

VERGLEICH

HUSQVARNA TE 125/WRE 125



»Du darfst ruhig Motorrad dazu sagen!«



125er gelten ja unter »gestandenen Bikern« als Einstiegsvehikel für Youngster oder Zweiraduntersätze für betagte Autofahrer. Dass gute 125er mehr können, als zwischen Schulhof und Supermarkt zu pendeln, bewiesen wir mit dem 125er-Husqvarna-Duo bei der Enduromania.

Einige Bedenken hatte ich ja doch an unserem Vorhaben und die Information, dass für die Viertaktmaschine weder eine kürzere Übersetzung noch ein Motorschutz lieferbar seien, ließ mich am Gelingen unseres Vorhabens zweifeln. Schließlich reiste ich zum vierten Mal ins Banat und wusste, was für Strecken auf uns warten. Und dieses Mal wollten Andreas und ich mit zwei 125ern zur Enduromania ...

Als wir am Sonnabendabend in Brebu, dem Startort der 117. Enduromania seit 1995, ankamen und es ans Abladen ging, standen schon Teilnehmer mit fragenden, zweifelnden und schmunzelnden Gesichtern an unserem Pick-up. Niemand sagte etwas, doch die Frage stand stumm im Raum: »Mit diesen Teeniefleisen wollen die hier mitfahren ...?!«

Ein Tritt auf den Kicker der WRE löste die Spannung und bei vielen Aktiven wurden Synapsen kontaktiert, die aus seligen Mopedzeiten mit Schlaghosen und Klasse-IV-Führerschein stammten. Ganz anders als die vulgär meckernde WRE erklang dann vollmundig – und dabei legal – die Viertakt-TE-125. Ihr Ton machte klar, dass sie die Stafette viertaktender Italo-Kleinmaschinen à la MotoBi Catria oder Gilera Regolarità weitertrug. Tief in der Tonlage, aber hoctourig in der Melodie klingt die TE eindeutig nach mehr als 125 cm³. Das Duell »Singer Vollzickzack« gegen »Stihl Astsäge« konnte beginnen.

Hierzulande ist echtes Endurowandern kaum mehr möglich, aber nach meiner Meinung sollten sich Endurotests nicht nur auf Crosspisten oder Bundesstraßen beschränken. So war uns die Idee gekommen, die mächtigen Wälder und hohen Berge des südwestlichen Rumäniens als Testgelände zu nutzen und dort den 125ern das abzuverlangen, was eine echte Enduro können sollte.



Vorbereitungen waren nur wenige nötig: Soziusrasten, Blinker und Rückspiegel bleiben wie die Kennzeichenträger daheim, um sie nicht zu zerstören. Die WRE erhielt noch ein um einen Zahn kleineres Sekundärritzel und es sollte langan, um

an der enduristischen Schnitzeljagd im Banat teilzunehmen. Bei näherer Betrachtung wird rasch klar, dass die kleinen Huskys keine hochpreisigen Wettbewerbsapparate sind, sondern hübsch gekleidete Alltags-Enduros mit sportlichem

Einschlag. Üppige Stahlrahmen mit verschraubtem Heck, solide, aber nicht einstellbare Feder-elemente, durchgefärbte Plastics und praktische Details wie serienmäßige Lenkerschalen, vernünftige Kettenführungen, Griffe am Heck und andere



Verkehrte Welt: Die Achtelliter waren beim Erklimmen dieses Höhenrückens in den Karpaten eindeutig beliebter als LC 4 & Co. Und die TE 125 schleppte den Reservesprit für die durstige WRE 125.

VERGLEICH

TE 125/WRE 125



Das kleine Digitalcockpit der 125er zeigt alle nötigen Infos: Geschwindigkeit, Etappenkilometer, Gesamtstrecke, Drehzahl und Uhrzeit. Die Armaturen samt serienmäßigem Handschutz sind praxisgerecht.

sinnvolle Details verhiessen Wanderenduro-Freuden. Dennoch blieb die bange Frage: Würden die Teenie-Bikes 1000 Kilometer Endurostress im Tempo der großen Maschinen aushalten?

