

# 125ER IM TEST

## SACHS XTC 125 RACING



an den roten Bereich. Der Fahrer erliegt keinen Halluzinationen, wenn berausende 130 km/h auf der Uhr stehen.

Dass Drogen den Körper belasten, ist aber auch klar. Und da macht XTC keine Ausnahme: Je nach Fahrergröße heißt es, der Aerodynamik zuliebe ganz schön zu den extrem niedrig montierten, nicht verstellbaren Lenkerstummeln zu buckeln. Eine Sitzposition, die nicht gerade förderlich für das eh nur mäßige Handling ist, das schon unter dem dicken 150er-Heckpneu leidet. Nur relativ klein gewachsene Piloten werden bei dem gebotenen Lenker-Sitzbank-Fußrasten-Dreieck eine fahraktive Haltung einnehmen und flüssigen Fahrstil praktizieren können.

Sollte der ekstatische Kurvenrausch auch noch über Buckelpisten gehen, wird vor Nebenwirkungen des XTC-Genusses in Form eines Brummschädels gewarnt. Das seitlich angeordnete Heckfederbein entpuppt sich als Laschi. Mit einem kräftigen Fahrer an Bord hämmert es bereits auf kleinen Unebenheiten fröhlich gegen den Gummianschlag.

Günstiger fiel die Wahl der Gabelfedern aus: Erst beherzte Stoppie-Versuche mit dem sauber packenden und wie sein Gegenstück im Heck gut dosierbaren Frontstopper zwingen sie in die Knie. Allerdings mangelt's auch hier an Dämpfung: Während der Allerwerteste von hinten mit Tritten traktiert wird, wippt die Front aus lauter Soli-

darität im Takt mit. Kaum auszudenken, wenn dann auch noch auf dem Heck, das mit einer lichten Sitzhöhe von 1050 Millimetern (Rastenhöhe 65 Zentimeter) die Verkleidungsscheibe um

einen Zentimeter überragt, eine Sozia Platz nehmen würde. Bestenfalls sollte diese bewusstseinsweiternde Erfahrung nur bis zur nächsten Eisdielen gemacht werden.

Klasse Motor, aufregende Optik, gute Bremsen – da macht der Griff zu XTC richtig Spaß. Mit der zumindest gewöhnungsbedürftigen Sitzposition kann man als Nebenwirkung noch leben, aber beim viel zu laschen Federbein ist, gemessen am Einstandspreis von satten 5.199 Euro, Nachbessern gefordert. Gerade weil XTC nicht billig ist.

Text: Guido Saliger

Fotos: C. Guldnering, T. Kohlmeier



Sportflair: Cockpit mit sehr gut ablesbaren Rundinstrumenten, die Lenkerstummel liegen tief unter der flachen Verkleidung (oben).



So scharf kann ein 125er-Heck aussehen. Appetitlich verpackte Technik, die schon im Stand süchtig machen kann (oben).

# EINSTIEGSDROGE

Das Kürzel XTC – sprich Ecstasy – ist mit Bedacht gewählt. Mit ihrer Designer-Droge wollen die Nürnberger »Sachsen« die Jugend zum Biken verführen.

Fetter, unterm elend hohen Heckbürzel verlegter Endtopf, Gitterrohr-Rahmen, Cantileverschwinge mit seitlich angelenktem Federbein, knallrot lackierte Grimeca-Bremsattel, lang gestreckter 20-Liter-

Kunststofftank – das schmeckt nach Racing pur. Wer diesen Anblick nicht als berauschendes Fest der Sinne empfindet, hat kaum Benzin im Blut und muss Suchtstrukturen in seiner Persönlichkeit nicht fürchten.

Andere werden spätestens dem dumpfen Bellen aus dem Endtopf erliegen, der Fahrerlager-Atmosphäre in jede schneide Garage zaubert. Dann ist auch schnell vergessen, dass der luft-/ölgekühlte dohc-Viertakt-Single unter der aerodynamischen Kunststoffverschalung bei Temperaturen um den Gefrierpunkt erst dann Gas an-

nimmt, wenn er zuvor rund fünf Minuten im Stand mit Choke vor sich hintuckern durfte.

Das macht der High-Tech-Viertakter dann allerdings mit Schwindel erregender Hingabe: Für eine 125er schon recht füllig im mittleren Drehzahlbereich, giert er förmlich nach mehr. Locker dreht er in den roten Bereich, der bei 10.000/min be-

ginnt, und findet umso besser in der knochig, aber exakt agierenden Getriebebox Anschluss an den nächsten Gang. Erstaunlich schnell stehen rund 100 km/h auf der Uhr.

Aber es geht noch weiter: Der nominell 15 PS starke Single erreicht mit gebücktem Fahrer fast immer 120, und sind die Bedingungen sehr günstig, dreht die XTC auch im letzten Gang bis

**Erstaunlich schnell stehen 100 km/h auf der Uhr**

### Sachs XTC 125 Racing

**Motor:** Leistung 11 kW (15 PS) bei 10.500/min, max. Drehmoment 11 Nm bei 7200/min, fahrtwind/ölgekühlter Einzylinder-Viertakt-Motor, Hubraum 124,5 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 57 x 48,8 mm, vier Ventile, über zwei oben liegende, kettengetriebene Nockenwellen gesteuert, Nasssumpf-schmierung, 26-mm-Gleichdruckver-gaser, digitale Zündung, E-Starter, Fünfganggetriebe, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Nasskupplung, Rollenkette  
**Fahwerk:** Gitterstahlrohrrahmen, v.

41-mm-Telegabel, h. Cantilever-schwinge mit direkt angelenktem Federbein, Federbasis einstellbar, Federweg v./h. 120/120 mm, Aluguss-Räder, v. 2.75 x 17, hinten 4.00 x 17, Reifen v. 110/70-17, h. 150/70-17, vorn 316-mm-Einzelscheibenbremse mit Vierkolben-Festsattel, hinten 220-mm-Einzelkolben-Schwimmsattelbremse  
**Füllmengen und Gewichte:** Leergewicht voll getankt 145 kg, zul. Gesamtgewicht 330 kg, Tankinhalt 20 l (inkl. 3 Liter Reserve)  
**Preis:** 5.199 Euro inkl. Nebenkosten

