

# UNSER TEST

## TATRAN

### S 125



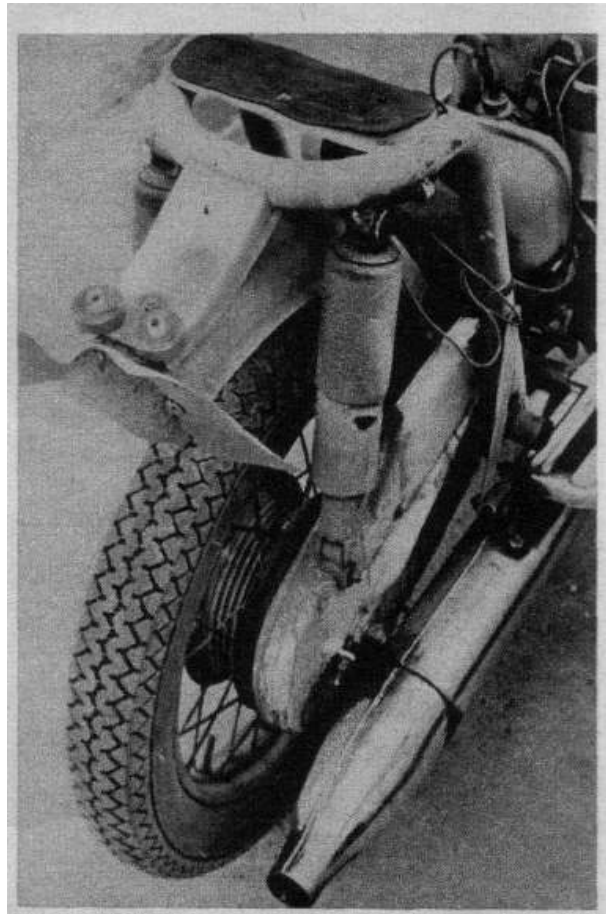
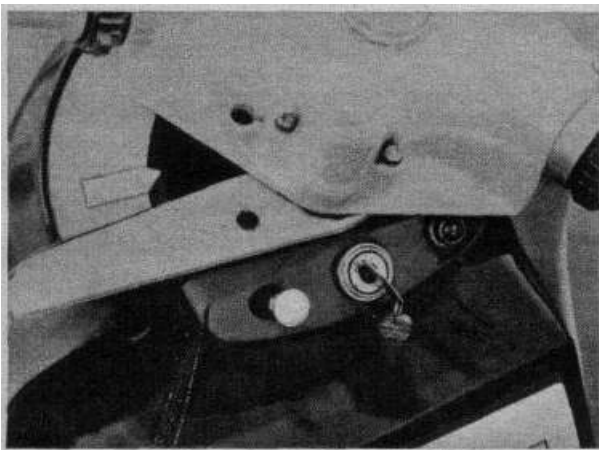
# TATRAN S125

