

125CC

segmentkrakers



Wie overweegt een 125cc maxiscooter te kopen heeft tegenwoordig volop keuze. Onlangs voegde Kymco de geheel nieuwe Downtown toe aan het programma en Honda deed dit met de Forza 125. De Joymax 125 van SYM is alweer even in het programma en zal zich moeten bewijzen tegen het nieuwe geweld van Kymco en Honda. Een week rijden moet duidelijk maken wie zich testwinnaar mag noemen in onze 125cc koningsklasse.



Honda maakt ook bij de nieuwe Forza gebruik van een LED koplamp



Klassiek en digitaal, het digitale gedeelte had wat groter gemogen



De spiegels van de Forza zijn goed verstelbaar en voorzien van richtingaanwijzers



Het Start-Stop van de Honda kan uitgezet worden

FORZA
Na de uiterst succesvolle PCX 125 komt Honda met een nieuw vlaggenschip, de Forza 125. De naam Forza werd bijna 8 jaar geleden uit de kast getrokken voor een 250cc motorscooter die weliswaar wat futuristisch oogde, maar vooral, voor die tijd, behoorlijk high tech was. Een smartkey in 2007 was natuurlijk wel heel vooruitstrevend en dan nog maar niet te spreken over

en daarmee is 'ie ineens een heel stuk aantrekkelijker geprijsd. Terug naar de Forza 125 die vorig jaar voor het eerst aan het publiek werd getoond. Zeker geen lelijk eendje, nee hier staat een 'dikke' 125cc waarvan je zou denken dat er meer cc's in de scooter zijn gehuisvest.

MUNITIE
Met de Forza heeft Honda een zware troef in handen om het de concurrentie lastig te gaan maken want wie alleen al het lijnenspel bekijkt moet toegeven dat 'ie er gewoonweg goed uitziet. Maar daar blijft het niet bij want ook motorisch is er een mooi stuk 4-takt techniek gebruikt. We spreken dan over een 124,9cc 4-takt 4 kleps motor met injectie die er 10,5kW uitperst, 2kW

→ De nieuwe Forza kreeg full LED verlichting

de automaat die je ook zelf handmatig kon schakelen. Standaard uitgerust met ABS, was toch wel heel bijzonder. Echter, ondanks dat 'ie er best fraai uitzag en uitgerust was met de leukste snufjes kon het model geen potten breken. Het zou wellicht ook aan de prijs gelegen kunnen hebben want die was met €6.599,- (Be €5.999,-) niet echt heel scherp. Het resultaat is dan ook dat je een Forza 250 nagenoeg nooit tegenkomt en eerlijk gezegd is dat ook wel weer een beetje jammer want het model is plezierig om naar te kijken. Wie na deze korte inleiding verliefd is geworden kan ook een nieuwe overwegen want de Forza is nog altijd te koop. Nu met een 279cc motorblok ABS en een veel lagere prijs. Honda vraagt anno 2015 'slechts' €5.490,- (Be €4.990,-)

HONDA FORZA 125i ABS S&S

Motor	1 cilinder, 4-takt 124,9 cc
Vermogen	10,5kW (14,3pk) bij 8.750 toeren
Koppel	12Nm bij 8.250 toeren
Gewicht	161kg (162kg met ABS)
Tankinhoud	12,5 liter
Verbruik	1 op 43,5 (2,3L/100KM) (fabrieksopgave)
Remmen voor	schijf
Remmen achter	schijf
Banden voor	120/70-15
Banden achter	140/70-12
Afmetingen	2.134 x 748 x 1.452 mm
Prijs NL/BE	€5.199,- / €4.690,-
Importeur NL/BE	Honda Nederland / Honda Belgium N.V.
Website NL/BE	Honda.nl / Honda.be



meer dan een PCX 125. Ook beschikt deze over een door Honda veelgebruikte ACG Self starter. Dit is niet langer een conventionele startmotor maar een systeem dat in feite werkt als een omgekeerde magneet. De startmotor hoor je dan ook niet,

