

Verrassende 'BUDGET' 125's



scooter
& bikeexpress
Hét magazine over scooters en meer...

Dit keer geen 125cc modellen van de Japanse of Europese merken. Nee, we gingen drie keer shoppen voor een betaalbare 125cc motor-scooter en motorfiets met een beperkte beurs. Bij elkaar kosten de Hanway Black Cafe, AGM Retro Pimpstyle en AGM VX125 nog geen €6.000,-, maar wat krijg je dan eigenlijk? Worden we teleurgesteld en houden we het na twee bochten voor gezien, of worden we blij verrast? Wij zetten drie uiteenlopende modellen naast elkaar en kwamen tot een conclusie...



Compleet digitaal



Het zadel mag iets zachter...



Prima te bedienen vijfbak



Enkele schijfrem op het voorwiel



Ook aan de achterzijde een schijfrem

HANWAY BLACK CAFE 125

Naast de drie 125cc scooters is deze Hanway het buitenbeentje. De Hanway is een lichte motorfiets met looks waar menig (duurdere) motorfiets nog een puntje aan kan zuigen. De meningen zijn dan ook een keer niet verdeeld, iedereen die we zien of horen is enthousiast over de looks van deze Black Cafe. Het is zoals je op de foto's kan zien een echte cafe racer, motoren die

niet het dimlicht) en zien we kleine LED knipperlichten voor en achter. Ook het achterlicht is opvallend compact gebleven en voorzien van de onderhoudsvrije LED lampjes. Kijken we verder dan zien we een sportief clip-on stuur, korte spatborden, aluminium beplating aan weerszijden, maar vooral ook schitterende 17" wielen. De velgranden zijn mat zwart, maar de spaken blinken je tegemoet. Kies je vervolgens ook voor de fraaie 'Britse' groene kleurstelling, dan heb je toch echt een leuke motorfiets voor je neus staan. Dezelfde motorfiets is ook nog in opvallendere kleurstellingen, maar wat ons betreft is dit de kleur die het best bij deze Hanway past.

Om je onderweg van de nodige informatie te voorzien monteert men op het stuur een compact rond digitaal klokje. Hierin de snelheidsmeter, tripmeter, toerenteller, brandstofmeter en een voltage meter van de accu. Best compleet dus, maar door-

dat het zo compact is gehouden valt de afleesbaarheid een beetje tegen. Voor de aandrijving is gekozen voor een luchtgekoelde 124.6cc eencilinder met 10.4pk (7,6kW) bij 8.000 toeren.

Geen cijfers waarvan we van onze stoel vallen, maar in de praktijk is het genoeg om de 110 kilo zware Hanway vlot van zijn plek te brengen. Hij doet dit zelfs nog met enige bom-



barie want het geluid wat uit de uitlaat ontsnapt klinkt verrassend goed. Echt stil is hij dan ook niet, al kunnen we het hem dit keer makkelijk vergeven. Doordat het stuur voor mijn lengte van 1.75m iets te ver van me af staat lig ik in een redelijk sportieve zithouding voorover op de tank. Ik heb nog geprobeerd de clip-ons dichter naar elkaar toe te plaatsen, maar helaas is dat zonder aanpassingen niet mogelijk. Voor de rest heb ik geen klagen want de motorfiets pakt al laag in toeren in hogere versnellingen gemakkelijk op en de koppeling werkt bijzonder prettig. De motorfiets heeft vijf versnellingen en laat zich licht, maar met redelijk lange slagen bedienen. De topsnelheid

ligt ergens tussen de 90 en 100 echte kilometers en dat is meer dan voldoende om in en rond de stad gemakkelijk met het verkeer mee te komen. Ook het rijwielgedeelte is hier op

→ Voldoet aan de Euro4 eisen

berekend. De grote 17" wielen houden de motorfiets ook op hogere snelheid stabiel en voorspelbaar, maar ook de vering scoort punten. Hij is niet keihard geveerd, waardoor je het op langere afstanden lang op de Hanway kan uithouden. Toch zou het

nog comfortabeler worden wanneer het zadel van iets meer schuimrubber was voorzien, het zadel is tamelijk hard...

