



Das kleine Vespa-Wunder:
Titangrau Metallic Matt und
man ist gleich um zehn
Stundenkilometer schneller

SILVER SURFER

In der opulenten, mittlerweile über 65-jährigen Vespa-Typengeschichte waren die wenigen Modelle mit rechteckigen Scheinwerfern immer etwas Besonderes, die Connaisseure lassen sich Namen wie 180 Super Sport, 150 Sprint oder 50 Special regelrecht auf der Zunge zergehen. Der Chic der 1960er- und 1970er-Jahre, die ultimative Italianità. Seit der Vorstellung 2007 in den retro-angehauchten S-Modellen gibt es ihn wieder, den rechteckigen Scheinwerfer. Und mit der neuen S 125 ie Sport gibt's 2011 die perfekte Lifestyle-Politur für Freunde der kleinen Blechkarosserie-Serie.

Mattes Titangrau mit metallischem Schimmer, dazu im Ton passende Sportstreifen auf den Backen, Chromteile und Ziernaht auf der gerippten Sitzbank, rote Stoßdämpfer an der Vorderradschwinge – die S 125 Sport macht eindeutig was her. Das immer schon sympathische und lebenswerte Naturell der kleinen LX-Serie schwingt außerdem auch hier mit. Allein die etwas aufdringliche Einfassung der Rundinstrumente wird gerne kritisiert, sie sieht ein bisschen

nach Autodrom im Wurstelprater aus. Etwas mehr Zurückhaltung oder eine edlere Einfassung hätte hier sicher nicht geschadet.

Ansonst ist die Sport stilsicher und offenbart keinerlei Verarbeitungsmängel. Sogar die simpel wirkenden offenen Ablagefächer fügen sich wunderbar in die Linien ein, sie sind geräumig – und immerhin sind offene Ablagefächer wesentlich bes-

Stilsicher: Die S 125 Sport macht eindeutig was her!

ser als gar keine Ablagefächer. Man wird hier keine goldene Uhr deponieren, doch für eine Wasserflasche im Sommer oder für den Heimtransport von kleinen Einkäufen ist das eine feine Sache. In diesem Zusammenhang unterschätze man auch nicht den Praxiswert des Gepäckhakens, hier lässt sich mehr transportieren als im überschaubaren Stauraum unter der Sitzbank.

Die S 125 Sport gemahnt uns wieder einmal freundlich an gewisse Möglichkeiten der Serienstreuung zwischen den Modellen der „kleinen“ Vespa-Baureihe. Zwar ist laut Papier, den technischen Daten und überprüftermaßen auch nach den Ersatzteilnummern überall der gleiche luftgekühlte Zweiventiler mit 7,9 kW (10,7 PS) Leistung drin – doch wir haben schon die unterschiedlichsten Motorcharakteristika erlebt. Im „motomobil“-Testroller des offensichtlich sehr gut eingefahrenen S 125 Sport sogar eine recht stürmische: Die Variomatik und die Fliehkraftkupplung wirken besonders gut abgestimmt, das Drehzahlniveau ist nicht zu niedrig. Dementsprechend frech und absolut citytauglich ist die Beschleunigung. Bei der Höchstgeschwindigkeit gibt's sogar eine echte Überraschung: 108 km/h am Tacho hatten wir überhaupt noch nie mit einem LX-Motor, das sind GPS-gemessene 96,7 Stundenkilometer – höchst stolze Werte für eine Motorisierung, mit der man manchmal bereits Mühe hat, überhaupt einen Neunziger zu

(1) Retro-Glanz mit Rechteck-Scheinwerfer
(2) Offene Ablagefächer sind besser als gar keine Ablagefächer
(3) Die Chrom-Orgie im Cockpit trägt ein bisschen dick auf
(4) Nicht bissig, aber trotzdem wirksam



erreichen. Die Tullnerfelder Gerade beim Draken-Kreisverkehr in beide Richtungen ist da ein absolut unbestechliches Testkriterium.

Ähnliches bei der Bremsanlage. Die 110-Millimeter-Trommel im Hinterrad kennen wir auch schon in weniger enthusiastischer Verfas-

sung – nicht so in der S Sport. Bei entschlossenem Zugriff am Handhebel verzögert die vordere Scheibenbremse ebenfalls ordentlich. Mit zierlicher 11-Zoll-Bereifung vorne und 10 Zoll hinten reagiert das Fahrverhalten des LX-Smallframe-Chassis naturgemäß sehr sensibel auf verschiedene Reifentypen – und die von Piaggio ständig wechselnde Serienbereifung ist durch den Käufer klarerweise kaum beeinflussbar. Die aufgezogenen Pirelli SL 38 gehören nicht zu den Roller-Spitzen-Pneus, sind aber auch bei weitem nicht die übelsten: Hier vermischt sich extreme Handlichkeit und Wendigkeit mit dem, was bei Rollern mit sehr kleinen Rädern gern als Kippeligkeit bezeichnet wird.

Die Pirelli SL 38 sind als urbane Bereifung sinnvoller als in flotten Kurven, wo sie vor allem ein gutes Training für die Feinmotorik des Fahrers sind. Mehr „S“ und mehr „Sport“ müssen aus einem luftgekühlten 125-Kubik-Roller erst einmal rausgeholt werden. Es lebe die Farbe Titanmetallisé! ©

motomobil VESPA S 125 i.e. SPORT roller-daten

MOTOR	1-Zyl.-4-Takt, luftgekühlt, SOHC, 2 Ventile
HUBRAUM	124 ccm
LEISTUNG	7,9 kW (10,7 PS) bei 8250/min
DREHMOMENT	9,6 Nm bei 6500/min
GETRIEBE	autom. Kupplung, stufenlose Variomatik
FAHRWERK	selbsttr. Karosserie, Triebsatzschwinge
AUFHÄNGUNG vo/hi	Einarmschwinge, Monofederbein
RADSTAND	1280 mm
FEDERWEG vo/hi	78/74 mm
BEREIFUNG vo/hi	Pirelli SL 38 110/70-11, 120/70-10
BREMSEN vo/hi	Scheibe 200 mm, Trommel 110 mm
SITZHÖHE	785 mm
TANKINHALT	8,5 l
GEWICHT (fahrfertig)	125 kg
SPITZE	97 km/h
TESTVERBRAUCH	3,5 l/100 km
PREIS	€ 3799,-
VERTRIEB/INFO	www.faber.at, www.vespa.at

4910
Ried im Innkreis/
Tumeltsham,
Ornetsmühl 38,
AUSTRIA
Telefon:
0043 7752 88707
Fax:
0043 7752 88707 4
www.stoffis.com

STOFF'S Der Rollerspezialist
Garage e.U. WWW.STOFFIS.COM