→ 48 liter opbergruimte onder het zadel

de motor loopt ineens na het indrukken van de startknop. Wat een techniek! Terug naar het ontwerp want daar zien we vooral veel scherpe lijnen die des te beter uitkomen in de kleur wit waarmee wij reden. Het kleurenpallet omvat nog 3 kleuren, waaronder ook een zwarte, maar dan wordt het allemaal wel heel incognito. Leuk detail is de sleuf onder de voetkap en de stervormige velgen, die overigens voor 15 en achter 14 inch groot zijn. De opvolger van de PCX 125 kreeg al volledige LED verlichting mee en ook de nieuwe Forza is ermee uitgerust. Vooral wanneer de Forza op je af komt rijden is de lichtpartij indrukwekkend, maar het geeft tegelijk ook een boel licht en lampjes vervangen ga je waarschijnlijk nooit meemaken tijdens de volledige levensduur van deze scooter. Het dashboard kent twee analoge tellers,

over ruimte hebben klappen we het zadel op en hebben we toegang tot 48 liter opbergruimte. Oftewel twee volwaardige integraalhelmen passen eronder en dat is zondermeer veel!

WEINIG EMOTIE

Met zo'n 24 graden en een strakblauwe lucht is het scooterweer bij uitstek. We rijden in de omgeving van Brussel richting het kasteel van Gaasbeek. Het is duidelijk dat de Honda zich nu moet gaan bewijzen tegenover zijn concurrenten, de geheel nieuwe Downtown en de Joymax, die alweer wat langer meeloopt. Motorisch is het allemaal dik in orde en wie zijn wij om op een Honda motorblok kritiek te uiten. De Forza is tijdens een sprintje de snelste van het drietal en ook op topsnelheid is hij de andere twee de baas. Op de TomTom geeft de meter 114km/u aan en voor een 125cc is dat alleszins meer dan redelijk, steker nog, dat is heel goed. De manier waarop het geheel tot stand komt is helaas weinig spannend. We worden niet getraakteerd op een fraai uitlaatgeluid en al evenmin op een uitdagend weggedrag. Begrijp ons niet verkeerd, je kunt hier ontzettend fijn en comfortabel van A naar B rijden, maar daar blijft het dan ook bij. De voorvering is goed voor elkaar en ook achter is het in orde, maar de combinatie is vooral geënt op comfort. Op hogere snelheid is de beweeglijkheid uit de scooter en mis je het 'speelse' dat een Downtown wel heeft. Met 1.85m is de zithouding

→ De Forza is tijdens een sprintje de snelste van het drietal

snelheid en toerental, en daartussen geeft de benzinevoorraad, watertemperatuur, kilometers en tijd weer. Eerlijk gezegd deed het ons wat denken aan een luxe Chinese kookwekker, het moet een luxe uitstraling hebben, maar het tegenovergestelde wordt bereikt. Onder het dashboard een schakelaar voor de buddyseat en tankdop zoals we die kennen van de PCX en links daarvan een kleine opbergruimte met 12V aansluiting. Als we het dan toch

prima, maar je zit wel 'op' de scooter waardoor je het gevoel 'één' te zijn met de scooter ietwat mist. Honda rust de Forza standaard uit met ABS en de schijven voor en achter kunnen het beperkte gewicht van slechts 162kg goed de baas blijven, echter tijdens de test merkten we dat het ABS het achterwiel eerst laat blokkeren en dan pas ingrijpt, een volgorde die naar onze mening niet lijkt te kloppen.