De Black Cafe 125 voldoet aan de Euro4 eisen en dat betekent óf ABS óf een gecombineerd remsysteem. De fabrikant koos voor het laatste en dat betekent dat je met de voetrem zowel de schijfrem op het voorwiel als achterwiel bedient. Iets waar je op een motorfiets even aan moet wennen, maar ben je dit eenmaal, dan werkt het prima. De 298mm schijfrem in het voorwiel neemt de grootste taak op zich en zorgt er voor dat de motorfiets over voldoende remkracht beschikt. Na een paar dagen rijden met de

Hanway kunnen we niet anders dan positief zijn. Hij heeft de looks waar menig concurrent of custom bouwer jaloers op mag zijn. Op het gebied van rijeigenschappen is het op een motorfiets als deze, iets meer relativeren. Hij rijdt prima, maar moet de concurrentie van de Japanse fabrikanten hier nog wel voor zich laten. Een piepje of kraakje is de Hanway dan ook niet vreemd, maar hij is zo leuk dat er prima mee valt te leven. Voor nog geen drieduizend euro haal je namelijk een motorfiets in huis die wanneer je er de ruimte voor hebt, in de woonkamer niet eens zou misstaan. Leuk en betaalbaar, wij zouden met een A1-rijbewijs op zak de Hanway dealer zeker niet overslaan...

→ Een echte cafe racer

op dit moment uitermate populair zijn. Het is dan ook niet voor niets dat een merk als MASH het zo goed doet. Retro is hot, maar Hanway heeft er wel een modern sausje overheen weten te gieten. Zo zien we LED lampjes in de koplamp (helaas nog

HANWAY BLACK CAFE 125

Motor	124,6cc, eencilinder DOHC 4-takt
Vermogen	7,6kW (10,4pk) bij 8.000 tpm
Koppel	7,9Nm bij 7.000 tpm
Koeling	lucht
Gewicht	110kg
Remmen voor	298mm schijf
Remmen achter	220mm schijf
Banden voor	110/70-17
Banden achter	130/70-17
Kleuren	Britain Green, Zwart, Rood
Afmetingen	2.000 x 865 x 1.040 mm
Tankinhoud	15L
Prijs NL/BE	€2.599,- / €2.599,- (excl. BPM en afleverkosten)
Importeur	Asiangear B.V.
Website	www.btc-scooters.nl



Moderne bedieningsknoppen



Dubbele telescopische achterveren



Gecombineerd remsysteem



De uitlaat klinkt behoorlijk serieus



Het blok is krachtig bij lage toeren



Ook de achterzijde mag er zijn

AGM PIMPSTYLE RETRO 125

Ook met een motorrijbewijs op zak heb je bij AGM al een aantal jaren meerdere keuzes. Deze Retro Pimpstyle staat in de prijslijst naast de VX125 en doet ons terugdenken aan de Aprilia Habana. Die scooter was vanaf de jaren negentig leverbaar en was van kilometers ver al goed te herkennen aan het 'brede' chopper stuur. De scooter werd echter nooit zo populair als men vooraf had gehoopt en liep zijn tijd waarschijnlijk te ver vooruit. Een aantal jaren later zouden fabrikanten als AGM en BTC Scooters

→ Een vlotte motorscooter voor in en rond de stad

namelijk met een vrijwel identiek model komen en je raadt het al... deze vlogen als warme broodjes over de toonbank. Natuurlijk ook geholpen door de gunstige prijsstelling, maar toch! Deze Retro Pimpstyle is er ook als 50cc en de door ons geteste 125cc-uitvoering is, op het motorblok na, vrijwel identiek aan zijn lichtere broertje. Zoals altijd valt over smaak niet te twisten, maar ben je gek op chromen en retro? Dan is deze Pimpstyle het helemaal voor jou. Een verchromd en breed stuur,



Retro klokken



Ook de bedieningsknoppen zijn retro



Simpel, maar doeltreffende blokkering



Een heuse Adelaar op het spatbord



De ruimte onder het zadel houdt niet over



Ruim en comfortabel zadel

een ruim zadel, ronde vormen en een extra ruggensteun voor je duopassagier. Maar het gaat nog verder want er prijkt op het voorspatbord

een verchromde adelaar, we zien white-wall banden en een complete beugelset. In België is de 125cc scooter door de andere wetgeving,

waardoor je met een autorijbewijs op zak met een 125cc mag rijden, uitermate populair. Ook in Nederland zien we dat fabrikanten steeds vaker met lichte 125cc uitvoeringen op de proppen komen. En waarom zou je dan niet van een uitermate populair 50cc model ook een 125cc uitbrengen? Dat moet AGM ook gedacht hebben, waardoor deze Retro alweer een aantal jaren in de prijslijsten wordt bijgevoegd. Voor modeljaar 2018 is hij nu ook voorzien van een Euro4 motor, waardoor hij beschikbaar blijft voor ieder die een vlotte motorscooter zoekt voor in en rond de stad. Want vlot is hij zeker, de scooter is snel van z'n plek en binnen no-time rijd je al snelheden waarmee je met je bromscooter al tegen een WOK melding bent aangelopen. Tuurlijk, je mag in veel gevallen niet harder dan 50, maar wat is het toch fijn dat je wat achter de hand hebt als je voor de zoveelste keer weer een 'klevende' automobilist in je spiegels

