

VESPA PX 125 – TESTBERICHT 2011

Die italienische Zweitakterin kommt neu Euro-3-konform, dafür mit gestutzten Wespenflügeln, daher. Das tut ihrem Charme aber keinen Abbruch.

Patrick Cernoch, Juni 2011
834 Wörter / 5'928 ZmLz

Es hat sich wenig geändert, seit Piaggio im Jahre 1977 die erste PX 125 auf den Markt brachte. Die 2011 vorgestellte Version des flinken Städteflitzers, eher als Upgrade und weniger als Weiterentwicklung zu verstehen, kommt als wahrscheinlich letzte der PX-Reihe mit modernisierter Ausstattung und unverändertem italienischem Charakter daher.

Angetrieben wird die Wespe nachwievor von einem 123ccm Einzylinder-Zweitaktmotor mit Luftkühlung. Das Motorenöl wird unverändert im Verhältnis 1:50 separat beigemischt, dafür gibt es einen separaten Tank. Die Abgasanlage wurde dahingehend geändert, dass neu Euro 3 eingehalten wird, die *macchina* verliert dadurch jedoch fast einen Drittel ihrer Leistung – anstatt 9 stehen neu nur noch 6.5PS zur Verfügung. Der Katalysator, der dafür geändert wurde und nach dem Auspufftopf verbaut ist, fällt optisch nicht in's Gewicht. Das maximale Drehmoment dümpelt unverändert irgendwo um 10Nm. Der Halogenscheinwerfer, im klassischen Stil rund gehalten, spendet akzeptables Licht. Die 10-Zoll-Räder mit zweiteiliger Gussfelge fügen sich gut in's Gesamtbild ein. Im Tank sollen etwas über 7l Benzin Platz haben – genug, um eine Woche lang in die Stadt und zurück zu pendeln.

Beim Anlassen scheiden sich die Geister – Kick- oder Elektrostarter? Puristen werden sich für den Kickstarter entscheiden und bedenken müssen, dass sich damit das Gefährt nur bei eingelegtem Neutral starten lässt. Mittels Elektrostarter lässt sich das Aggregat auch bei eingelegtem 1. Gang, dann aber bei gezogener Kupplung, starten. Anfangs etwas heiser knattert der Motor los, ein unvergleichlicher Sound, welcher schon von Weitem erkennbar ist. Mit dem Einlegen des ersten Ganges, was traditionsgemäss durch Drehen des linken Lenkergriffs geschieht, macht die PX mit einem metallischen „Klonk“ einen kleinen Satz nach vorne. In den letzten 30 Jahren hat sich daran nichts geändert. Das Losfahren gelingt trotz einstelliger PS-Zahl und überschaubaren Drehmoments flott. Zumindest mit den anderen Verkehrsteilnehmern an der Ampel kann man problemlos mithalten; für ernsthafte Siegerambitionen bei einem Achtelmeilenrennen wird es nicht reichen. Die Gasannahme ist dank Bowdenzug direkt, die Gasstellung jedoch binär gestaltet: etwas Anderes wie Standgas oder Vollgas beim Beschleunigen bewährt sich nicht. Das Schalten verlangt etwas Übung und zeitweilig brachiale Zärtlichkeit, aber wenn dann bei 50km/h erst einmal der vierte, und somit letzte, Gang eingelegt ist, fährt sich die PX, wie man es von einem Cityroller erwarten darf. Laufruhig und dank aufgrund eines nahezu rechtwinkligen Hüft- sowie Kniewinkels aufrechter Sitzposition äusserst komfortabel. Das Kurvenverhalten wirkt kindisch, was den kleinen Rädern und dem kurzen Radstand anzulasten ist, die PX ist auf eine klare Lenkerführung und etwas Körpereinsatz seitens Fahrer angewiesen. Oder anders ausgedrückt, die PX ist äusserst wendig, was einem vor allem im engen Stadtverkehr zugute kommen wird. Das Fahrwerk steckt kleinere Bodenwellen, Schlaglöcher und Un-

ebenheiten gut weg, der Zubringerkiesweg zum nächstgelegenen Bauernhof ist damit auch zu schaffen. Die Scheibenbremse vorne verzögert auch bei feinem Zug am Bremshebel sehr kräftig, so dass neben dem Schalten auch das Dosieren der Bremse geübt werden will – Bremsassistenten sucht man auf der Italienerin nämlich vergebens. Die hintere Trommelbremse, welche traditionsgemäss mit einem Fusspedal betätigt wird, bringt das Hinterrad rasch zum Blockieren, eine schwache Bremsleistung kann man ihr also nicht vorwerfen. In zwei chromfarbenen, runden Rückspiegeln kann man sich vernünftig über das Geschehen im eigenen Rücken informieren, vorausgesetzt, die Fahrgeschwindigkeit ist noch tief genug, um die Rückspiegel nicht zu stark vibrieren zu lassen. Bei höherer Geschwindigkeit, wir reden hier von 60km/h und mehr, wird der Motor träger, das Drehmoment nimmt ab und bei Erreichen der Reisegeschwindigkeit von 80km/h (4km/h unter der angegebenen Höchstgeschwindigkeit) wackeln die Rückspiegel so kräftig im Wind, welcher dem Fahrer ungebremst in's Gesicht bläst, dass man den Blick besser gerade aus hält. Die PX muss kräftig in den Händen gehalten werden, um die Spurtreue zu gewährleisten, und Überholmanöver auf der Landstrasse überfordern sie gänzlich.

Als Reisebegleiterin wird die PX, auch in ihrer neusten Version, nur wenige Anhänger finden. Als tägliche Begleiterin zur Arbeit, in die Stadt oder nur mal kurz in's Café jedoch schon. Mit einem optionalen Gepäckträger, einer Windschutzscheibe oder Sturzbügeln kann die Alltagstauglichkeit nach persönlichem Geschmack nochmals erhöht werden. Unter dem Strich bleibt die PX die kleine Schwester eines jeden Café Racers, welche jedoch problemlos einen festen Platz im Alltag finden wird, wenn man sich vom südländischen Temperament und der einen oder anderen Eigenheit nicht abschrecken lässt.

Etwas wirklich Neues hat Piaggio mit dem neuen Modell nicht präsentiert. Das bereits 1977 durchwegs durchdachte und stimmige Konzept hat seither funktioniert und somit wenig Druck für Veränderungen erzeugt. Dass über die Jahre neuere Komponenten wie Scheibenbremse, Halogenscheinwerfer, Katalysator und Elektrostarter verbaut wurden, ist nur folgerichtig, insbesondere wenn es um die Sicherheit geht. Ein ABS wird die PX jedoch wohl nie an Bord haben. Und Euro-4-konform wird sie wahrscheinlich auch nicht mehr werden – zu wenig Reserven nach unten bietet die Leistung und zu wenig Platz für elektronische Steuerelemente das Chassis. So wird die PX-Ära in absehbarer Zeit zu Ende gehen, obschon sie dank der eingefleischten Fanszene in ganz Europa und den unzähligen Customizerbuden wohl noch lange den Occasionsmarkt bedienen wird – nicht zuletzt, weil sie über die Jahre hinweg mit verhältnismässig einfacher Technik, günstigen Ersatzteilen und einer überdurchschnittlich hohen Wertstabilität ihre mannigfaltige Langlebigkeit unter Beweis gestellt hat.