
Fahrbericht Aprilia SR GT 125/200: Eine Prise Abenteuer

Von Ralf Bielefeldt, cen

Rollerhersteller gehören zu den großen Gewinnern auf dem Motorradmarkt. Speziell die 125er sind seit Jahren gefragt: Plus 107 Prozent lautete die Zulassungsbilanz für Leichtkraftrroller in Deutschland 2020 – ein flauschig weiches Polster fürs zahlenmäßig nahezu gleich starke Jahr 2021 mit 27.569 Neuzulassungen. Marktführer Piaggio will seine Position weiter ausbauen und schickt der Vespa GTS 125 Super und Primavera nun hausinterne Verstärkung von Aprilia.

Piaggios schnelle Tochter mischt im Scooter-Segment bislang nur mit dem Kleinroller SRX 50 mit. SR GT 125 und SR GT 200 heißen die beiden eineiigen Scooter-Zwillinge für die Frühjahrssaison 2022. Im Wesentlichen trennen die beiden Modelle knapp 50 Kubikzentimeter Hubraum sowie 2,6 PS Leistung und 4,5 Newtonmeter Drehmoment. Auf dem Papier Marginalien. Beim ersten Pressefahrtst auf den steilen Straßen rund um Rapallo im Südosten von Genua machen sie allerdings den Unterschied aus. Der 200er kommt flotter in Fahrt und klingt kerniger. Berge erklimmt er bereitwilliger. Auch an der Ampel lässt er keine Zweifel aufkommen, wer potenter ist.

Leichtfüßige 144 Kilogramm wiegt der SR GT 125, unwesentliche vier Kilo mehr der SR GT 200. Die stufenlose Automatik setzt beide zügig in Bewegung. 12 Nm bei 6500 Umdrehungen pro Minute schickt der 125er an die Triebwerkschwinge, 16,5 Nm bei 7000 U/min sind es beim 200er. Die maximale Leistung beträgt hier 18 PS (13 kW) bei 8500 U/min und erfordert Führerscheinklasse A2. Der 125er leistet A1- und B196-konforme 15 PS (elf kW) bei 8750 Touren.

2,5 Liter auf 100 Kilometer gibt Aprilia als Verbrauch an. Das beruhigt beim Blick auf die explodierenden Treibstoffpreise. Bei der mehrstündigen Testfahrt an der ligurischen Küste flossen laut Bordrechner im Schnitt 2,9 Liter durch den Einzylinder mit abschaltbarer Start-Stopp-Automatik. Neun Liter passen in den Tank, macht 300 Kilometer Reichweite ohne Zwischenstopp. Fahrer oder Fahrerin samt Sozia oder Sozium sitzen komfortabel auf einem erfreulich festen Zwei-Personen-Polster. Die Fußrasten für Mitfahrende tarnen sich bei Solobesetzung als Teil der Verkleidung. Die Trittbretter sind ausreichend lang bis Schuhgröße 47. 1350 Millimeter Radstand und kompakte 1920 Millimeter Gesamtlänge setzen der Beinfreiheit natürliche Grenzen: Zum Ausstrecken der Gräten hinterm Beinschild reicht es bei knapp 1,80 Meter Körpergröße nur bedingt. Die Sitzhöhe misst passable 799 Millimeter

Die Motoren samt stufenlosem Automatikgetriebe stammen aus dem Antriebsregal der Konzernmutter. Optik und Fahrwerksabstimmung sind neu und ausgesprochen gelungen. „Wir eröffnen mit dem SR GT ein neues Segment“, sagt Piaggio-Pressesprecher Fabio Gilardenghi selbstbewusst. Was Honda mit dem X-ADV und dem neuen ADV350 vorgemacht hat, drehen die Italiener mit dem SR GT jetzt ins Einsteigersegment – und zielen dabei auch auf den asiatischen Markt, wo Honda bereits den ADV125 am Start hat. „Ein 200er wird in Asien nicht mehr als Roller wahrgenommen, sondern als Motorrad“, weiß Gilardenghi. Ein Scooter für Aufsteiger. Der robuste Look kommt an, vor allem bei der Jugend. Die Adventure-Attitüde boomt.