KYMCO

Wie downtown zegt denkt aan de 300,



Ook de Forza heeft een opbergvakje in het beenscherm



De tankdop openen bij het contactslot met een apart knopje



Grote opbergruimte die je met een apart schotje kan verdelen in twee delen



De spitse lijnen verlaten via het achterlicht de achterzijde



Agressief kunnen we de nieuwe snuit van de Downtown wel noemen

echter deze is onlangs vervangen door de geheel nieuwe 350 die vorig jaar in Milaan werd gepresenteerd. Die 'oude' Downtown verscheen in 2009 in de prijslijsten als het jongere broertje van de Xciting 500. Prijs-technisch was het model ook interessant want het instapmodel kostte zonder ABS €4.499,- in Nederland en dat was best scherp. Later voegde Kymco er ook ABS aan toe en toen bivakkeerde het model net onder de €5.000 grens, althans in NL. De Downtown 125 stond tot voor kort in de NL prijslijsten voor €4.099,- en voor dat bedrag werd er ook nog ABS op geschroefd. In België is iemand nagenoeg altijd minder euro's kwijt vanwege het ontbreken van belastingen op personen – en

motorvoertuigen (BPM). Het nieuwe model Downtown 125 is een stap vooruit zeker als het om styling gaat, niet dat de oude Downtown niet mooi was, maar de jaren begonnen wel te

→ Die 'oude' Downtown verscheen in 2009

tellen en dat is bij het nieuwe model natuurlijk geheel weggepoetst. Een scooter die stiekem aan de voorzijde wat weg heeft van de BMW C600 sport en daar hoeft je niet voor te schamen.



Overzichtelijk dashboard aan boord van de Kymco



Dit keer geen doorsnee spiegels maar fraaie exemplaren die goed hun werk doen



Gevarenverlichting is een must in deze dagen met file rijden



Het benzineklepje is niet afsluitbaar, de tankdop wel

Die overeenkomst is overigens helemaal niet vergezocht want zoals je wellicht weet is er een intensieve samenwerking tussen Kymco en BMW waarbij de Taiwanese zijn gekozen als motorleverancier!

EIGEN GEZICHT

De achterzijde is herkenbaar en geeft de Downtown duidelijk een eigen gezicht. De koplampen met LED techniek zijn absoluut geslaagd en geven voldoende licht. Vooral de ring rond de koplamp maakt hem herkenbaar, maar ook de voorzijde 'an sich' is geen dertien in een dozijn. Leuk detail zijn de spiegels waarvan de houder niet langer een suf stangetje is. Achter het ietwat korte windscherm zit een dashboard dat

volledig is en net als zijn andere twee concurrenten, een analoge snelheidsmeter en toerenteller heeft. Ook hier tussen een digitaal display met aanduiding van benzinevoorraad en temperatuur. Handig is de buitentemperatuurmeter die redelijk nauwkeurig werkt. Het gehele display is blauw verlicht en 's avonds is dat best fraai. Het zadel is netjes afgewerkt maar kent geen rugsteun voor de passagier zoals SYM deze wel levert. Wel monteert Kymco een bagagebeugel waar je een topkoffer op kunt monteren. Onder het zadel zien we ruimte voor 2 integraalhelmen en een LED lampje dat automatisch uitgaat wanneer het zadel dichtgeklapt wordt. Zelfs wanneer die net niet in het slot valt. Een lege accu door een

bagagelampje dat blijft branden is er dus gelukkig niet meer bij. Als we spreken over ruimte zie je aan de linkerzijde ook nog een klein opbergvakje met USB aansluiting. Wij stopten

en zou wat ons betreft een tandje softer mogen zijn. Waar Honda een groot 15 inch wiel monteert doet Kymco het met een 14 inch voorwiel met daaromheen Kenda banden.

→ De zithouding is voor zowel mensen van 1.70m als 1.85m perfect

er precies een TomTom Rider in, maar dan is het ook vol. Onhandig is wel dat er geen uitsparing is voor de USB kabel naar buiten. Je moet dus het klepje ietwat forceren om hem dicht te krijgen. Rechts vind je ook een kleine opbergruimte maar dan zonder USB. Het zadel is te openen via het contactslot maar daarvoor moet je wel de motor afzetten.

