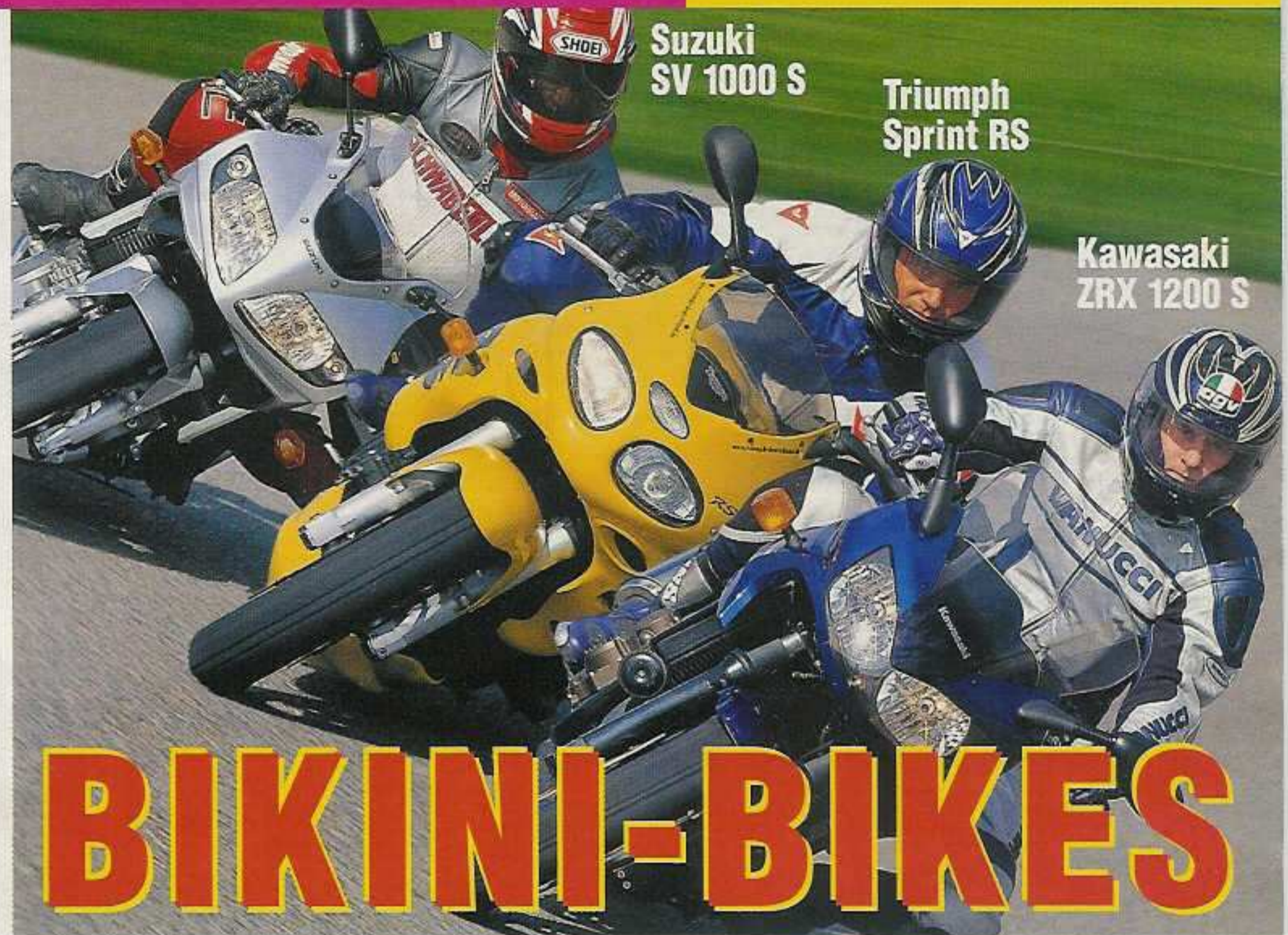


NEU

Ducati
Monster
S4R



**AM
MONSTERSTEN**

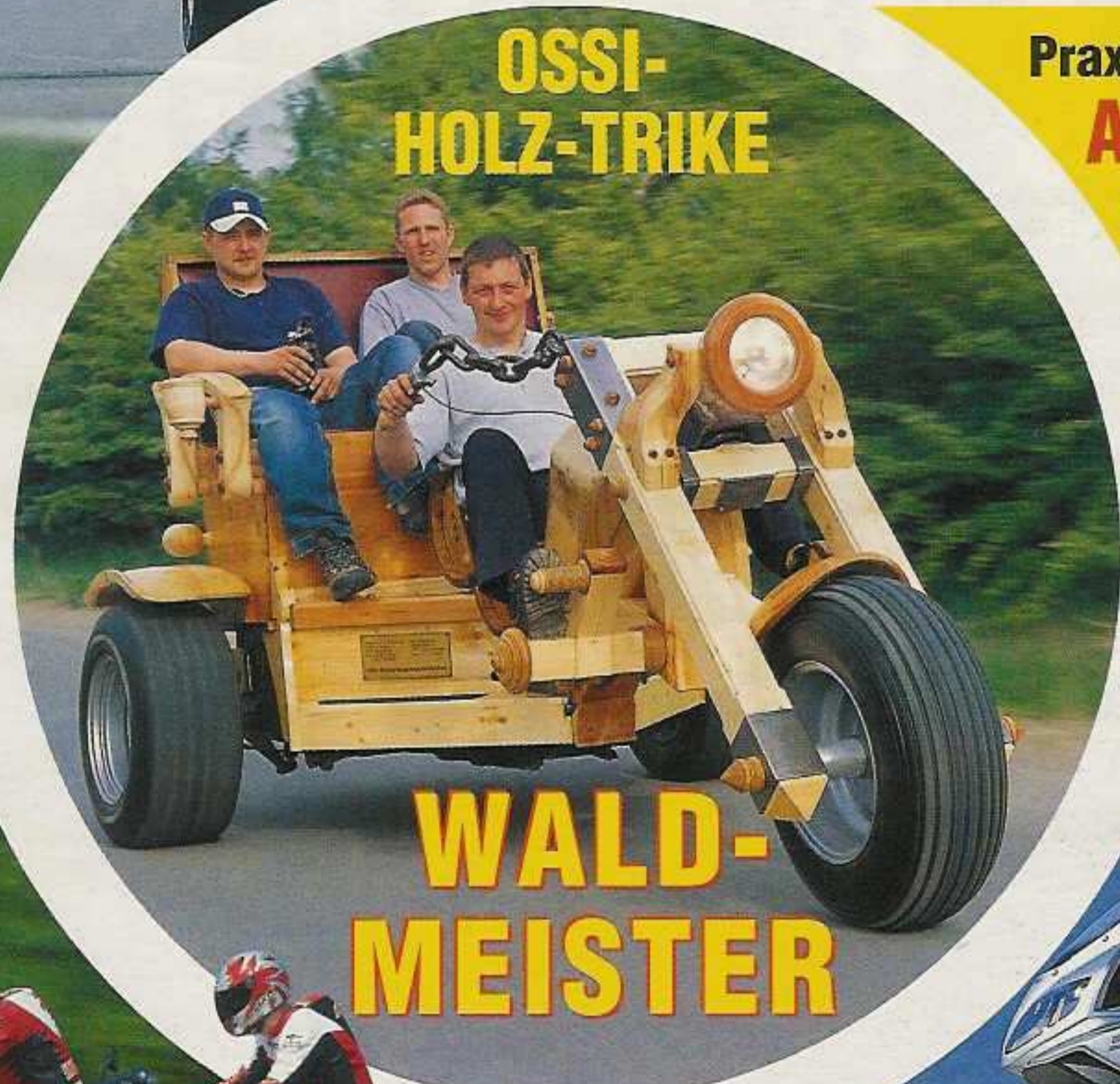


Suzuki
SV 1000 S

Triumph
Sprint RS

Kawasaki
ZRX 1200 S

BIKINI-BIKES



**OSSI-
HOLZ-TRIKE**

**WALD-
MEISTER**

Praxis-Test: 20 Klapphelme
AUFREISSER

Suzuki RV 125 alt gegen neu
BALLON-FAHRER

Honda CB 250/Yamaha SR 250
GEBRAUCHT-TIPPS



Honda
CBR
600 RR/
Triumph
Daytona
600



KREISCH-KLASSE

ZU GEWINNEN

Suzuki SV 1000 S
im Wert von
9900 EURO

MEGA- QUIZ



SKANDAL:
Handel mit
Flensburg-
Punkten

- + Sieht supercool aus;
ist supersparsam;
super Geradeauslauf
- Motor untenrum super
schlapp, nicht eben
superhandlich