Am Sonntag vor der Veranstaltung die erste Einrollrunde unserer Gruppe. Sieben Männer zwischen 41 und 53. Motorräder: zweimal 125er-Husky, eine Beta Evo 250 mit »Long Range Kit«, eine KTM Freeride, eine KTM 525 EXC und zweimal KTM LC 4. Rasch wird klar, dass die großen Eintöpfe auf breiten Schotterpisten Rücksicht auf die »Kleinen« nehmen müssen. Dafür können sich die Zweizentner-Bikes aus eigener Kraft befreien, wo sich eine LC 4 schlicht festrammelt. Die Ergonomie der 125er ist gelungen. Lediglich der einfache Stahlrohrlenker könnte zum Fahren im Stehen über Stunden – speziell mit Rucksack – 30 mm höher sein. Die Lage und Qualität von Rasten und Bank verdienen großes Lob. Auch die Bremsen sind erstklassig, wie auch die serienmäßige Sava-Bereifung, auf deren Führung und Traktion auf allen Untergründen Verlass ist. Die Abstimmung der Gabeln passt so ungefähr, doch das Sachs-Federbein im Heck scheint überdämpft. Sind die Teenies der Facebook-Generation alle so schwer? Der erste Eindruck sollte sich bestätigen, während die Gabeln mal auf Block gingen, bekamen wir das Heck auch bei Sprüngen

während der gesamten Woche kaum zum Durchschlagen.

Mit schleifender Kupplung und verlässlich zähem Durchzug den Berg hinauf

Nach rund 50 Kilometern Fahrt folgte der erste deftige Aufstieg im Wald. Der ganze Weg war eine einzige steile

Erosionsrinne über rund 600 Meter. Wir folgten auf halber Höhe einem falschen Weg und mussten dann in der Lehmrinne drehen. Ich war kräftemäßig schon im Notlaufprogramm und schmiss die WRE dabei hin. Mit dem Lenker nach unten lag sie in der Rinne und ver-soff gurgelnd. Schweißgebadet zer-te ich das Motorrad hoch und steckte das Vorderrad in

die Rille. Nur so kam ich zugleich mit dem linken Fuß auf den Boden und mit dem rechten an den Kicker. Das Biest war versoffen, ich kickte ein-, zwei-, drei-, zwanzigmal. Mit einer Qualmwolke meldete sich Zweitakter zurück. Nun wurde alles gut: Ich drehte in der Rinne und ärgerte mich kurz über den zu geringen Lenkeinschlag. Doch dann ging alles wie von selbst. Die letzten 80 Meter trug mich der Zweitakter mit schleifender Kupplung und verlässlich zähem Durchzug den Berg hinauf. Noch nie fiel mir Anfahren an einer Extremsteigung aus Lehm und rundgespülten Steinen so leicht: wo man mit »echten« Motorrädern zwischen aufsteigendem Vorderrad und mangelnder Traktion operiert, reichte es hier, sich



Die Stahlschwingen der Husky tragen feine Bremsen. Die Sava-Bereifung funktioniert gut, der Kettenschutz ist ein Witz!



Husqvarnas WRE-Zweitakter mit Membraneinlass und Steuerwalze im Auslass eignet sich besonders für sportfreudige Youngster.

Die Ergonomie der 125er-Husky passt auch für wohlstandsgenährte Erwachsene.

nach hinten zu setzen und nach vorn zu beugen. Mit etwas Gefühl für das »schwebende« Drehmoment in der Kupplungshand zog mich der Zweitakter bergan. Auch Andreas kam auf der TE nach oben: »Ganz einfach erster Gang, Lenker locker halten, Falllinie bergauf suchen und der Rest ist Vollgas.« Ich wunderte mich, schien doch die TE die Drehmomententfaltung eines Elektrorasierers nur knapp zu übertreffen.