vom volkseigenen Werk Povazske strojá rne in Povazská Bystrica

---

Motorroller sind keine Modeerscheinungen wie Miniröcke oder Männerhüte. Die Kategorie der Motorroller kann sich, seitdem sie unter den Zweiradfahrzeugen aufgetaucht ist, nach wie vor behaupten. Selbst in Ländern, in denen das „Motorrad mit Karosserie“ als Übergangslösung auf dem Wege zum Autobesitz angesehen wurde, hat sich der Roller nie wieder ganz verdrängen lassen. Neben komfortablen Wagen, schnellen Motorrädern und billigen Mopeds bewies der Motorroller nicht zuletzt auch bei uns seine Daseinsberechtigung, in welchem Maße, das machen die enorme Nachfrage nach den „Simson-Schwalben“ und die als begehrenswerte Objekte gehandelten Gebrauchroller vom Typ „Berlin“ und „Troll 1“ deutlich. Der Roller ist kein Ersatz für das Auto und kann es auch gar nicht sein. Der von ihm gebotene „Wetterschutz“ als oft zitierter herausragender Vorteil gegenüber dem herkömmlichen Motorrad entspricht doch wohl kaum dem, was man am Auto schätzt. Er bleibt offenes Balancefahrzeug, und der Schutz vor aufwirbelndem Straßenschmutz ist schon kaum mehr motorrollertypisch. Motorräder mit Teilverkleidung oder — wie die MZ — mit Beinschutzblechen — bieten diesen Spritzschutz fast in gleicher Weise. Womit eigentlich kann der Motorroller dann gegenüber dem Motorrad noch Pluspunkte sammeln? Weshalb kauft man sich einen Roller? Hauptargument der Rollerkäufer ist fast ausnahmslos dieses: „Weil man sich nicht ‚extra‘ anziehen muß ...“ Weniger der Spritzschutz durch das Beinschild des Rollers als vielmehr der freie Durchstieg zwischen Lenker und Sitzbank lassen seine Benutzung ohne besondere Motorradbekleidung zu. Eine Rollerfahrerin im Faltenrock — auf kurzer Einkaufstour in der Stadt — ist denkbar. In gleicher Tracht auf ein Motorrad zu steigen und den Tank zwischen die Knie zu nehmen, das bleibt ein Motiv für Karikaturisten. Ebenso gut läßt sich ein Roller auch einmal im „guten Anzug“ besteigen, mit empfindlichen Wildleder- oder Absatzschuhen - da besteht keine Gefahr, daß die

Die glattflächige, ansprechende Lenkerverkleidung ist leider eine ganz gefährliche Falle für Kinderfinger. Mit dem Pfeil haben wir sie gekennzeichnet. Links auf dem „Armaturenbrett“ ist der Knopf für den Startvergaserbowdenzug zu sehen. Er läßt sich — herausgezogen -drehen und dadurch in dieser Stellung arretieren. Zuerst hielten wir ihn für einen Taschenhalter. Welch kühne Erwartung ...! Im Bild links ist die sehr praktische Seitenstütze zu sehen. Aber auch auf dem Kippständer steht der Roller bei festem Untergrund sicher.



Die neuen Federbeine, die die Schraubenfedern abtasten, machen einen stabilen Eindruck. Für Klappergeräusche sorgt die Kette im Kettenkasten schnell, wenn sie nicht öfter nachgespannt wird. Die Chromqualität auf dem Schalldämpfer ist gut. Blinkerverkleidung und Lampenring fingen schnell an zu rosten.

Hosenbeine am nicht immer sauberen Tank oder Motorblock Flecken abbekommen oder daß der Schalthebel das Schuhleder strapaziert. Das erstere schließt die Rollerkarosserie aus, das letztere die Schaltwippe, die nur „getreten“ werden braucht, oder die Drehgriffschaltung am Lenker.

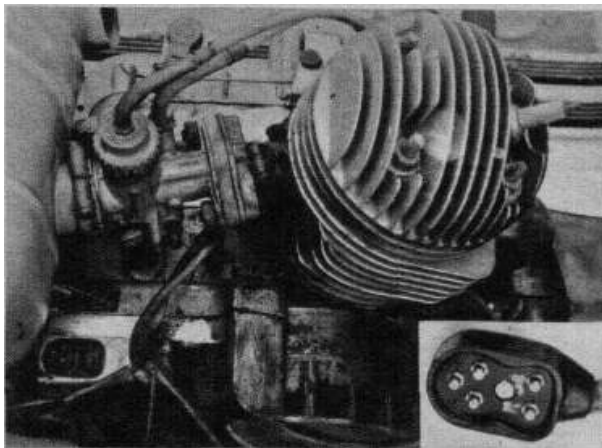
Diese wenigen Beispiele deuten schon an, worauf die Rollerkonstrukteure ihre Ideen konzentrieren müssen, wenn diese Fahrzeugkategorie auch künftig unbeeindruckt von der Anziehungskraft der Wagen und Maschinen ihren Weg machen soll. Von der Konzeption her bietet ein Motorroller diverse konstruktive Möglichkeiten. Leider werden sie oftmals schon auf den Reißbrettern unvollkommen wahrgenommen. So bleiben dann am Fahrzeug Wünsche offen. Auch noch so pfiffige Bastler können solche Konstruktionsversäumnisse nicht mehr wettmachen.