SUZUKI RV 125 VANVAN

SUZUKI RV 125

VOLL BREIT

**Suzukis flotteste Antwort auf die urige Honda Dax hieß schon 1977 RV 125 .
Seit kurzem hat sie einen zeitgemäßen Nachfolger.**

Nicht erst seit Babyfaces wie Smart oder Mini auf dem Markt sind, liegen ulkig proportionierte Fahrzeuge wieder voll im Trend. Mitte der Siebziger Jahre war der Plastik-Rollerboom noch in weiter Ferne, als City-Bikes auf Zehnrollern das Straßenbild bestimmten und Suzuki das erste Funbike auf Ballonreifen vorstellte. Die RV 50 machte rasch der viertaktenden Honda Dax Konkurrenz, wenig später erschien die

RV 90 sowie eine Achttellerversion. Allen gemeinsam war der schlitzgesteuerte Zweitakter mit sogenannter CCI-Getrenntschmierung. Somit konnten die knubbeligen RV-Modelle an der Tanke ungeniert per Zapfpistole betankt werden, während sich Mochtegern-Motorräder, namentlich Kreidler & Co, wie Klein-Piefke Benzin-Öl-Gemisch reinziehen mussten. Und mit der RV 125 schickte Suzuki 1977 ein Funbike ins Rennen, das

kleineren Modellen zwar ähnelte, aber dank seines neu entwickelten Zentralrohrrahmens wesentlich stabiler war.

Achtbare acht PS entwickelt der Achttelliter-Zweitakter, eine gedrosselte Version aus dem Moto-Cross-Modell RM 125. An der Telegabel sorgt ein 14-zölliges Scheibenrad für Straßenkontakt, ein 6.70-Zoll breiter Reifen umschlingt die hintere 12-Zoll-Felge. Diese ist wie die vordere mehrteilig, wodurch die

cleveren Japaner damals gleich mehrere Fliegen mit einer Klappe schlügen – billige Herstellung und leichte Reifen- bzw. Schlauchmontage.

Mit einer Sitzhöhe von knapp 75 Zentimetern könnten sogar Danny De Vito oder Norbert Blüm problemlos aufsteigen, den drehfreudigen Motor ankicken und den Schalthebel nach unten drücken. Unterhalb von 5000 Touren tut sich wenig, doch sobald der Drehzahmes-

+ Supergeiler Zweitakt-sound; super wendig; super Kickstarter

- Super wackelig; super schwache 6-Volt-Anlage; super durstig



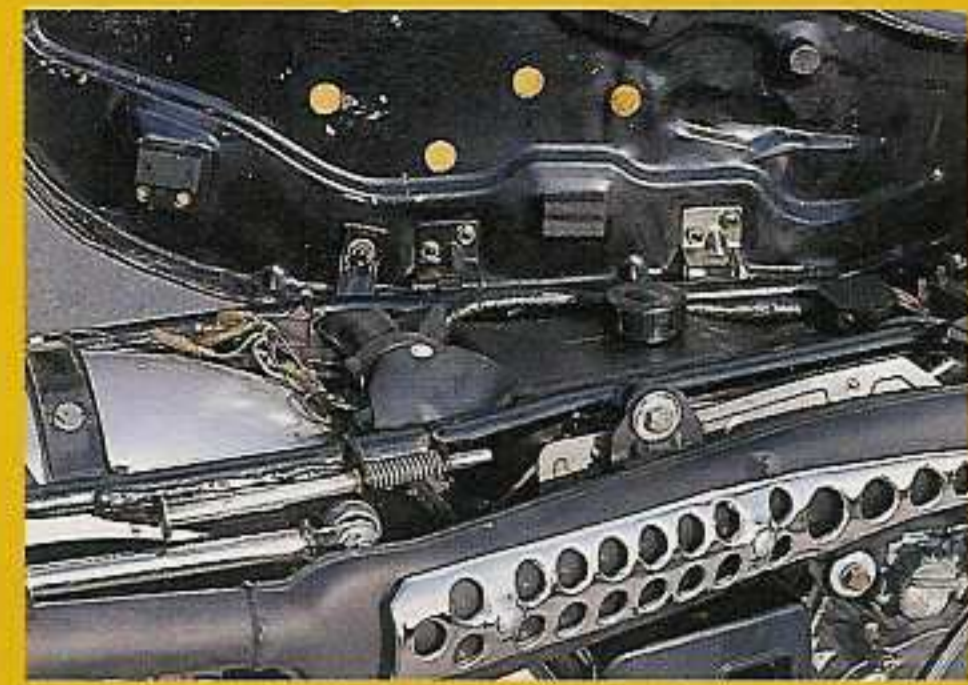
Fotos: Jacek Bilski

ser jenseits der 6000er-Marke steht, geht die Post ab. Dann kräht die betagte Ballonnudel richtig los und gibt deutliche Rauchzeichen von sich.