Full-LED-Scheinwerfer im typischen Aprilia-Look, Zweiton-Farbmix, knackige Linie, dazu auf Wunsch Topcase samt hoch aufragendem Windschild statt dem schlanken, dunkel eingefärbten Serien-Windschild im Enduro-Style. Fertig ist das vollwertige Alltagsvehikel für Italiens Küsten und Lifestyle-Städte. Mattblau, Schwarz und Grau stehen anfangs als schnecke Farbkombination zur Wahl, jeweils mit silbern-alufarbenen Akzenten sowie

Kunststoffteilen in Karbonoptik. Im Sommer folgen noch zwei auffälligere, sportlicher wirkende Varianten in Gelb und Rot, jeweils mit roten Alurädern und plakativer Grafik. Die Preise starten bei 3990 Euro für den SR GT 125. Der 200er kostet exakt 200 Euro mehr und bietet serienmäßig ABS.

Die Höchstgeschwindigkeit gibt Aprilia mit 99 km/h an beim SR GT 125 und 114 km/h beim SR GT 200. Das reicht vollkommen, ebenso wie der Stauraum. Das geräumige 25-Liter-Staufach unterm Sitz fasst locker einen Visor-Helm plus Kleinkram. Eine Feder hält die breite Sitzbank nach dem Öffnen im 90-Grad-Winkel oben. Zum Fernentriegeln gibt es einen Knopf neben dem Zündschloss. Links in der Frontverkleidung befindet sich ein praktisches Handyfach mit Lademöglichkeit. Das LCD-Display ist tadellos ablesbar, wenn auch etwas schmucklos. Via Bluetooth und Aprilia-MIA-App lässt sich das Smartphone koppeln.

Über dem 14-Zoll-Vorderrad erlaubt die 33er-Gabel immerhin 120 Millimeter Federweg. Hinten sorgen zwei schwarze Federbeine mit einstellbarer Federvorspannung für 102 Millimeter Federweg über dem 13-Zoll-Hinterrad. Beide Federelemente stammen von Showa und leisten tadellose Arbeit. Die Bodenfreiheit beträgt erkleckliche 17,5 Zentimeter – nix für schweres Gelände, wo die guten All-Terrain-Reifen eh verloren wären. Aber nun: Für einen markanten, sportlichen Auftritt und Schotterausritte reicht es allemal, und darum geht es hier schließlich. „Be a racer“, lautet die Hashtag-Botschaft von Aprilia. Und die nimmt man dem smarten SR GT sofort ab. (Ralf Bielefeldt, cen)

Daten Aprilia SR GT 125

Motor: Einzylinder, 4-Takt, 125 ccm
Leistung: 11 kW / 15 PS bei 8750 U/min
Max. Drehmoment: 12 Nm bei 6500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 99 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h: k.A.
Getriebe: stufenlose Automatik
Antrieb: Triebsatzschwinge
Tankinhalt: 9 Liter
Sitzhöhe: 799 mm
Gewicht: 144 kg (fahrbereit)
Normverbrauch: 2,5 l/100 km
CO2-Emissionen: 60 g/km
Testverbrauch: 2,9 l/100 km
Bereifung: 110/80-14 // 130/70-13 (h.)
Preis: ab 3990 Euro

Bilder zum Artikel



Aprilia SR GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Piaggio



Aprilia SR GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Piaggio



Aprilia SR GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Piaggio



Aprilia SR GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Piaggio



Aprilia SR GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Piaggio



Aprilia SR GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Piaggio



Aprilia SR GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Piaggio



Aprilia SR GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Piaggio



Aprilia SR GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Piaggio



Aprilia SR GT 200.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Aprilia



Aprilia SR GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Piaggio



Aprilia SR GT 200.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Aprilia



Aprilia SR GT 200.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Aprilia



Aprilia SR GT 200.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Aprilia



Aprilia SR GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Piaggio