ziet zitten. Verwacht echter geen exceptionele prestaties van deze scooter, maar met een beetje goede wil zien we op een gegeven moment toch echt de 100km/u in zicht komen op de analoge snelheidsmeter. Die snelheidsmeter is makkelijk af te lezen en is 'uiteraard' geplaatst in een verchromde ronde klok. De zitpositie op een scooter als deze is uitermate relaxt. Het is dan ook een echte cruiser. Je zit een beetje onderuitgezakt op het zadel en met het brede stuur in de handen is snel rijden met de Retro helemaal niet nodig. Toch loopt deze Retro 125 zoals gezegd zomaar een kleine 100km/u op de teller en dat is echt meer dan genoeg. Hij is ook vlot uit de startblokken en dat is fijn als je jezelf langs de auto's hebt gemanoeuvreed om vooraan te staan bij het

→ Een chromen hevel die fungeert als handrem

verkeerslicht. Langs auto's rijden is wel even opletten, want het stuur is aan de brede kant. Toch is het wel echt een scooter voor in de stad, want door de lage zitpositie en de knieën die boven het stuur uitsteken, voel je jezelf wel iets kwetsbaarder als het wat sneller gaat. Nee blijf lekker in en rond de stad en je hebt een prima scooter aan deze Pimpstyle. Je zit op je gemak op je luxezetel en de wegligging is gewoon goed te noemen. Geen schrapende middenstandaard en doordat de benzinetank onder de voetenplank ligt stuurt hij als een scheermes. Hoeft allemaal niet natuurlijk maar hij kan het wel. Op hogere snelheid wordt de Retro een beetje nerveus maar vergeet niet dat je onderweg bent met een scooter van slechts €1.699,-. De Retro 125 is conform Euro4 en zo zien we een gecombineerd remsysteem terug op de scooter. Met de linker remhendel bedien je zo-



wel de voor- als achterrem. Aan de voorzijde zien we een schijfrem, aan de achterzijde doet een trommelrem zijn werk. De remmen scoren een voldoende, op de linker remhendel zit tevens nog een chromen

hevel die fungeert als handrem. Handig voor als de scooter op zijn zijstandaard staat! Neem je iemand achterop? Diegene heeft een standaard ruggensteun in de vorm van een heuse sissybar.

Voetstepje uitklappen en rijden maar. De voetenplank is ruim genoeg om je voeten te verplaatsen. Onder het zadel is niet veel plek maar een kettingslot en een goed regenpak passen er wel in.



AGM RETRO PIMPSTYLE 125

Motor	125cc 1-cilinder EFI Euro4 4-takt
Koeling	lucht
Gewicht	98kg
Remmen voor	schijfrem
Remmen achter	trommelrem
Banden voor	3.50-10
Banden achter	3.50-10
Kleuren	Rood, Zwart/Beige
Afmetingen	1.710 x 665 x 1.080 mm
Tankinhoud	4,5L
Prijs NL/BE	€1.699,- / €1.699,- (excl. BPM en afleverkosten)
Importeur	Asiangear B.V.
Website	www.agm.nl



Swingarm aan de voorzijde



Uiteraard ook Euro 4



Klassieke achterzijde



AGM VX 125

We reden hem al eerder, de AGM VX125 in euro4 uitvoering. Ook toen waren we al positief verrast van het aanbod. Veel scooter voor je geld was in het kort toen de conclusie. Nu zijn we weer een week op pad geweest met deze 'Italiaanse' scooter van het inmiddels gerenommeerde AGM en de conclusie is niet minder positief dan een aantal maanden geleden. We hebben nu echter nog iets meer tijd genomen om over dit model na te denken. Wat als een paal boven water blijft staan is dat

de VX een prijspakker van jewelste is. Op het tijdstip dat we dit verhaal in moeten leveren is de 2018 prijs van de VX125 nog niet bekend, maar je kunt er van uitgaan dat dit circa €1.700,- zal zijn en dit blijft spectaculair voor wat de AGM biedt. Stilstand is hij het al bijna waard zouden we zelfs durven zeggen. In het matte antraciet grijs en met zijn zwarte velgen ziet de VX er prima uit, niets op aan te merken. De eerste indruk is dus wederom goed net als bij de eerste kennismaking. De VX heeft twee gezichten. Rijden

we er mee in de stad tot een snelheid van circa 50 kilometer per uur dan valt vooral op dat het blok heel erg goed oppakt vanuit stilstand