KRACHTIG

Het motorblok van de Downtown is met 10,5kW niet de krachtigste en ook niet de snelste, echter hij loopt wel ontzettend mooi rond. We zien hier net als de andere twee injectie en daarbij uiteraard een vloeistofgekoeld motorblok. De topsnelheid blijft haken op 103km/u op de GPS en de rek is er dan volledig uit. Het toerental komt dan op 9.500tpm waar tegelijkertijd bijna het einde nadert van de toerenteller. Over de zithouding hadden we het nog niet gehad, maar die is voor zowel mensen van 1.70m als 1.85m perfect. Het zadel zit prettig en ook de positie van het stuur is zo geplaatst dat je het er uren op uit lijkt te houden. Over het zadel iets bijzonders. Niet eerder

Achter monteert Kymco een maatje kleiner, 13 inch. De Downtown is uitgerust met ABS ontwikkeld door Bosch en weegt slechts 0,7kg waarmee het tegelijkertijd het kleinste en lichtste systeem op de markt is. De 'wave' schijven nemen hun taak serieus en het ABS grijpt pas in als het echt nodig is. De remhendels zijn overigens meervoudig verstelbaar. Iets wat we bij de twee concurrenten helaas niet terugvinden. Honda heeft een naam hoog te houden als het om afwerking gaat en ook hier hebben we niets te klagen, maar ook de Kymco en SYM hebben dit heel goed onder de knie en leveren een scooter af waar niets op aan te merken is.

JOYMAX

Wie de eerste maxiscooters van SYM gaat bekijken komt tot de conclusie dat niet alles wat retro is, mooi moet zijn. We spreken dan over de allereerste Joyride 125 die niet direct op ons netvlies gebrand is, gelukkig maar. Wat heeft dit merk stappen gemaakt, want anno 2015 zie je nog maar weinig terug van de lijnen van weleer. Zijn voorganger en tevens bloedverwant van de Joymax is de

→ De remhendels zijn overigens meervoudig verstelbaar

zaten wij als passagier op een scooter zo goed als op de Downtown. De 350 die wij rijden als langeduur is uitgerust met hetzelfde zadel en ook daar kan je het als passagier uren op uithouden. De Downtown heeft het op het gebied van rijeigenschappen goed voor elkaar, maar toch neigt hij wel wat meer naar sportiviteit. Vooral de achtervering is ietwat hard

GTS die in 2008 werd gelanceerd is een model dat een groot aantal fans kent, het model noteerde zelfs een enorme verkoopboost door de enorm scherpe prijs van €2.999,- in België. Niet veel later werd daar een EVO aan toegevoegd en kende het model diverse varianten met en zonder injectie (carburetor). Feit blijft dat de GTS (buiten NL en BE heette het model



Links en rechts opbergruimte voor de extra spulletjes en een USB aansluiting

KYMCO DOWNTOWN 125i ABS

Motor	1 cilinder, 124,6 cc, 4-takt
Vermogen	10,5kW (14,3pk) bij 9.000 toeren
Koppel	11,2Nm bij 7.000 toeren
Gewicht	167kg
Tankinhoud	12,5 liter
Testverbruik	1 op 28,5 (3,5L/100KM)
Remmen voor	schijf
Remmen achter	schijf
Banden voor	120/80-14
Banden achter	150/70-13
Afmetingen	2.250 x 780 x 1.310 mm
Prijs NL/BE	€4.999,- / €3.997,-
Importeur NL/BE	KYBE B.V. / Kymco Lux S.A.
Website NL/BE	kymco.nl / kymcolux.com



ABS, Wave remschijf en een driezuigerremklauw



Ook bij de Kymco genoeg ruimte onder het zadel en LED verlichting met lichtsensor