Von Anfang Oktober vergangenen Jahres bis Mitte Januar stand uns ein Motorroller zur Verfügung, der sich gegenwärtig in jenem Glanze sonnen kann, den nun einmal Einzelstücke für sich verbuchen dürfen. Der „Tatran S 125“ aus der CSSR ist tatsächlich der einzige Motorroller außerhalb des Leistungsbereichs der Kleinkraftfahrzeuge („Simson-Schwalbe“, JAWA 20), der Rollerinteressenten in der DDR angeboten wird. Das Entgegenkommen des Handels, den „Tatran“ nach einer geringfügigen Anzahlung auf die Kaufsumme gleich mit nach Hause nehmen zu dürfen, läßt wohl kaum vergessen, daß es dem „Tatran“ seit Jahr und Tag - nämlich seit der Einstellung der „Troll-Produktion“ — nicht in jedem Falle gelingen kann, die Rollerinteressenten bei Stimmung zu halten. Enttäuschte Leser machten des-

# UNSER TEST

## TATRAN

### S125



Nach dem Entfernen des Luftleitbleches oberhalb des Axialgebläses (am unteren Bildrand) sieht der Motor so aus. Der Vergaser sitzt relativ weit ab vom Zylinder. Der in der unteren Bildecke gezeigte fünfpolige Stecker paßt in die Kupplung am rechten Motorengehäuse (im Bild links unten). Er stellt die Verbindung zur Schlußleuchte und zu den hinteren Blinkleuchten her. Warum gibt es bei uns einen solchen Stecker nicht? Für das MZ-Gespann wäre er genau das Richtige.

wegen wohl auch des öfteren den Vorschlag, der Außenhandel möge sich weiter nach Rollern umsehen. Sie verwiesen dabei auf den polnischen „Osa“, der doch — möglicherweise mit MZ-Triebwerk - eine passable Variante darstellen könnte. Unterdessen ist auch die „Osa“-Produktion aufgegeben worden. Das einzige Land, das sich derzeit ehrlich um eine Weiterentwicklung bisheriger Rollertypen bemüht, ist die Sowjetunion. Verständlicherweise konzipieren die sowjetischen Rollerkonstrukteure aber ihre Modelle in erster Linie entsprechend den Anforderungen, die an solche Fahrzeuge im eigenen Land gestellt werden. Aber immerhin: Auch ein 10-PS-Projekt „rollert“ bereits.

In Povazska Bystrica dagegen scheint man wenig Interesse zu haben, für einen „Tatran“-Nachfolger zu sorgen. Bislang drang derartige Kunde jedenfalls noch nicht zu uns. In der Kiste, die uns den Testroller Anfang Oktober bescherte, befand sich laut Ankündigung das „Modell 69“ des „S 125“. Außer einer anderen Lackierung, die uns und auch anderen „Tatran“-Fahrern recht gut gefällt (parisblau/ beige) konnten wir aber keine nennenswerten Veränderungen zur 68er Ausführung entdecken. Bei einem Fahrzeug, das immerhin schon weit mehr als ein Jahrzehnt vom Band rollt und in dieser Zeit keine welterschütternden konstruktiven Aufbesserungen erfahren hat, war das eigentlich auch nicht zu erwarten. Andererseits können wir uns kaum vorstellen, daß man in Povazska Bystrica der Ansicht ist, am „Tatran“ gäbe es nichts mehr zu verbessern.

Zunächst sei erwähnt, daß wir mit dem „Tatran“ nahezu täglich gefahren sind und insgesamt fast 2500 km zurücklegten. Das Fahrzeug wurde fabrikneu übernommen.

Gewöhnlich legen wir mit Testfahrzeugen innerhalb von drei Monaten mehr Kilometer zurück. Wir sehen aber im „Tatran“ einen aus-

gesprochenen Stadroller, und demzufolge gingen wir mit ihm nur zweimal auf eine größere Tour über Land. Das ist durchaus keine Voreingenommenheit. Die beiden Fernfahrten machten deutlich, daß der „Tatran“ angesichts seiner Fahrleistungen tatsächlich eher die Bezeichnung Stadroller als Reiseroller verdient. Natürlich ist er flinker als eine Simson-Schwalbe“, aber die Suhler nennen ihr 50-cm<sup>3</sup>-Fahrzeug schließlich ehrlicherweise auch Kleinroller. Beim „Tatran“, der ja inzwischen im Gegensatz zum Vorgänger „Manet“ einen 125-cm<sup>3</sup>-Motor erhielt, schraubt man die Erwartungen höher und sieht sich dann doch etwas enttäuscht. Die 7 PS, die der gebläse-gekühlte Motor bei 5300 U/min zur Verfügung hat, werden relativ schnell müde.