In den nächsten Tagen schauten wir täglich nach Ketten, Filtern und Kühlwasser und tauschten an jedem Morgen die Fahrzeuge: Für flotte Fahrweise zeigte sich der lebhafteste Zweitakter von der besten Seite: verlässlich kräftiger Zug und lebhaftes Ansprechen auf Gasbefehle schon ab 3000/min: Die WRE war in Fahrt leicht vor Querwellen zu lupfen, während die TE mangels Drehmoment diese mit oft durchschlagender Gabel nervig durchrollte. Oberhalb von 7000/min explodierte die WRE schier und zeigte, dass für kleine Hubräume Zweitakter nach wie vor eine Alternative sind. Was den Zweitakter Sympathien kostete,



125er – (k)eine Alternative

Auch in Zeiten schwankender Eurokurse und absurd anmutender Brüsseler Bürokratie hat die EU ihr Gutes: Deutsche Extrawürste, die Motorradfahrern, Importeuren und Händlern das Leben erschweren, werden seltener serviert.

So fällt am 19. Januar 2013 die praxisfremde und gefährliche 80-km/h-Beschränkung für Leichtkraftmädrer, deren Fahrer unter 18 Jahre alt sind. Mit maximal 11 kW (15 PS) und einem Leistungsgewicht von 0,1 kW/kg – das heißt, eine 11 kW starke Maschine muss

mindestens 110 Kilo wiegen – erreichen die 125er für die Fahrerlaubnisklasse A1 dann zwischen 90 und 115 km/h, was überland sicheres Mitschwimmen gestattet.

Gleichzeitig wird der Aufstieg in die Klasse A2 erleichtert: Bei zweijährigem Vorbesitz des A1 reicht eine praktische Fahrprüfung aus, um mit A2-Maschinen starten zu können. Diese leisten maximal 35 kW (48 PS) und dürfen ein Leistungsgewicht von 0,2 kW pro Kilo vorweisen. Ein 35-kW-Motorrad muss also mindestens

175 Kilo auf die Waage bringen. Diese vereinfachte Aufstiegsregelung greift (Besitzstandswahrung) auch für Inhaber der alten Führerscheinklassen 3 und 4, sofern die Fahrerlaubnis vor dem 1. April 1980 erteilt wurde. Das heißt, auch Pkw-Fahrer können nach einer Fahrprüfung Motorräder bis zu 35 kW fahren. Jedoch sind ein paar Fahrstunden im Vorfeld allein schon als Prüfungsvorbereitung empfehlenswert. Die 11-kW-125er dürfen allerdings nach wie vor von Klasse-3- und -4-Inhabern (vor 1.4.80)

ohne weitere Prüfungen oder Fahrschulbesuch gefahren werden. Der Aufstieg in die Klasse der unlimitierten Motorräder gelingt entweder mit 24 Jahren (bisher 25) als Direkteinstieg oder schon mit 20 Jahren nach einer praktischen Prüfung, sofern der Absolvent bereits zwei Jahre lang den A2 besaß.

Jetzt fehlt nur noch der vereinfachte 125er-Zugang für Autofahrer, die nach dem 1.4.1980 ihren Schein bekamen, und die Klasse AM mit 60 km/h Höchstgeschwindigkeit ab 15 Jahren. Dann könnte man zufrieden sein. AS

VERGLEICH TE 125/WRE 125



Artgerechte Haltung: Wir fuhren bis zu 200 km am Tag offroad.

