



Appetitive Features kennzeichnen die kleine Mulhacén, vom klaren Cockpit mit LCD-Anzeige über die rote Feder bis zur geschlitzten Bremsscheibe macht alles einen guten Eindruck



Flitz-Maschine: Fast mühelos biegt die leichtfüßige Mulhacén ein und gehorcht auf Schenkeldruck



Vorm Café macht dieses Motorrad mit seiner puristischen Attitüde eine verdammt gute Figur. Einerseits zierlich durch die luftige Silhouette und die fließenden Linien, gleichzeitig aber auch kraftvoll mit seinen dicken Reifen und dem wichtigen Schalldämpfer. Ein wenig von dieser Attitüde strahlt auch auf den Fahrer ab, zumindest beim Aufsitzen: Lässig nimmt er in der niedrigen Sitzmulde Platz und beugt sich leicht nach vorn an den entspannt gekröpften Lenker. Sitzposition und Rastenhöhe sind rundum erwachsen und bequem, aber auch aktiv. Es stellt sich automatisch ein sauberer Knieschluss an den Tankabdeckungen ein, die gegen

EASY GOING

MIT DER DERBI-LEICHTKRAFTRAD-OFFENSIVE SCHWAPPT DIE LECKERE MULHACÉN 125 ÜBER DIE PYRENÄEN UND KULTIVIERT EIN BESCHWINGTES ROADSTER-FEELING FÜR GENIEßER

andersfarbige aus dem Zubehör getauscht werden können. Ein Druck aufs Starterknöpfchen, schon brabbeln sie mit einem Automatik-Choke versehene Einzylinder los. Diesen Vierventil-Single mit Sechs-

ganggetriebe und Flüssigkeitskühlung hat Piaggio angeblich speziell für Derbi entwickelt, mit Vergaser-Aufbereitung und dennoch Euro-3-konform. Dann geht's ab, entweder flüssig durch den Feierabend-

verkehr oder – besser noch – in die Hügel vor der Stadt, Kurvenwetten und Motorradfahrer jagen. Okay, allzu gerade und schnell darf die Strecke dafür nicht sein, der laufuhige Mulhacén 125er zeigt wenig

Punch unten herum und braucht schon 5000 Touren, um richtig in Schwung zu kommen. Deshalb empfiehlt es sich ein, zwei Gänge runter zu schalten und die vorhandene Drehfreude samt angenehm sonorem Auspuffsound bis zur 9000er Marke voll auszukosten. Und je enger das Geläuf, um so mehr kann das 15-PS-Bike wesentlich stärkeren Maschinen die Stirn bieten.

Durch das geringe Gewicht, die gute Massenzentrierung und den breiten Lenker reagiert die Mulhacén unglaublich direkt auf den leichtesten Lenkimpuls, klappt fast schon überhandlich in die Kurve und vermittelt ein unglaublich gutes Fahrgefühl – spätestens da

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: Stahlrohrrahmen, Telegabel, ø 37 mm, Zweiarms-Stahlschwinge mit Zentralfederbein
Federweg vorn/hinten: 130 / 130 mm
Bremse vorn/hinten: je eine Scheibe, ø 280 / 218 mm
Bereifung vorn/hinten: 100/90 - 18, 130/80 - 17
Räder: Drahtspeichenräder
Radstand/Sitzhöhe: 1326 mm / 795 mm
Tankinhalt/Leergewicht: 10 l / 125 kg
Listenpreis: 3890 Euro

packt jeden die Angriffslust, mutieren gemütliche Blümchenpflücker zu heißblütigen Kurvenkratzern. Den munteren Kurventanz stecken die straff abgestimmten Federelemente erstaunlich gut weg, so dass die Spanierin präzise auf der schrägen Bahn um die Ecke pfeilt. Selbst bei knackigem Angasen kennt die Mulhacén keinerlei Stabilitäts- oder Grip-probleme.

Komplett wird der Spaß aber erst durch die ordentliche Verzögerung der Einzelscheibe im Vorderrad und den nur wenig ausgeprägten Hang zum Aufstellen beim Bremsen in Kurven. Auf der leichtgewichtigen 125er kann man viel später in

die Eisen gehen als die meisten anderen Motorradfahrer, trotzdem lässt sie sich immer wieder rechtzeitig einfangen.

Spaßbetont, locker und dennoch ambitioniert – Derbis Mulhacén kultiviert klassisches Roadster-Feeling pur für unbeschwertes Fahrvergnügen.

Zurück am Café lohnt ein Blick auf das minimalistische LCD-Instrument im Cockpit. Wer mag, kann sich hier per Daumendruck über die erzielte Durchschnittsgeschwindigkeit informieren oder anhand des eingebauten Laptimers die Zeit anzeigen lassen, die er für die Hausstrecke gebraucht hat. Und mit einem erneuten Knopfdruck die nächste Runde starten...
Thilo Kozik