De achterzijde is bij deze nieuwe Downtown wel gestaagd



De Joymax kijkt met zijn grote koplampen het vrolijkst de wereld in



Misschien wel het fraaiste dashboard van de drie



Het knopje om het zadel elektrisch te openen is heel handig



Groot, heel groot maar het zicht naar achteren is niet zo best



Bij de SYM zit aan de rechterzijde een opbergvakje

gewoon altijd al Joymax) de markt voor 125cc maxiscooters heeft openbroken. Toch werd de naam GTS

→ De Joymax 125 zag in 2012 het levenslicht

niet overboord gekieperd, maar werd het voorbehouden aan het instapmodel van SYM dat met slechts €3.299,- een interessant geprijsde maxiscooter is

op de Belgische markt. Met die prijs zit het nog altijd snor want om al even vooruit te lopen op de prijsstelling, de SYM Joymax is als basisuitvoering nog altijd de goedkoopste van het stel, zowel in België als in Nederland. De importeur van SYM biedt de Joymax aan in een standaard uitvoering, eentje met ABS en start/stop en als Sport met ABS.

START-STOP

De Joymax 125 is de oudste van het trio en zag in 2012 het levenslicht samen met de 300i. Wij rijden de versie met start-stop functie die nog niet zo lang geleden aan het gamma werd

toegevoegd. Aan niets is af te zien dat er al wat jaartjes op zitten. Integendeel, tussen het drietal ziet deze Joymax er nog altijd fris en fruitig uit. Strakke lijnen en net als bij de Honda opvallende 'koelsleuven' onder de voetenplank. Ook hier zien we LED techniek maar dan als dagrijverlichting. Voor het dimlicht wordt nog gewoon gebruik gemaakt van halogeenlampen. Het achterlicht is wel weer volledig LED of beter gezegd bestaande uit verschillende LED's want het zijn er tientallen. Het geeft opvallend veel licht en dat komt de veiligheid alleen maar ten goede! Het dashboard is duidelijk

en overzichtelijk zoals we het graag zien. De blauwe verlichting geeft hem een luxe uitstraling, wat past bij het geheel. Analoog zien we de snelheid, het toerental, de benzinevoorraad en de temperatuur. Digitaal de gebruikelijke functies zoals tijd, maar ook de hoeveelheid volt hetgeen meer een aardige gadget is dan noodzaak. Zo'n Joymax koopt je natuurlijk niet om over het circuit te rijden, maar meer als scooter met praktische gebruiksmogelijkheden. Die zijn er zeker want onder het zadel kun je 2 helmen kwijt, maar het lastige is en blijft de gasveer die eigenlijk gewoon in de weg zit. Wanneer je

niet uitkijkt perst hij je spullen plat of in het ergste geval krijg je hem gewoon niet dicht. Handig is wel de schakelaar op het stuur om het zadel

→ Het SYM-blok is gretig en levendig

open te krijgen en dat als de motor loopt. De Kymco moet je namelijk uitzetten om het zadel te kunnen openen. De 4-takt (euro 3) injectiemotor heeft een inhoud van 124,5cc en schopt het tot 11kW en benut daarmee het maximaal haalbare binnen een A1 klasse. Net als de Honda is de SYM uitgerust met een start-stop systeem wat ook uitschakelbaar is.

SNEL

Met de 11kW komt de Joymax 125i goed vooruit, heel goed zelfs, maar toch moet hij de Forza voor laten gaan, al scheelt het niet veel. Ook op topsnelheid loopt de Honda net zo'n kilometer of 4 harder. Het SYM-blok

