

X-Faktor

Mit einer Supermoto-Version schreibt Yamaha eines der letzten Kapitel in der legendären DT-Zweitakt-Ära.

Das Ende der Zweitakter ist beschlossene Sache. Ab 2007 dürfen keine neuen Modelle mehr in den Verkehr gebracht werden. Das gilt also auch für Yamahas legendäre DT-Baureihe. Wie viele Biker auf der quirligen Zweitakt-Säge ihre ersten Gehversuche gemacht haben, lässt sich angesichts der 21-jährigen DT-Geschichte nur erahnen. Für den Endspurt stellt Yamaha der Enduro-Version jetzt eine Supermoto-Schwester zur Seite. Das schnittige Drifteisen hört auf den Code X und stammt im Wesentlichen vom Enduro-Pendant ab. Zum Glück, denn in über 21 Jahren Bauzeit konnte die DT-Reihe ihre hervorragende Zuverlässigkeit mehr als genug unter Beweis stellen. Der X-Faktor be-

steht aber keineswegs aus halberzigen Modifikationen – nein, die driftwillige Jugend wird mit hochwertigen Komponenten verwöhnt: Paioli-Telegabel, hochwertige Alu-Felgen von Excel und Brembo-Stopper sind in der 125er-Klasse eher selten anzutreffen. Gleiches gilt auch für die üppig dimensionierte Bereifung. Satt 140 Millimeter Gummi am Hinterrad stärken das Selbstvertrauen, nicht nur bei ersten Annäherungsversuchen an das weibliche Geschlecht.

Bevor man mit der DT-X das angebetete Fräulein chauffieren kann, muss jedoch erst einmal die Warmlaufphase überwunden werden. Hier will der kleine Zweitakter, egal ob mit oder ohne Choke, nicht so recht ans Gas. Soll-

te er absterben, lässt sich der Einzylinder zum Glück per E-Starte bequem reanimieren. Einmal auf Temperatur, dreht der quirlige Zweitakter dann unter hochfrequenten Geräuschkulisse locker bis in fünfstellige Regionen. Der Motor scheint derart drehzahlfest zu sein, dass Yamaha sogar auf einen Drehzahlbegrenzer verzichtet. Aber auch bei moderaten Drehzahlen steht der Viertelliter-Motor gut im Futter. Eine servogesteuerte Steuerwalze glättet hier zweitakttypische Drehmomentellen.

Der kultvierte Motor un-



terstreicht seine Ausgewogenheit auch auf dem Papier: 8000 Umdrehungen genügen, um alle 15 Pferde auf den Plan zu rufen. Kernige Zweitakt-PS, die in Verbindung mit dem geringen Gewicht – die 125er wiegt gerade mal 134 Kilogramm – für durchaus sehenswerte Fahrleistungen sorgen. Wie bei Zweitakt-Motoren üblich wird die Sechsgang-Schaltbox häufig frequentiert. Schade nur, dass die Endübersetzung et-



Wenn Pinocchio sechzehn ist, darf er mit allen 15 PS driften gehen.

waslangausgefallen ist: Zum Erreichen der Höchstgeschwindigkeit von 110 Stundenkilometern muss der sechste Gang nicht zwingend bemüht werden. In geduckter Haltung knackt die DT sogar die 120er-Marke. Genug Tempo also, um auf winkligen Pfaden im Großwildrevier zu räubern. Das Fliegengewicht ermöglicht Kurvengeschwindigkeiten, von denen die Großen über 400 Kubik nur träumen können. Dort, wo andere Motorradfahrer ihre 200-Kilo-Eisen zusammenbremsen, zieht die kleine Supermoto mit voll geöffnetem Mikuni-Verga-

ser auf Pole Position. Spätes Bremsen wird dank der 298-Millimeter-Einscheibenbremse aus dem Hause Brembo zum Kinderspiel. Allein ein kleiner Impuls am breiten Lenker, und die Supermoto fällt wie von selbst in Schräglage. Diese Übung gelingt nicht zuletzt wegen der überdurchschnittlich guten Bereifung in dieser Klasse. Anders als die Enduro-Schwester rollt die DT-X auf Straßenreifen, die für stärkere Motorräder gedacht sind.