→ Veel scooter voor je geld

en dat de scooter zich gemakkelijk door het verkeer laat dirigeren. De remmen doen hun werk en de scooter is door zowel vering en zadel vrij stug

qua comfort. Het bagagerek achter is een mooie standaard feature die sommige duurdere scooters zelfs ontberen dus pluspunten op dat vlak. Draaien we echter op onze normale woon-werkroute het verkeersplein op om vervolgens de 80 kilometer-weg te nemen, wordt het een ander verhaal. Het eerste dat je dan opvalt is de afwezigheid van een windscherm. De 125cc versie van de VX is zeker mooier ZONDER windscherm, maar qua praktisch gebruiksgemak zouden we hem zeker in de winter direct monteren. Wat daarnaast op-



Het zadel mag iets comfortabeler

valt is dat de VX natuurlijk een scooter is met een bepaalde stijl en bij de vorm van de VX hoort dat fraaie kleine voorwiel. Dat kleine voorwiel geeft echter tussen 80 en 100km/u net wat minder vertrouwen dan bijvoorbeeld een 12inch exemplaar. Een kwestie van: 'wie mooi wil zijn'...? Het verschil in stabiliteit met een scooter met een groter voorwiel blijft binnen de perken, maar het maakt wel dat je bedenkt dat snelheden boven de 80km/u met de VX liever uitzondering dan regel dienen te zijn. De vertraging van de remmen vanaf deze snelheden is op orde, maar zou iets sterker mogen. We blijven het herhalen, we houden natuurlijk in gedachten dat de AGM een echte prijspakker is. Als we het op moeten sommen dan zijn er een aantal wensen die voornamelijk voortkomen uit het feit dat je de VX als een volwassen

is wel erg hard en op korte ritten vraagt je achterste toch om een iets vriendelijker zadel. Daarnaast zouden de remmen iets meer bite mogen hebben. Prima voor stadsgebruik, maar als de snelheden richting de 80km/u gaan zouden we graag nog iets meer vertraging onder de hendel willen hebben indien gewenst. Daarnaast eentje die in de categorie vorm boven functie valt. In de stad heb je met het huidige formaat voorwiel geen enkel probleem qua wegligging. Maar boven de 80km/u zouden we graag een iets groter voorwiel zien. Zie het als het verschil tussen het voorwiel van de Primavera en de Sprint in het Italiaanse kamp. De vraag is waar je de VX 125 voor zou aanschaffen en waarom je niet gewoon voor een 45km-versie zou kiezen. Natuurlijk vanwege de extra

→ De aanschafprijs van de VX laat voldoende ruimte om hem te customizen

scooter beoordeelt en niet als de prijspakker die het eigenlijk is. Wij zouden graag een iets hogere prijs voor lief nemen als we een aantal zaken op een iets hoger plan zouden kunnen tillen. Ten eerste zoals eerder genoemd zou het zadel iets comfortabeler mogen. Dit is natuurlijk smaak afhankelijk. Maar dit zadel

mogelijkheden om hem in te zetten met zijn hogere topsnelheid. Maar dat is precies waar je merkt dat de VX nog iets aangescherpt kan worden. Aan de andere kant zijn er bijna geen concurrenten op dit prijspunt. Wij zouden persoonlijk de VX wel aandurven maar dan toch de AGM dealer vragen om een aantal upgrades uit te voeren, niet omdat hij niet zonder upgrades kan maar toch omdat de AGM een scooter is die meer geeft dan zijn prijs doet vermoeden en met een paar simpele upgrades echt een concurrent kan zijn voor duurdere scooters. Laten we beginnen met een iets groter voorwiel en een iets zachter zadel. De aanschafprijs van de VX laat voldoende ruimte om het model nog naar believen te customizen. Dat is bij sommige van zijn concurrenten natuurlijk wel anders.

CONCLUSIE

Drie keer 125cc, maar minstens zoveel verschillen, dat is wel de leidraad van dit verhaal. Met andere woorden: er is ook met een beperkte beurs



Hetzelfde blok als de Retro



Diep bagageruim onder het zadel



Volledig LED achterlicht



Overzichtelijke analoge meters



Geen LED knippers voor de VX



Geïntegreerde bedieningsknoppen



USB aansluiting in het dashboardkastje



Enkele schijfrem op het voorwiel

AGM VX125

Motor	125cc 1-cilinder EFI Euro4 4-takt
Koeling	Lucht
Leeggewicht	113kg
Remmen voor	schijf
Remmen achter	trommel
Banden voor	3,50-10
Banden achter	3,50-10
Kleuren	Mat Titanium, Mat Antraciet
Afmetingen	1.820 x 685 x 1.135 mm
Tankinhoud	4,5l
Prijs NL/BE	€1.699,- / €1.699,- (excl. BPM en afleverkosten)
Importeur	Asiangear bv
Website NL/BE	www.agm.nl