komplette Motorradwelt in miniature: Supersportler, Tourer und Naked Bikes, hier findet sich alles im Achtelliterformat. Bis auf eine Fernreiseenduro, bei den richtigen Bikes ein echter Quotenhit. Mit der

Terra Adventure haben die dynamischen Spanier nun auch diese Lücke gefüllt, denn die 125er weckt schon beim Anschauen Lust auf zweirädrige Abenteuer.

Dafür ist sie mit allen Errungenschaften großer Reiseendu-

ros vom Schlage einer Yamaha Ténéré versehen, von der hohen Scheibe über den Motorschutz, Handprotektoren bis zu den Faltenbälgen zum Schutz der Gabel ist das Weltreise-Equipment vorhanden. Die unvermeidlichen Alu-Koffer



hält natürlich das Zubehörprogramm bereit.

Doch anders als bei den „richtigen“ Reisegefährten hängt man auf der Terra nicht im Nirwana, sondern kommt trotz luftiger 861 Millimeter Polsterhöhe gut auf den Boden. Rasten, Lenker und Sitzbank bereiten ein bequemes Sitzvergnügen auf langen Touren, doch für die Entspannung auf der Derbi sind das geringe Gewicht und das prima Fahrwerk zuständig. Mit ihrer enduromäßigen Auslegung von großem 21-Zoll-Rad vorn und ziemlich langen Federwegen bewegt sich die 125er wie auf Samtpfoten durch kurviges Gelände und über unwirschen Asphalt. Erfreulich leichtfüßig

## TECHNISCHE DATEN

**Motor:** Flüssigkeitsgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, 4 Ventile, dohc  
**Gemischaufbereitung:** Vergaser, ø 30 mm  
**Bohrung x Hub:** 58 x 47 mm  
**Hubraum:** 124 cm<sup>3</sup>  
**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:** Stahlrohrrahmen, Telegabel, ø 41 mm, Stahlschwinge mit Zentralfederbein  
**Federweg vorn/hinten:** 175 / 170 mm  
**Bremse vorn/hinten:** je eine Scheibe, ø 300 / 220 mm  
**Bereifung vorn/hinten:** 90/90 - 21, 130/80 - 17  
**Räder:** Drahtspeichenräder  
**Radstand/Sitzhöhe:** 1451 mm / 861 mm  
**Tankinhalt/Trockengewicht:** 111 / 121 kg  
**Listenpreis:** 4290 Euro

und agil lässt sich die Spanierin durch die Ecken zirkeln, bleibt beim flotten Kurventanz ordentlich stabil und erweckt viel Vertrauen. Sauber dosierbare Bremsen fördern den sicheren Eindruck noch.

Doch auch engagierte Offroad-einlagen sind möglich, begrenzt allerdings durch die straßenlastigen Pneus. Für mehr Geländespaß oder gar Abenteuer-touren ziehen Weltbummler ohnehin derbe Grobstoller auf. Für den Vortrieb ist der von Piaggio neu entwickelte 125er Viertakt-Single mit Flüssigkeitskühlung und aufwändiger dohc-Vierventil-technik zuständig, der auch die übrigen modernen Derbi 125er befeuert. Damit holt der

Triebling das Optimum von 15 PS heraus, braucht aber zum Anfahren 4000er Drehzahlen. Ab 6000 geht's vorwärts, bei 8000 setzt nochmal Schub ein fast bis an den Begrenzer bei 11200 U/min. Dank leichtgängiger Kupplung und einem exakten Sechsganggetriebe mit etwas langen Schaltwegen kommt man mit der Charakteristik gut zu Rande.

Insgesamt wirkt die Verarbeitung der einzelnen Komponenten recht hochwertig, praktische Details wie ein Haltebügel unter dem Scheinwerfer zum Verzurren machen einen durchdachten Eindruck. Damit wäre auch der vergleichsweise hohe Preis für die einzige Fernreise-125er erklärt. **Thilo Kozik**