Manchmal machen jedoch die Federelemente einen Strich durch die Rechnung. Auf welli-

gem Belag verhindern das knochige Federbein und die lasche Dämpfung der Telegabel die anvisierte Linie. Einstellmöglichkeiten am Fahrwerk sucht man weitgehend vergebens. Zwar kann die Federbasis am Zentralfederbein verändert werden, die

Luft, hier Hand anzulegen, vergeht einem aber schnell beim Anblick des umständlichen Systems. Der Beitrag aus dem Hause Paioli, das für die Telegabel verantwortlich zeichnet, gibt ebenfalls Anlass zur Kritik. Abgesehen vom seitlichen Verzug beim harten Bremsen und der soften Abstimmung sollten die Gabel-Dichtringe nicht schon nach ein paar Stoppies öldurchlässig werden. Hoffentlich ein Einzelfall, den Spaß an dem heißen Supermoto-Flitzer sollte uns das jedoch nicht nehmen.

Selbst gestandene Motorradfahrer werden mit der 125er jede Menge Fahrspaß haben. Neben der unglaublichen Wendigkeit und dem unbeschreiblichen Zweitakt-Feeling taugt die DT-X sogar zum Touren. Auf ihrem Sitzmöbel kann man gut und gerne mehrere Stunden verharren. Zwar ist der Windschutz mäßig, bei moderater Reisegeschwindigkeit fällt dieses Manko jedoch kaum ins Gewicht. All zu viel Gepäck sollte man freilich nicht mitnehmen, hierzu

fehlen ausreichende Verzurr- und Unterbringungsmöglichkeiten.

Wenig verwunderlich wäre es, wenn die 125er am Motorrad-Treffpunkt unbemerkt beim Volk als ihre größere XT-Schwester durchgeht. Mit ihrer wertigen Verarbeitung, waschechter Supermoto-Optik und den nahezu ausgewachsenen Maßen bietet die 125er rechtes Motorrad-Niveau. Außerdem werden einige wohl neidvoll auf die schicken Excel-Felgen schielen.

Spätestens wenn die DT-X mit ihrem charakteristischen Zweitakt-Kreiseln am Horizont verschwindet, wird sich so mancher Motorradfahrer an seine ersten Zweiradjahre erinnern. Schade, dass es erst jetzt eine DT im Supermoto-Layout gibt.

Text: Dieter Hamprecht
Fotos: Buenos Dias



Kurz und knapp: Das Cockpit beschränkt sich aufs Wesentliche.

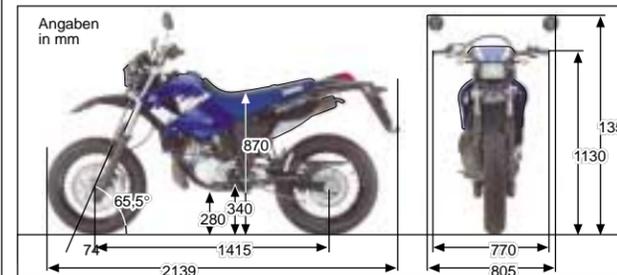


Letzte Chance: Die Tage des quirligen Zweitakters sind leider gezählt (o.). Feine Ware an der Vorderhand: Paioli-Telegabel, Brembo-Stopper und schwarze Excel-Felgen (l.).

Auf winkligen Pfaden ist die Supermoto in ihrem Element.



Technische Daten Yamaha DT 125 X



Motor: Leistung 11 kW (15 PS) bei 8000/min, max. Drehmoment 13 Nm bei 8000/min, flüssigkeitsgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, Hubraum 124 cm³, Bohrung x Hub 56, x 50,7 mm, Membraneinlass, 24-mm-Ver-gaser, digitale Zündung, E-Starte, unregelmäßiger Katalysator, Sechsgang-getriebe, mechanisch betätigte Mehr-scheiben-Nasskupplung, Rollen-Kette, Batterie 12 V / 3 Ah
Fahrwerk: Einschleifen-Stahlrohr-rahmen mit doppeltem Oberzug, vorn

41-mm-Telegabel, hinten Vierkant-Zweiarmschwinge aus Stahl, Zentral-federbein, Federweg vorne 200 mm, hinten 230 mm, Stahlspeichen-Räder, Reifen v. 120/70-17, h. 140/70-17, v. 298-mm-Einscheiben-Zweikolben-schwimmsattelbremse, h. 220-mm-Ein-scheiben-Einkolbenschwimmsattel-bremse
Füllmengen und Gewichte: Leergewicht 134 kg, Zuladung 173 kg, Tank 10,7 l
Preis: 4.295 Euro inkl. Nebenkosten