Ganz anders verhält sich die neue RV 125 VanVan. Einen Kickstarter besitzt ihr aus der GN 125 stammender Viertakter nicht. Zwar ein simpler Zwei-ventiler, dem mit Sekundärluftsystem und unregelmäßigem Kat im Auspuff Euro-2-konforme Manieren beigebracht wurden, dennoch kann der Saubermann nur per Knopfdruck und mit gezogener Kupplung zur Aufnahme der Arbeit gebracht werden – schade eigentlich. Die üppig dimensionierte, ebenfalls hochgezogene Auspuffanlage mündet in eine Flüstertüte, die aussieht, als wäre sie dem Tourenroller-Teilelager entnommen. Die neue RV 125 ist außerdem ein Sicherheitsapostel – bei eingeschalteter Zündung brennt



Schlicht und ergreifend: So sah ein Japaner-Cockpit in den Siebzigern aus. Roter Bereich am Tourenzähler ab 8500/min, unter 5000 tut sich so gut wie nichts



Sesam, öffne dich: Der 4,7-Liter-Tank des Originals findet sich unter der Sitzbank. Der Öltank liegt separat

Erdferkel, japanisches: Die alte RV 125 will gedreht werden. Gut gelöst: Der Motor lässt sich mit gezogener Kupplung auch bei eingelegetem Gang antreten. Mies: funzliges 6-Volt-Licht



Neue Ferkel braucht das Land: Wegen ihres 80 Millimeter längeren Radstands ist die Neue nicht ganz so handlich, fährt sich aber deutlich stabiler. Dank üppigem Auspuff ist die RV 125 eine regelrechte Flüstertüte



Ein schöner Rücken kann auch entzücken: filigraner Gepäckträger, Chromrücklicht und Knubbelreifen

Kneif mich: Im vorderen Drahtspeichenrad arbeitet eine Scheibe mit 220 Millimetern Durchmesser und einer Doppelkolben-Bremszange von Tokico



sofort das Abblendlicht, per Schalter am Lenker kann sogar eine Warnblinkanlage alle vier Chromblinker aktivieren. Jedoch sitzt am metallenen Cockpit mit seinen drei versenkten Lämpchen nur ein einsamer Tacho, der Drehzahlmesser fiel offensichtlich dem Rotstift zum Opfer. Alles in allem wirkt die gelbe Gummiwutz erwachsener als ihre Vorgängerin, trotzdem sitzt der Fahrer nur drei Zentimeter höher. Sie rollt auf beinahe gängigen Reifengrößen, wobei das 14-Zoll-Hinterrad einen Kompromiss aus annehmbarer Spurhaltung und Funbike-Anmutung darstellt. An der Kastenschwinge arbeitet ein straff abgestimmtes Monofederbein.

Zurück zum Vorfahr: Hier müht sich eine damals übliche Ovalrohr-Zweiarmschwinge mit immerhin dreifach verstellbaren Federbeinen, die Fuhre auf Kurs zu halten. In Schräglage gelingt ihr das nicht immer, denn das Hinterrad mit dem grobstolligen Reifen sorgt mit Eigenleben und selten mittigem Auflage-

punkt gern für ein Eiertänzchen. Anders die knapp 20 Kilogramm schwere Nachfolgerin – nur bei hohen Geschwindigkeiten stellt sich leichtes Pendeln ein. Der Grund ist schlicht und ergreifend auch in der besseren Gewichtsverteilung zu suchen, denn der abschließbare 7,5-Liter-Tank der gelben Maschine befindet sich zwischen Lenkkopf und Sitzbank. Die alte Zweitakt-Suzuki bunkert ihren Sprit Vespa-like unter der breiten Klappsitzbank. Zwei Trommelbremsen mit jeweils 130 Millimetern Durchmesser reichen ihr zum Verzögern, das Viertakt-Funbike wartet vorne mit einer Scheibenbremse auf, die gar mit einer Doppelkolbenzange bestückt ist. Zweifellos ist die alte RV der neuen, was die Fahrleistungen angeht, unterlegen, was an der unterschiedlichen Leistungs- und Motorcharakteristik liegt: Einmal am Berg verschaltet, kriecht die Zweitakt-RV mit Mofatempo über die Landstraße, während die frisch ausgepackte Viertaktversion gut am



