

Fahrbericht SFM XTC-S 125: Gewichtiges Auftreten

Von Jens Riedel

Nichts tut sich nach dem ersten Druck auf den Anlasserknopf. Die Ursache ist schnell gefunden: Beim Transport ist versehentlich der KILLSCHALTER aktiviert worden. Zweiter Versuch: Nichts tut sich. Der Blick wandert über die Armaturen - und fällt links am Griff auf einen Choke. Aha. Also Hebel gezogen und los geht es. Nach einem Kilometer ist plötzlich der Motor wieder aus und rührt sich trotz neuerlicher Startversuche nicht mehr. Dann ein Gedanke: Wo ein Choke ist, da ist vermutlich ein Benzinhahn nicht weit. Richtig getippt. Und der stand natürlich noch auf „Off“.

Lange Rede, kurzer Sinn: Die SFM XTC-S 125 ist als Vergasermaschine technisch nicht ganz up to date, macht aber zumindest im Stand erst einmal ordentlich etwas her. Äußerlich wirkt das Leichtkraftrad deutlich größer als es der Hubraum ist. Die XTC-S ist eine recht wuchtige Erscheinung und könnte gut und gerne sogar als 500er durchgehen. Verantwortlich dafür sind der hoch und breit bauende Tank, der große Kühlergrill, die üppigen vorderen Seitenblenden und ein ebenfalls keineswegs graziler Bugspoiler. Auch der D-förmige Auspuffendtopf darf als voluminös gelten - und hält mit tiefem Bass erfreulicherweise auch akustisch, was er optisch verspricht. Keine Frage, die SFM klingt so erwachsen wie sie aussieht.

SFM, das steht für Sachs Fahrzeug- und Motorentechnik und firmiert nach mehreren wirtschaftlich schwierigen Phasen und Gesellschafterwechseln offiziell als SFM Bikes Distribution GmbH. Im Augenblick geht es mit dem Unternehmen wieder aufwärts. Die Nürnberger - Rechtsnachfolger der Hercules-Werke und besser bekannt unter dem alten Markennamen Sachs - profitieren vom anhaltenden Boom der Leichtkrafträder und haben in den ersten fünf Monaten des Jahres den gesamten Vorjahresabsatz um über die Hälfte übertroffen. Das bedeutet immerhin Platz sechs der Zulassungsstatistik. Neben der immer noch extrem auffälligen, aber schon fast zehn Jahre alten Mad Ass 125 sollen neue Modelle wie die XTC und die ZZ/ZX 125 den Weg in die Zukunft ebnen.

Wie gesagt, äußerlich kann diese 125er auf Anhieb gefallen. Als Zugeständnis an die junge Käuferschicht dürfen die Aufkleber „Sachs Racing Team“ vorne und „Racing“ hinten gewertet werden. Im Fahralltag ist die XTC allerdings nicht ganz so sportlich unterwegs. Verantwortlich dafür ist vor allem das recht hohe Gewicht von 150 Kilogramm bei einer Spitzenleistung von 9 kW / 12 PS.

Beim Ampelstart geht es im ersten und zweiten Gang aber erst einmal flott voran, auch wenn die Schaltwege ruhig etwas kürzer ausfallen könnten. Ortsgeschwindigkeit ist rasch erreicht. Bis etwa 70 km/h geht es dann mit ausreichend Schwung vorwärts. Wer will, kann den dritten Gang bis kurz vor den roten Bereich und bis auf 95 km/h hochjubeln und im vierten bei 9000 Touren Tempo 100 erreichen. Wir kamen allerdings auch nicht annähernd in den Bereich der versprochenen Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h. Die Angabe scheint ohnehin etwas sehr optimistisch, denn Tempo 100 schaffen selbst leichtere Konkurrenzmodelle nicht. So bewegt sich die SFM aber zumindest auf dem üblichen Niveau.

Was sich SFM allerdings bei dem viel zu lang übersetzten fünften und letzten Gang gedacht hat, entzieht sich unserer Kenntnis. Er hält allenfalls die Geschwindigkeit und verliert sie sogar vielfach leicht. Seine Daseinsberechtigung dürfte er allenfalls als Overdrive für Fahrten im Windschatten von Lastwagen haben.

Als erfreulich festzuhalten bleibt die erstaunliche Vibrationsarmut des kleinen wassergekühlten Achtel-Liter-Triebwerks. Die Bremsleistung ist ordentlich und vermittelt eine gute Rückmeldung, die hintere Scheibe ist in dieser Fahrzeugklasse nicht selbstverständlich. Vorne gibt es sogar eine doppelte Bremse im Wave-Design mit stolzen 300 Millimetern Scheibendurchmesser. Auch die großzügig dimensionierte Upside-down-Gabel ist ein Ausstattungsplus. Spürbar ist bei Kurvenfahrten jedoch eine leichte Eigeneinlenktendenz des Vorderrads. Ein nettes Gimmick wiederum sind die bei Dunkelheit je nach Stellung der Nadel aufleuchtenden Balken der Drehzahlmesserskala.

Preislich rangiert die XTC-S im Mittelfeld. Punkten kann sie unter anderem mit ihrer Fahrwerksausstattung, dem fast schon riesigen Tank, ausreichend großem Soziussitz und verstellbarem Zentralfederbein. Sie wirft außerdem ihr buchstäblich gewichtiges Auftreten in die Waagschale. Das Cockpitdisplay bringt unter anderem eine Ganganzeige und eine bei Dämmerung automatisch aktive Beleuchtung mit, Blinker und Rückleuchten sind in LED-Technik ausgeführt. Dass aber auch SFM mittlerweile sein Heil zumindest zum Teil in China sucht, verrät die Plakette mit der Fahrgestellnummer am Rahmen. Sie weist Zhejiang Jiajue Motorcycle Manufacturing als eigentlichen Hersteller aus. Der Motorgehäusedeckel ist aber SFM-gebrandet. (ampnet/jri)

Daten SFM XTC-S 125

Motor: 1-Zylinder-4-Takt, 124 ccm, wassergekühlt

Leistung: 9 kW / 12 PS bei 8500 U/min

Max. Drehmoment: 10 Nm bei 7500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 110 km/h

Getriebe: fünf Gänge

Antrieb: Kette

Tankinhalt: ca. 19 Liter

Sitzhöhe: 800 mm

Gewicht: 150 kg

Bereifung: 110/70 R 17 (vorne), 150/70 R 17 (hinten)

Preis: 2999 Euro

Bilder zum Artikel



SFM XTC-S 125.



SFM XTC-S 125.



SFM XTC-S 125.



SFM XTC-S 125.



SFM XTC-S 125.



SFM XTC-S 125.



SFM XTC-S 125.



SFM XTC-S 125.



SFM XTC-S 125.



SFM XTC-S 125.



SFM XTC-S 125.



SFM XTC-S 125.



SFM XTC-S 125.



SFM XTC-S 125.



SFM XTC-S 125.



SFM XTC-S 125.



SFM XTC-S 125.



SFM XTC-S 125.



SFM XTC-S 125.



SFM XTC-S 125.