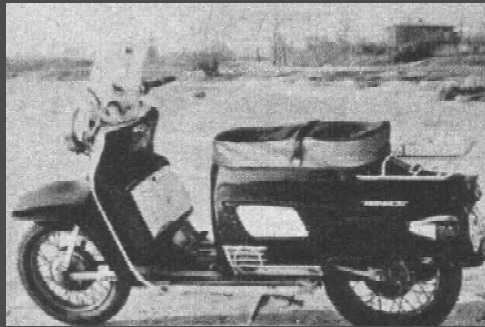
Sehen wir uns den „Tatran S 125“ erst einmal näher an. Der aus einem zentralen Stahlrohr bestehende Rahmen, der im hinteren Teil schleifenförmig ausgelegt wurde, ist im Prinzip so geblieben wie beim „Manet“. Nach wie vor wird auch das Vorderrad von einer Schwinge geführt, die sich an einer zentralen Feder abstützt. In der Schraubenfeder liegt der Stoßdämpfer. Die Schwinge wird durch diese konstruktive Lösung stets gleichmäßig belastet.

Entscheidend verbessert wurde im Laufe des vergangenen Jahres die Hinterradschwinge, bei der nun zwei hydraulisch gedämpfte Federbeine (der CZ 125/175) die Funktion der zehn Jahre lang beibehaltenen Schraubenfedern übernehmen, die nicht nur wenig verheißungsvoll aussahen, sondern auch zusammen mit dem nur einseitig angebrachten Stoßdämpfer bestenfalls für mittelmäßiges Federungsverhalten der Schwinge sorgten.

Der „gegossene“ Lenker mit eingelassenem Tachometer und Drehschaltern an beiden Griffen ist beibehalten worden. Wir wünschten uns, daß das Lenkblockschloß irgendwo in den Lenker eingeschoben werden könnte, solange man es nicht benötigt. Daß der Lenker kostenlos, aber keineswegs schmerzlos zu Fingeramputationen verhelfen kann, ist nicht schlechthin eine Entdeckung unsererseits, sondern gelinde gesagt ein Unding! Wir fragen uns, wer den Roller bei uns in dieser Richtung eigentlich überprüft und obendrein noch für die Befestigung eines Kindersitzes zugelassen hat. Das Foto (Seite 47) zeigt, so meinen wir, geradezu mit beängstigender Deutlichkeit, wie schnell ein Kinderfinger in den vom Lenker freigegebenen Spalt geraten kann — weniger während der Fahrt, um so eher aber beim Anfahren mit scharf eingeschlagenem Lenker.

Geringfügige Veränderungen, die dem Gesamteindruck des unserer Meinung nach sehr hübschen Rollers zugute kommen, fallen am Vorderkotflügel und an der Motorschraube auf. Die Konturen betonen das Schnittige des „Tatran“, dem sich selbst die gebogene, geschickt befestigte Windschutzscheibe anpaßt. Die Seitenklappen der Haube werden jetzt von Federspannen gehalten. Auch das ist ein Fortschritt gegenüber den früheren einsetzbaren Klappen mit Rändelschrauben - Arretierung.