Technische Daten

	Husqvarna TE 125	Husqv. WRE 125
Motor		
max. Leistung (Kurbelw.)	11 kW (15 PS) bei 8750/min	9 kW (12 PS) bei 9900/min
max. Drehmoment	keine Angaben erhältl.	keine Angaben erhältl.
Bauart/Zyl.-zahl	Viertakt-Einzylinder	Zweitakt-Einzylinder
Ausgleichswelle	keine	keine
Hubraum/Verdichtung	124,5 cm ³ /11,2:1	125 cm ³ /8,8:1
Bohrung x Hub	52,0 x 58,6 mm	54,0 x 54,5 mm
Kühlung	flüssigkeitsgekühlt	flüssigkeitsgekühlt
Ein-/Auslasssteuerung	vier Ventile/Kipphebel	Membraneinlass, elektron. gesteuert. Walze
Nockenwellen	eine oben liegend, ohc	keine
Getriebe	Sechsganggetriebe	Sechsganggetriebe
Kupplung	Mehrscheiben im Ölbad	Mehrscheiben im Ölbad
Betätigung	mechanisch	mechanisch
Sekundärantrieb	Rollenkette 1/2 x 1/4	Rollenkette 5/8 x 1/4
Endübersetzung	3,042	3,272
Gemischauflbereitung	Vergaser	Vergaser
Vergaserdurchlass	29 mm	28 mm
Schmierung	Nassumpf	Getrenntschmierung mit elektr. Pumpe
Starter/Zündung	E-Starter/elektron. Zünd.	Kickstarter/elektron. Zünd.
Abgasreinigung	SLS, U-Kat	U-Kat
Elektrische Anlage		
Lichtmaschinenleistung	keine Angabe	keine Angabe
Batterie	12 V 6 AH	12 V 4 AH
Fahrwerk		
Rahmenbauart	Einrohrrahmen, Heck vergeschraubt	Einrohrrahmen, Heck vergeschraubt
Rahmenmaterial	Stahlrohr	Stahlrohr
Federung vorn	USD-Gabel, ø 40 mm	USD-Gabel, ø 40 mm
Verstellmöglichkeiten	keine	keine
Federung hinten	Zweiarm-Stahlschwinge	Zweiarm-Stahlschwinge
Federbein	Zentralfederbein	Zentralfederbein
Anlenkung	Hebelsystem	Hebelsystem
Verstellmöglichkeiten	Federbasis stufenlos	Federbasis stufenlos
Federweg vorn/hinten	260/290 mm	260/290 mm
Räder/Bremsen		
Felgengröße vorn	1.60 x 21	1.60 x 21
Felgengröße hinten	2.15 x 18	2.15 x 18
Reifengröße vorn	90/90 21 TT	90/90 21 TT
Reifengröße hinten	120/90 18 TT	120/90 18 TT
Bereifung im Test	Sava MC 23 »Rock Rider«	Sava MC 23 »Rock Rider«
Bremsen vorn	Scheibe mit Zweikolben-Schwimmsattel	Scheibe mit Zweikolben-Schwimmsattel
Bremsen hinten	Scheibe mit Einkolben-Schwimmsattel	Scheibe mit Einkolben-Schwimmsattel
Scheiben-ø vorn/hinten	260/220 mm	260/220 mm
Basispreis	3990 Euro plus Nk.	4499 Euro plus Nk.
Garantie	zwei Jahre	zwei Jahre
Inspektion/Ölwechsel	alle 6000	alle 5000 km

war der immense Durst des Kleinkalibers. Ein Verbrauch von mehr als 6 Litern auf 100 Kilometer – auch im Rollmodus – schränkte die Reichweite sehr ein, sodass wir Kanister mitführen mussten. Der von Yamaha aus der YZF-R125 stammende Viertakter dagegen machte auf Musterschüler und nippte nur aus dem Tank. Obwohl er bei Husqvarna von einem Vergaser und nicht wie bei Yamaha via Einspritzung gespeist wird, ließ sich die TE 125 auch bei härtestem Ausquetschen nicht dazu nötigen, mehr als 3,8 Liter Eurosuper auf 100 Endurokilometer zu konsumieren. Irgendwann kam ich hinter die unglaublichen Klettereigenschaften der schmalbrüstigen Gazelle aus Varese. Ihr Sechsganggetriebe spannt enorm weit. Das ist ungewöhnlich für einen Motor mit straßensportlichem Hintergrund. Doch der kurze Erste ist die Rettung am Steilhang, während der lange sechste Gang lässig ein Marschtempo von 100 km/h auf der Straße zulässt. Nicht so schön und im Gelände ein wenig nervig war der große Sprung zwischen erstem und zweitem Gang der TE 125. So kam es vor, dass an extremen Steigungen trotz Ausdrehens des »ersten« bis über 10.000/min der »zweite« noch nicht



Die Husky-Bremsen verdienen eine »1«, die Felgen taugen auch für grobes Geläuf. Der TE-Viertakter wird von Yamaha zugeliefert und zeigte sich vorbildlich (u.).



»fasste«. Machte dem Langhuberchen aber nix: Dann wurde eben der Berg auch mal über Hunderte von Metern im ersten Gang mit 10.500/min bezwungen.

