



MIT LEICHTIGKEIT

Man hätte dann die besten Gründe, sich auf die neue kleine „Sports Naked“ zu schwingen. Honda präzisiert das Design der CB125R, das sich stark an die (ebenfalls neuen) CB300R und CB1000R anlehnt, sogar ganz genau – nämlich als „Neo Sports Café Style“. Na also dann.

Obwohl – der triftigste Grund sollte freilich die CB125R selbst sein: Es ist die attraktivste Sport-125er, die Honda in den letzten Jahren auf die Straße gestellt hat. Im Vergleich zur früheren (noch luftgekühlten) CBF125 ist sie deutlich dynamisiert, und auch von der abgelösten, im Supersport-Segment platzierten CBR125R (mit der sie den zweiventiligen 9,8-kW-/13,3-PS-Motor teilt) setzt sie sich durch modernere und leichtere Fahrwerkskomponenten deutlich ab.

Hinter dem schön konifizierten, breiten und nicht allzu hohen Lenker fühlt man sich wie Fred Merkel,

Pralles Bike-Feeling in der Achttelliterklasse

Wayne Rainey oder Freddie Spencer zu den besten Zeiten der AMA-Superbikes. Allein die fahraktive Sitzposition mit dem souveränen Gouernal und den leicht rückversetzten Fußrasten verleiht zusätzlich gefühlte 500 Kubik und 50 PS, mindestens. Die ehrerbietige Hochachtung, mit der man unterwegs von entgegenkommenden Bikern begrüßt wird, sagt dann auch einiges über die gelungene optische Präsenz des neuen Honda-Achttelliters aus.

Schwankt man vielleicht in der Entscheidung zwischen Rollerkomfort und dem unmittelbaren Feeling eines klassischen Sechsgang-Schaltmotorrads, dann hilft möglicherweise auch ein Blick in die Preistabelle: Die CB125R kostet mit 4290 Euro um fast einen Tausender weniger als ein aktueller Premiumroller der Achttelliterklasse. Sprit fassen kann man in der Apotheke oder mit der Pipette – um auf einen Praxisverbrauch von mehr als zwei-

Da wünscht man sich, 16 zu sein, ein ganzes Leben lang. Oder zumindest, „nur“ den B111-Führerschein zu besitzen ...

TEXT REDAKTION
FOTOS MASTER BLASTER



- (1) Schön luftig und schlank, trotzdem mit genügend Komfort
- (2) Den drehfreudigen Motor kennt man bereits aus der CBR125R
- (3) Der Unterflur-Stummelauspuff zentralisiert die Gewichtsverteilung
- (4) Hervorragende Wirkung und Bremsgefühl mit der Nissin-Radialbremszange
- (5) Das kleine Digitalcockpit bietet enorme Informationsfülle

einhalb Litern auf hundert Kilometern zu kommen, muss man sich anstrengen.

Die Ausstattung und die Machart der CB wirkt nicht sündhaft teuer, aber ist sehr gekonnt und hochwertig: gut dimensionierte Dunlop Sportmax; die radial montierte vordere Vierkolben-Bremszange von Nissin auf der schwimmend gelagerten 296er-Wave-Bremsscheibe bietet mächtige Verzögerung und ist perfekt dosierbar; die 41-Millimeter-Upside-down-Gabel taucht dabei nur sehr wenig ein und federt hochsensibel; an der Abstimmung des Zweikanal-ABS gibt's nichts zu bemängeln; die Stahlprofilschwinge zum Hinterrad würde auch wesentlich mehr Motorleistung verdauen; das Gewicht von nur 126 Kilo vollgetankt ist gleich um 11 Kilo leichter als das der CBR125R.

Auch wenn man sich von einer

125er keinen armverlängernden Durchzug oder rabiate Beschleunigung erwarten darf, lässt die kleine Honda kein Gefühl der Untermotorisierung aufkommen: Die Gänge sind gut abgestuft und lassen sich knackig schalten – und solange es nicht bergauf geht, kann man sogar im fünften und sechsten Gang mit niedrigem Tempo fahren, ohne den Motor zu verärgern. Über 90 ist der Vorwärtsdrang dann etwas gedämpft; mit acht km/h Voreilung zeigt der Tacho etwas optimistisch an.

Erwartungsgemäß ist das Handling der CB125R völlig mühelos und unkompliziert. Der kompakte Unterflur-Stummelauspuff hilft mit, das Fahrzeuggewicht zu zentralisieren. Hingegen dürfen die Lufthutzen mit dem Wabengitter links und rechts neben dem 10-Liter-Tank als rein optische Dreingabe verstanden werden – sie erfüllen keine Funktion, denn die Ansaugbox ist mittig im Fahrzeug. Auch der bereits bei 8500 Touren aufleuchtende Schaltblitz im Cockpit (die höchstmögliche Schaltdrehzahl für optimalen Beschleunigungsanschluss wäre bei zirka 11.000 Umdrehungen) kann als kleiner Gimmick betrachtet werden.

Die hohe Funktionalität des unter allen Lichtbedingungen sehr gut ablesbaren LCD-Displays ist wiederum ein Musterbeispiel dafür, wieviele Infos auf einer einen Fläche von nur etwa zehn mal vier Zentimetern sinnvoll untergebracht werden können: Unter anderem sind Tankinhalt, Uhr, Ganganzeige, Seitenständerwarnung, Verbrauchsanzeige in zwar filigraner Schrift, aber trotzdem sehr gut ablesbar angeordnet. Unter der ausreichend gepolsterten und bequemen kleinen Sitzbank könnte man sich vielleicht ein paar Stipfel zur Anbringung von Gepäckspannern wünschen, dazu kann aber auch eine Art kleiner Henkel unter dem Soziuskissen (unter dem sich sogar ein kleines Ablagefach befindet) herangezogen werden. „Sports Naked“ mit Achttelliter: Alles dran, alles drin, und macht einen sehr schlanken Fuß. ©



moto mobil		HONDA CB125R	
		125er-daten	
MOTOR	.....	1-Zyl.-4-Takt, flüssig gekühlt, SOHC, 2 Ventile, EFI	
HUBRAUM	.....	125 ccm	
LEISTUNG	.....	9,8 kW (13,3 PS) bei 10.000/min	
DREHMOMENT	.....	10 Nm bei 8000/min	
GETRIEBE	.....	Sechsgang	
FAHRWERK	.....	Stahlrohrrahmen, Stahlschwinge	
AUFHÄNGUNG vo/hi	.....	USD-Telegabel 41 mm, Monoshock	
RADSTAND	.....	1345 mm	
FEDERWEG vo/hi	.....	120/126 mm	
BEREIFUNG vo/hi	.....	Dunlop Sportmax 110/70-17, 150/60-17	
BREMSEN vo/hi	.....	Scheibe 296 mm 4-Kolben/Scheibe 220 mm	
SITZHÖHE	.....	816 mm	
TANKINHALT	.....	10,1 l	
GEWICHT vollgetankt	.....	126 kg	
SPITZE	.....	ca. 110 km/h	
VERBRAUCH (lt. WMTC)	.....	2,1 l/100 km	
PREIS	.....	€ 4290,-	
VERTRIEB/INFO	.....	www.honda.at	