Nach wie vor problematisch aber wird's bei einer größeren Panne, die einen freiliegenden Motor verlangt. Die Heckhaube des „Tatran“ muß zunächst von fünf Schraubverbindungen befreit werden. Dann läßt sie sich, nachdem das Kabel für die Heckleuchte und die rückwärtigen Blinkleuchten sowie der Kraftstoff Zuführungsschlauch abgezogen wurden, samt Kraftstofftank abheben. Ein Glück nur, daß es sich um einen Mini-Tank handelt. Seine maximal 7,5l Fassungsvermögen (reichlich 1,5l Reserve) halten sein Gewicht in Grenzen. Und dennoch wird auch der Kräftigste bei diesen Handgriffen ganz bestimmt keine Veranlassung haben, ein Loblied auf die Konstrukteure anzustimmen. Die großen Seitenschalen des „Troll 1“ ließen Pannen und Probeläufe weniger anstrengend werden. Wer z. B. die Vergasereinstellung des „Tatran“ korrigieren muß oder anderweitig Interesse an kurzen Probeläufen des Motors nach bestimmten Eingriffen hat, wird sich furchtbar freuen, daß er immer erst die Heck-



## TECHNISCHE DATEN

**Motor:** S 125/03 B  
**Arbeitsverfahren:** Einzylinder-Zweitakt, gebläsegekühlt  
**Zylinderbohrung:** 56mm  
**Kolbenhub:** 50 mm  
**Hubraum:** 123,15cm<sup>3</sup>  
**Verdichtung:** 7,2  
**Leistung:** 7 PS bei 5300 U/min  
**Schmierung:** Gemisch 1:25 (nach Einfahrzeit 1:30)

### Elektrische Anlage:

**Batteriezündung:** 12V  
**Batterie:** 2 X 12 Ah 6 V, in Reihe geschaltet  
**Dynastarter:** 12V  
**Zündkerze:** PAL M 14 195-240

### Kraftübertragung:

**Kupplung:** Mehrscheibenkupplung im Ölbad  
**Getriebe:** Viergang, Fußschaltung mit Wippe  
**Gesamtübersetzungen:**

1. Gang	1:20,59
2. Gang	1:11,64
3. Gang	1: 8,66
4. Gang	1: 6,24

### Fahrwerk:

**Rahmen:** offen, mit zentralem Stahlrohr  
**Radaufhängung vorn:** Schwinggabel mit zentraler Feder und hydraulischem Stoßdämpfer  
**Radaufhängung hinten:** Schwinge, in Gummitorsionsbuchsen gelagert und von zwei hydraulischen Federbeinen (CZ 125/175) abgefedert  
**Bremsen:** Vollnabenbremsen, 150mm, Belagbreite 25mm  
**Bereitung:** 3,00X14"  
**Luftdruck:** 1,5atU vorn  
                   2,0 atU hinten

### Maße und Gewichte:

**Länge:** 1960mm  
**Breite:** 565 mm  
**Höhe:** 950mm (ohne Scheibe)  
**Eigenmasse:** 116,5kg (fahrbereit)  
**Nutzmast:** 160 kg  
**Tankinhalt:** 7,5l (etwa 1,5l Reserve)

### Fahrleistungen:

**Höchstgeschwindigkeit:** 78 km/h (gestoppt)  
**Steigfähigkeit:** etwa 32% (Werksangabe)  
**Kraftstoffverbrauch:** 4-4,5 l/100 km (Testverbrauch)

### Preis: 2250 Mark

**Kfz-Steuer:** 24 Mark  
**Kfz-Haftpflicht:** 26,30 Mark (Berlin)  
                           21,30 Mark (DDR)

haube aufsetzen und den Benzinschlauch aufstecken muß. Wer die Haube ein halbes Dutzend mal bewegt hat, bekommt wohl eine gewisse Routine, aber auch einen roten Kopf. Der Reiz dieser Übung wird durch wohl verschnürte Gepäckstücke auf dem Kofferträger entsprechend erhöht.

Ein Reserverad sucht man am „Tatran“ vergeblich. Verschiedentlich lasen wir, daß der „Tatran“ ein idealer Damenroller sei. Dem würden wir vorbehaltlos beipflichten, wenn ein komplettes Ersatzrad zur Verfügung stünde. Stattdessen hat man Mühe, einen Ersatzschlauch geschützt unterzubringen. Den Batteriekasten, in dessen oberem Teil das bescheidene Bordwerkzeug Platz findet, halten wir nicht für einen geeigneten Aufbewahrungsort, solange der Reserveschlauch nicht einwandfrei verpackt wird (Batteriedämpfe!).