is het een inch kleiner dan de Honda maar dat is geen enkel probleem. Het stuurgedrag van de Joymax is levendig en met deze scooter rijd je heel comfortabel van A naar B, maar wij trekken hem ook in het weekend zomaar uit de garage om een fijn stukje te rijden. Plezier met een hoofdletter P lijkt de basis te zijn geweest bij het ontwerpen van deze scooter. De zithouding is plezierig en ook de stand van het stuur is anders dan je veelal gewend bent maar anders betekent niet slechter. Integendeel, die zithouding is prettig voor zowel comfortabel als sportief rijden. Wij reden met de ABS versie en deze remmen behoren tot de fijnste van het drietal; een korte remweg, veel gevoel en een ABS wat niet irritant ingrijpt! Blazen we hier enkel de lof-trompet? Nou, diegene die verantwoordelijk is geweest voor het start-stop systeem kan wellicht in de leer bij Honda. Het werkt niet feilloos en op den duur wordt het zelfs gevaarlijk als je bij een verkeerslicht weg wil rijden en je scooter wil niet starten. Zeker in tijden van ongeduldige automobilisten. Exemplarisch of is hier anders nog wat finetuning nodig? Met 169kg is de SYM slechts enkele kilo's

→ De remmen van de SYM behoren tot de fijnste van het drietal

is gretig en levendig als een 16 jarige puber in de disco en loopt op top het op de toerenteller rood gemarkeerde gebied binnen (8.500tpm). Met een 14 inch voorwiel en 13 inch achterwiel

lichter dan de Forza die als 'lichtgewicht' wordt aangeduid. De tankinhoud van de SYM is maar liefst 12 liter, zelfs nog een halve liter meer dan de Honda. x



Net als bij de Downtown, Wave schijf en ABS.

SYM JOYMAX 125i ABS S&S

Motor	1 cilinder, 4-takt 124,5cc
Vermogen	11kW (15pk) bij 8.750 toeren
Koppel	12,07 Nm bij 6.750 toeren
Gewicht	169kg
Tankinhoud	12 liter
Testverbruik	1 op 29,8 (3,35L/100KM)
Remmen voor	schijf
Remmen achter	schijf
Banden voor	120/70-14
Banden achter	140/60-13
Afmetingen	2.170 x 760 x 760 mm (zadelhoogte)
Prijs NL/BE	€4.799,- / €4.099,-
Importeur NL/BE	Moteco Nederland BV / Motana Belgium
Website NL/BE	sym scooters.nl / sym.be



Ook de Joymax heeft ruimte genoeg onder het zadel



Als enige zien we bij de SYM een rugsteun standaard



Net als bij de Forza zien we bij de Joymax scherpe lijnen



Ook de Joymax heeft achter een forse remschijf en verstelbare schokdempers

CONCLUSIE

Het zal je maar gebeuren dat je in krap een paar maanden twee nieuwkomers voor je kiezen krijgt. De Joymax moest eraan geloven, maar weet zich keurig staande te houden tussen dit geweld. Aan niets heb je in de gaten dat het model wat langer meeloopt. Ook zijn motorblok is plezierig en is 'ie uitgerust met injectie en ABS. Wat betreft rijkwaliteiten plaatsen we de Joymax hoog op onze lijst en de remmen zijn zelfs de fijnste van het drietal! De verwachtingen van de Honda waren hoog, wellicht te hoog maar de Forza weet ons niet (in) te pakken. Het ontwerp is fraai en de voorzijde bijna intimiderend maar daar blijft het bij. Zijn rijkwaliteiten zijn in orde, maar we missen de funfactor die een Joymax of Downtown wel heeft. Motorisch is 'ie weliswaar de snelste, maar de manier waarop het allemaal tot stand komt is weinig spannend. Het ABS grijpt naar onze mening te vroeg in wat op den duur kan gaan irriteren. Kymco zet met de Downtown 125i niet alleen een goed ontwerp neer, ook technisch is er niets op aan te merken. Daarbij heeft de Kymco een fijn weggedrag, een prima stel remmen, een goede zit voor rijder en passagier en is de Downtown 125i ABS ook nog eens goed geprijsd. (€3.997,- BE / €4.999,- NL). Daarmee bereikt de Downtown de status testwinnaar 2015 met de SYM hijgend in de nek op plaats twee en dat is zondermeer een prima prestatie.