Der Zweitakter gab sich geschmeidiger, wenn es hart zur Sache ging, stresste aber bei Tagesetappen von mehr als acht Stunden durch Vibrationen, Krach und die spitze Leistungs-



kurve, sodass unisono der Viertakter auch unter den Aspekten »Alltag« und »Straßenbetrieb« das eindeutig breitbandigere und wirtschaftlichere Motorrad darstellt.

Der Viertakter – unterm Strich eindeutig alltagstauglicher

Doch unter dem Strich gibt es bei beiden Huskys – laut Hersteller »Adventure-Bikes« und keine »Enduros« – in Anbetracht der Preisgestaltung nix zu meckern. Einen richtigen Kettenschutz à la MZ bieten auch dreimal so teure Enduros nicht, die Alltagsqualitäten – speziell der TE 125 – stehen außer Frage und die Geländefahreigenschaften reichen aus, um bei touristischen Veranstaltungen wie der Enduromania Genuss ohne Reue zu empfinden. Selbst mit dem 35/35 Watt Scheinwerferlicht kann man leben, noch dazu ist das LED-Rück-/Bremslicht vorbildlich gut zu sehen, aber zugleich gut vor Dreck und Sturz geschützt. Schließlich war die Zuverlässigkeit beider Huskys beeindruckend, immerhin fielen auf unseren 900 Kilometern zwei von sieben Maschinen aus! Am Ende wurde unser Haufen Zweiter und ich hatte bei mei-



Was hier wie ein Holzabfuhrweg aussieht, ist ein Verbindungssträßchen zwischen Weidenthal und Lindenfeld. Die 125er-Adventure-Bikes von Husqvarna taugen allemal für diese Abenteuer.

ner vierten Enduromania unbeschwertem Fahrspass.

Den geländesportbegeisterten Youngstern sei als Schulwegsüberwinder die kompetente WRE ans Herz gelegt, doch die reifere Jugend dürfte in der so famos klingenden und dabei sparsamen TE 125 ein

nahezu ideales Zweitfahrzeug finden, mit dem Papa täglich pendeln, aber im Urlaub von der Familie auch in einsamer Bergwelt seine Fitness auf den Prüfstand stellen kann. Selbst ohne Motorradführerschein!

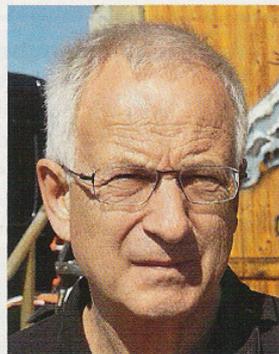
Text: Andy Schwietzer

Fotos: A. Schwietzer, Team 330

EnduRoMania, was ist das?

EnduRoMania ist eine touristische Enduroveranstaltung, bei der die Entdeckung der westlichen Karpaten mittels Enduro oder Quad im Vordergrund steht. So ist aus »ENDURO« und »ROMANIA« (Rumänien) der bekannteste Geheimtipp für Enduristen, die mal intensiv »offroaden« wollen, ohne auf einer Crosspiste alle zwei Minuten die gleiche Stelle zu passieren oder echte Wettkämpfe betreiben zu müssen.

Der schöne Unterschied zu geführten Touren oder purem Endurosport ist: Es gibt keine festgelegten Routen, Schwierigkeitsgrade oder Geschwindigkeitsvorgaben. Jede Gruppe fährt und sucht die Kontrollpunkte mit dem Ehrgeiz und dem Tempo, wie es der Gruppe eben passt.



Dieses einmalige Konzept wuchs Mitte der 90er-Jahre im Kopf des Enduro fahrenden Weltbürgers Dr. Ing. Sergio Morariu (Foto). Jener in Ungarn geborene Rumäne, dessen Muttersprache Deutsch ist, war schon immer gut für unkonventionelle Einfälle. Die Richtigkeit seiner Idee bestätigen 118 Enduromanias und die große Zahl von Wiederholern unter den Teilnehmern. Auch 2013 werden wieder acht Enduromanias stattfinden. Mehr unter www.enduromania.net.