Unter der nach hinten aufklappbaren, ungesicherten Schaumgummi-Sitzbank, die unter dem Einfluß von Feuchtigkeit und Frost knochenhart werden kann, läßt sich nur die Luftpumpe unterbringen. Für Langfinger liegt sie gewissermaßen griffbereit.

Die elektrische Anlage des „Tatran“ fällt aus dem Rahmen des bei Zweirädern heute Üblichen. Hervorstechendste Besonderheit ist der elektrische Anlasser (Dynastarter). Für die 12-V-Bordspannung des Rollers sorgen zwei hintereinander geschaltete 6-V-Batterien (je 12 Ah). Wer vermeiden will, daß die austretende Schwefelsäure in kurzer Zeit häßliche Spuren am Batteriekasten hinterläßt, der verfähre nicht nach der üblichen Devise, daß der Flüssigkeitsspiegel in der Batterie etwa 10mm über dem oberen Plattenrand liegen soll. Beim „Tatran“ — so mußten wir uns belehren lassen — darf der Flüssigkeitsspiegel diese Höhe gar nicht erreichen, um ein „Überkochen“ auszuschließen. Der Dynastarter, den man mit einem richtigen Zündanlaßschloß in Betrieb setzt, arbeitete selbst bei erheblichen Kältegraden, die Autofahrer schon nach Schiebekommandos rufen ließen, absolut einwandfrei. Ein Nachladen der neuen Batterien nach einiger Zeit hielten wir nicht für notwendig. Bei gezogenem Schock sprang der Motor selbst dann zuverlässig nach zwei bis drei Sekunden Anlasserbetätigung an, wenn der Roller bei — 10 € mehrere Tage oder über Nacht im Freien gestanden hatte. Häufiges Starten — bedingt durch vorwiegenden Kurzstreckenbetrieb — änderte an der Drehfreudigkeit des Anlassers nichts. Bei einwandfreien Batterien scheint der Anlasser unseren Erfahrungen zufolge außerordentlich verlässlich zu sein. Das rechtfertigt den Verzicht auf einen zusätzlichen Kickstarter.

Die übrige elektrische Anlage blieb ebenso störungsfrei; vom chronischen Wackelkontakt der Tachobeleuchtung einmal abgesehen. Die Verteiler- und Sicherungs-„zentrale“ für die diversen Stromkreise liegt unter dem abnehmbaren Schaltkasten, auf dem Zündanlaßschloß, Startvergaserzug und Ladekontrolllampe untergebracht sind. Leider kann in diesem „Nervenzentrum“ auch von Bubenhänden allerhand Unfug angerichtet werden, weil die Sicherung des Kastens zwei einfache seitliche Spannhaken übernehmen. Neben den vier Sicherungen sind unter der Abdeckung der Regler, der Rückstromschalter, das Anlaßrelais und der Blinkgeber installiert.

Die Blinkanlage ist selbst am Tage sehr gut zu erkennen. Die Befestigung der hinteren beiden Blinkleuchten auf einem Distanzsockel links und rechts der Heckschraube konnte uns nicht begeistern. Das Scheinwerferlicht, das die 145-mm-Streuscheibe ausschickt (12V 35/35 W), könnte besser sein. Es reicht aber für die mit dem „Tatran“ zu fahrenden Geschwindigkeiten aus. Die Lichthupe kann man leider nur am Tage einsetzen. Bei eingeschaltetem Abblendlicht muß man mit dem Drehschalter aufblenden.

Aus dem einstigen 100-cm<sup>3</sup>-„Manet“-Motor wurde durch Vergrößerung der Bohrung von 50 auf 56cm<sup>3</sup> (bei gleichem Hub von 50mm) ein 123-cm<sup>3</sup>-Triebwerk. Mit einer Verdichtung von 1 : 7,2 erreicht der Motor jetzt seine Höchstleistung von 7 PS bei 5300 U/min („Manet“:

