
Praxistest Zontes 125 G1: Die kann sich sehen lassen

Von Jens Riedel, cen

Mit den vier Modellen seiner 310er-Baureihe hat Zontes im vergangenen Jahr bereits einen recht überzeugenden Einstand gegeben. Vor allem in Sachen Ausstattung hat die chinesische Marke im Beta-Vertrieb die Nase in der unteren Mittelklasse ganz weit vorn, und natürlich auch preislich. In diesem Jahr nun wird die Leichtkraftradklasse ins Visier genommen. Eines der beiden Modelle ist die 125 G1, die auch optisch groß aufträgt.

Die Zontes 125 G1 wirkt deutlich größer als ihre Hubraumklasse. Das ist nicht allein dem mächtigen 20-Liter-Tank geschuldet, der für mehrere einhundert Kilometer Reichweite steht. Auch die serienmäßigen Schutzbügel mit den integrierten Sturzpads verleihen der G1 eine üppige Statur. Das Design ist ansonsten eher klassisch schlicht und – bis auf eine Ausnahme – ohne verschnörkelte Spielereien gehalten und dürfte vor allem die ältere Klientel der B196-Führerscheinbesitzer anziehen. Der A1-Jugend spendiert Zontes mit der 125 U einen progressiv gestylten Streetfighter mit identischem Antrieb. Optisch wurde da in die Vollen gegriffen.

Eher einen Missgriff stellt hingegen die Modellbezeichnung und -einordnung dar. Während der Style der U unmissverständlich ist und der Buchstabe noch für „urban“ stehen könnte, entzieht sich die Kombination G1 jeglicher Interpretation. Der Schriftzug am Seitendeckel weist diese Zontes als Scrambler aus. Etwas grobstolligere Reifen und ein Plastikgitter um die LED-Blinker sind uns da etwas zu wenig. Und auf der Internetseite von Zontes ist die G1 plötzlich ein Café Racer. Beides ist sie in keinem Fall. Aber was soll's?

Der Kunde bekommt wie gesagt auf jeden ein mächtig erwachsen auftretendes Leichtkraftrad mit dem man sich überall sehen lassen kann. Der kurze Endschalldämpfer mit dem mächtigen Sammeltopf sorgt für ein in dieser Klasse durchaus akzeptables Klangvolumen. Die asymmetrisch gestaltete Schwinge mit nach außen zeigenden Querstreben ist bereits von der Zontes 310 bekannt. Mit einer kleinen über den LED-Frontscheinwerfer reichenden Klammer mit dem Marken-Schriftzug erlaubt sich Zontes eine einzige kleine Spielerei.

Zur Ausstattung gehören außerdem Handschutz an den Lenkerenden und einstellbare Hebel sowie ein am seitlichen Rahmen gut geschützt und vernünftig positionierter doppelter USB-Anschluss. Zudem gibt es serienmäßig ABS statt nur CBS und Kontrollleuchten im digitalen Cockpit, die auch bei Sonnenschein taghell leuchten, sowie einen Warnblinker, Tagfahrlicht und eine vom Zündschloss aus entriegelbare Sitzbank.

Auch dass bei den montierten Lenkerendenspiegel frei gewordenen Gewinde für die gewöhnlichen Aufnahmepunkte mit einem Gummipropfen verschlossen sind, ist selbst bei Premiumprodukten keineswegs selbstverständlich. Und, dass die Schalter bei Dunkelheit von einem roten Lichtkranz umgeben sind, ist ebenfalls eine schöne Geste und spricht für den doch recht hohen Anspruch des Herstellers. Da wundert es dann beinahe schon, dass der Tankverschluss keine Klappe ist, sondern nur ein Deckel, der nach dem Entriegeln irgendwo abgelegt werden will.

Die Ergonomie hinter dem geraden Lenker ist entspannt, die Sitzhöhe fällt moderat aus. der im üppigen Resttrim des Motorrads beinahe schon ein wenig verloren wirkende Motor schöpft das in dieser Klasse erlaubte Leistungsmaximum aus. Zwischen 7000 und 8000 Umdrehungen in der Minute dürfen die Gänge im sauber arbeitenden Getriebe gewechselt werden. Die Vibrationen halten sich bis dahin in Grenzen. Wenig später beginnt bei 9000 Touren auch schon der rote Bereich, und bei 10.000 U/min ist Feierabend.

Beim Ampelstart ist die G1 ausreichend flott bei Tempo 50 und bietet in den beiden mittleren Gängen ausreichend Durchzug. Das Vorderrad lässt sich punktgenau leiten, in Kurven zieht es die Maschine aber eher leicht nach innen. Mit ihrer angegebenen Höchstgeschwindigkeit von 99 km/h bewegt sich die Zontes im klassenüblichen Rahmen. Der Topspeed wird aber eher im vorletzten Gang erreicht. Dass die 125er die beiden Fahrmodi Eco und Sport offeriert, darf (wie schon bei den größeren Modellen) vernachlässigt werden. Ein Unterschied ist nicht zu spüren.

Die 125 G1 ist alles in allem sicher nicht die schlechteste Wahl in der kleinen Klasse. Sie macht optisch was her, ist sehr gut ausgestattet und preislich ein echtes Schnäppchen. Mit einkalkuliert werden sollte aber, dass das wassergekühlte chinesische Triebwerk nicht für Super E10, sondern nur für E5 freigegeben ist. (aum/jri)

Daten Zontes 125 G1

Antrieb: 1-Zyl., 124,7 ccm, wassergekühlt, Kette, 6-Gang-Getr.
Leistung: 10,8 kW / 15 PS bei 8500 U/min
Max. Drehmoment: 13 Nm bei 7000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 99 km/h
Tankinhalt: 20 Liter
Sitzhöhe: 795 mm
Gewicht: 138 kg (fahrbereit)
Preis: 3290 Euro

Bilder zum Artikel



Zontes 125 G1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Tom Beelte



Zontes 125 G1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Tom Beelte



Zontes 125 G1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Tom Beelte



Zontes 125 G1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Tom Beelte



Zontes 125 G1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Tom Beelte



Zontes 125 G1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Tom Beelte



Zontes 125 G1.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Zontes 125 G1.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Zontes 125 G1.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Zontes 125 G1.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Zontes 125 G1.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Zontes 125 G1.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Zontes 125 G1.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Zontes 125 G1.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Zontes 125 G1.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Zontes 125 G1.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Zontes 125 G1.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Zontes 125 G1.

Foto: Autoren-Union Mobilität