Die Aktuelle: Gelungener Kompromiss zwischen Urkonzept und heutigem Anspruch. Ein Klasse Funbike, leise und sauber

Suzuki RV 125 VanVan, Baujahr 2003

MOTOR: Luftgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, Hubraum 125 cm³, 12 PS (9 kW) bei 9500/min, 10 Nm bei 7700/min, Vergaser, Ungeregelter Katalysator mit Sekundärluftsystem, Sechsganggetriebe, Kette
FAHRWERK: Stahlrohr-Schleifenrahmen, hydraulisch gedämpfte Telegabel mit Scheibenbremse (Ø 220 mm), hinten Zweiarmschwinge mit Zentralfederbein und Trommelbremse (Ø 110 mm), Reifengröße vorn 130/80-18, hinten 180/80-14
GEWICHT: 129 kg
ZULADUNG: 186 kg
0-80 KM/H: 11,1 sec
HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT: 101 km/h
VERBRAUCH: 3,1 Liter auf 100 km
PREIS: 3300 Euro plus ca. 100 Euro Nebenkosten

125er-Wertung

FAHRLEISTUNGEN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
MOTORCHARAKTERISTIK	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
FAHRSTABILITÄT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HANDLING	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
FAHRWERKSABSTIMMUNG	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
SITZKOMFORT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
BREMSEN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
GEWICHT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
VERBRAUCH	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
VERARBEITUNG/AUSSTATTUNG	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Der originale Feld-, Wald- und Wiesendrifter, Baujahr 1977, ist heute eine Seltenheit. Die kleinere RV 50 gibt's aber noch billig

Suzuki RV 125, Baujahr 1977

125er-Wertung

MOTOR: Luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, Hubraum 123 cm³, 7,8 PS (5,7 kW) bei 6000/min, 9,6 Nm bei 5500/min, Vergaser, keine Abgasreinigung, Fünfganggetriebe, Kette
FAHRWERK: Zentralrohrrahmen, hydraulisch gedämpfte Telegabel mit Trommelbremse (Ø 130 mm), hinten Zweiarmschwinge mit zwei dreifach verstellbaren Federbeinen, Trommelbremse (Ø 130 mm), Reifengröße vorn 5.40-14, hinten 6.70-12
GEWICHT: 110 kg
0-80 KM/H: 21 sec
HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT: 92 km/h
VERBRAUCH: 4,0 Liter auf 100 km
(NEU)PREIS (1977): 2995 Mark

FAHRLEISTUNGEN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
MOTORCHARAKTERISTIK	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
FAHRSTABILITÄT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HANDLING	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
FAHRWERKSABSTIMMUNG	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
SITZKOMFORT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
BREMSEN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
GEWICHT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
VERBRAUCH	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
VERARBEITUNG/AUSSTATTUNG	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Gas hängt, aber dennoch keinesfalls berauschende Fahrleistungen aufweist. Das Sechsganggetriebe will fleißig geschaltet werden, wenn forsche Gangart gefordert ist. Punkten kann die Neue auf jeden Fall mit ihrem geringen Spritverbrauch: Knapp über drei Liter zerstäubt der 26-Millimeter-Gleichdruckvergaser, während sich die alte Zweitaktschwester locker vier Liter schmecken lässt.

mopped-URTEIL

Erfrischend anders – so könnte man sowohl die neue RV 125, als auch ihre 25 Jahre ältere, knubbelige Zweitakt-Vorfahrin nennen. Beide sind ideale Einsteigerbikes für Kurzbeinige. Die alte ist spritziger, aber auch schrulliger und fährt sich nervöser, die aktuelle Version ist ein sparsamer, beinahe klassisch angehauchter Leisetreter mit Cruiseranleihen.



Ballonfahrer: Im Bild leider nicht die Brüder Montgolfier, sondern nur zwei ordinäre Fotografen. Die Bikes aber sind was Besonderes: Die Zweitakt-RV ist bereits ein Klassiker, und auch die Neuauflage hat das Zeug dazu, einer zu werden