# UNSER TEST

## TATRAN

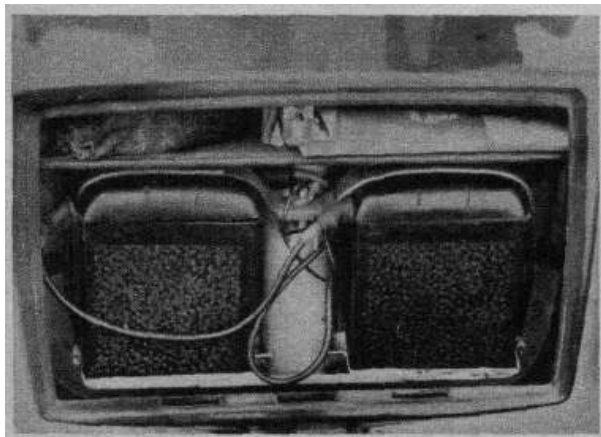
### S125

5,1 PS bei 5500 U/min). Damit verfügt der „Tatran“ über einen Einzylinder-Zweitaktmotor, der durchaus kein Kraftpaket darstellt und sich nun schon von Fahrzeugen der 75-cm<sup>3</sup>-Klasse übertrumpfen lassen muß. Heute wird vom 125-cm<sup>3</sup>-Hubraum ein bißchen mehr verlangt.

Das Lüfterrad des Kühlgebläses sitzt direkt auf der Kurbelwelle. Keilriemensorgen sind damit ausgeschlossen. Ob die Kühlung auch bei hochsommerlichen Temperaturen und Vollgas-Dauerbelastung ausreicht, können wir nicht beurteilen. Im Einfahrzeitraum, etwa bei Kilometerstand 500, erlebten wir auf der Autobahn schon nach wenigen Kilometern flotter Fahrt drei Kolbenklemmer, obwohl wir ein sehr fettes Gemisch von 1 :20 getankt hatten. Die besonderen Einfahrsvorschriften, die für moderne Zweitaktmotoren kaum noch gegeben werden, sollten „Tatran“-Käufer also einhalten. Als unser Roller 800 km hinter sich hatte, teilweise mit Startvergaserunterstützung an Tempo gewöhnt — war er vollgasfest. Ein Gemisch von 1 :30 haben wir aber — obwohl die Betriebsanleitung dazu ermuntert — auch bei Kilometerstand 2000 noch nicht getankt, abgesehen davon, daß Minol-Zapfsäulen diese für den „Tatran“ empfohlene Mischung gar nicht abgeben können.

Beim scharfen Beschleunigen (wir waren das noch vom MZ-Gespann gewöhnt) rutschte von Anfang an die Kupplung. Die erste Durchsicht in der Vertragswerkstatt ergab, daß bei unserem Testroller eine Stahlscheibe zu wenig eingebaut worden war. Als dieser etwas merkwürdige Schaden behoben war, arbeitete die Kupplung zwar einwandfrei, aber sportlich-flinke Fahrweise gefiel ihr trotzdem nicht. Wir mußten das Kupplungsspiel etwa alle 500 km etwas ergänzen. Das Nachstellen des Bowdenzuges ist glücklicherweise kein Problem. Obwohl wir den Roller wie vorgeschrieben zweimal zur Durchsicht in die Vertragswerkstatt gegeben hatten, mußten wir danach feststellen, daß die Motorbefestigungsschrauben und die des Kühlluftleitbleches am Zylinder wieder oder noch locker waren. Das vibrierende Leitblech machte einen mörderischen Krach - und die Hinterradkette »freute sich«, als wir ihr nach 2000 km Fahrt endlich einige Öltröpfchen spen-

**Über den beiden Batterien haben noch der Ersatzlampenkasten und ein wenig Werkzeug Platz. Der Batteriekasten ist verschließbar.**



50

dierten. Vielleicht waren durch die außergewöhnliche Kupplungsreparatur an unserem Testroller die Kundendienstmittel erschöpft und damit derartige Durchsichts- und Wartungsarbeiten unmöglich geworden ... Weiß man's denn?

Bei 5300 Kurbelwellenumdrehungen pro Minute kommt man in den Genuß der 7 PS. Das bedeutet, daß man im dritten Gang noch dem Tachometer etwa 50 km/h und im vierten etwa 70 km/h fahren muß, um einigermaßen Temperament unter sich zu spüren. Bei Gegenwind quält sich der „Tatran S 125“ erheblich, weil die Windschutzscheibe eine relativ große Angriffsfläche bietet. Im vierten Gang wirkt der Roller dann ausgesprochen müde. Mit der Scheibe brachte es unser „Tatran“ — besetzt mit einer 80 kg schweren Person — auf maximal 78 km/h, wobei die Tachometernadel annähernd 90 km/h anzeigte. Die Beschleunigungszeiten: 0-40 km/h 6,5 s, 0-60 km/h 13,4 s (Zum Vergleich: Simson-„Sperber“ 5 bzw. 14s). Das häufige Fahren mit hohen Drehzahlen und die Tatsache, daß wir erst dann hochschalteten, wenn mit dem jeweiligen Gang keine weitere Beschleunigung mehr zu erreichen war, bekam dem Motor recht gut, er zeigte sich dabei aber ziemlich durstig. Der Kraftstoffverbrauch lag durchweg bei 4 — 4,5 l/100 km. Das änderte sich auch nicht, als der Vergaser »sparsam“ eingestellt wurde. Der von uns festgestellte und von der Vertragswerkstatt als durchaus »normal“ bezeichnete Verbrauch ist ganz entschieden zu hoch für ein Fahrzeug dieser Klasse. Mit einer Tankfüllung kommt man so leider nur rund 170 km weit! Das Viergang-Getriebe schaltet sich recht gut. Dank der Schaltwippe wird das Oberleder der Schuhe geschont. Der Leerlauf liegt „ganz vorn“, man findet ihn beim Herunterschalten leicht. Auf eine besondere Kontrollampe konnte deshalb verzichtet werden. Komplikationen gab es mit dem Getriebe nicht.

Wer von einem Motorrad auf den „Tatran“ umsteigt, wird sich zuerst nicht sehr sicher fühlen. Man gewinnt den Eindruck, als käme der Lenker nicht aus dem Pendeln heraus. Schuld ist nicht der schlanke Rollerkörper, sondern der Lenker mit seiner geringen Breite. Doch daran kann man sich gewöhnen. Die Sitzposition ist angenehm, selbst ein 1,80m großer Fahrer kann auf die Schutzbrille verzichten. Die Scheibe hält Wind und Regen ab. Es ist sogar möglich, ein wenig über die Scheibenkante zu sehen, die Augen bleiben dank der Scheibenwölbung noch im Windschatten. Nur etwas breiter müßte die Scheibe sein.

Der Fahrkomfort dürfte den an einen Stadroller gestellten Anforderungen gerecht werden. Die 2at Überdruck im Hinterreifen sind allerdings bei nicht ganz glatter Straße zu spüren. Die vordere zentrale Schraubenfeder, die die Schwinge abstützt, spricht nicht so weich an wie eine beiderseitig mit Federbeinen abgefangene Schwinge. Die 14-Zoll-Räder in Verbindung mit dem traditionellen, aber weniger günstigen Zick-Zack-„Jawa“-Profil auf den Reifen lassen bei nasser Straße und anderen Zweiradtücken (Schienen, Pflasterkanten) zur Vorsicht raten. Erfreulicherweise sind beide Bremsen (D 160mm, 25mm Belagbreite) wirksam genug, den Roller aus den mit ihm erreichbaren Geschwindigkeitsbereichen sicher zum Stehen zu bringen. Exakte Messungen der Bremsverzögerungen waren uns angesichts der Witterungsbedingungen bei Abschluß unserer Fahrerprobung leider nicht möglich.

Während unserer Fahrten erwies sich der „Tatran“ insgesamt als zu verlässlich. Als Stadroller fehlen ihm Befestigungsmöglichkeiten für Handgepäck (Beutel, Netze), als Reiseroller in erster Linie Kraftreserven und ein größerer Benzintank. 160 kg Tragfähigkeit sind zudem keine verlockende Empfehlung, mit dem „Tatran“ im Sozium betrieb auf eine größere (gepäckreiche) Urlaubstour zu gehen. Wer jedoch einen hübschen Roller mit gutem Bedienungskomfort wünscht und dabei Wert auf „Vollverkleidung“ legt, trifft mit dem »Tatran S 125“ keine schlechte Wahl.

-rie