

ZEN - UND DIE KUNST, ANS ZIEL ZU KOMMEN

Eine brandneue 125er-Enduro, für 511 Euro im Internet gekauft, ist auf jeden Fall billig. Ob das mutmaßliche Schnäppchen auch preiswert ist, klärt der härteste Test unter der Sonne Württembergs.

Von Stefan Glück;
Fotos: Glück (2), Sdun (2), Künstle (5)

Regelmäßige Leser von MOTORRAD, welche die Berichte über das chinesische Billigbike mit dem salbungsvollen Namen Shineray 125 mit Interesse oder zumindest amüsiert verfolgt haben (siehe Heft 6 und 7/2007), werden wissen wollen, wie es der Enduro ergeht. Um es mit den Worten der Randfichten – den Erfindern des Holzmichels – zu sagen: Jaaa, sie lebt noch. Wobei die Betonung eindeutig auf „noch“ liegt.

Für Neueinsteiger eine kurze Zusammenfassung: MOTORRAD hat für sensationelle 511 Euro über einen Strohmännchen eine funkelniegelneue 125er-Enduro, made in China, über den Ebay-Händler Sohoo-Sofi GmbH ersteigert und in den Testfuhrpark integriert. Derzeitiger Kilometerstand: 801. Zustand des

Patienten: Kritisch, jedoch mit stabiler Herzfunktion. In der Tat ist der nach Honda-Vorbild modellierte Einzylinder-Viertaktmotor nicht nur das

Sahnestück der Shineray, sondern der einzige Lichtblick.

Der Ärger ging schon vor dem ersten gefahrenen Meter los: Eine fehlerhaft gedrehte Buchse im Vorderrad zerstörte beinahe den Tachoantrieb, das eilends bei Sohoo bestellte Ersatzteil lässt bis heute – elf Wochen später – auf sich warten. Händlernetz, Service? Absolute Fehlansage, ab dem Kauf der Maschinen ist der Kunde völlig auf sich gestellt. Auf schriftliche Anfragen beim Verkäufer wird schleppend bis gar nicht reagiert. Telefonisches Nachhaken löst Befremden aus. O-Ton: „Sie glauben doch nicht, dass wir Ersatzteile auf Vorrat haben, das müssen wir alles bestellen.“ In China versteht sich.

Bereits auf den ersten, vorsichtig gefahrenen Metern wurde klar, dass mit der Shineray in puncto Zweiradfahren der Vorstoß in neue Dimensionen, in die bisher noch kein Europäer vorgedrungen war, nicht nur möglich, sondern unvermeidbar ist. Durch die winzigen Abmessungen des Chinesenkrads fühlt sich der Pilot immer ein bisschen wie auf einer Honda Monkey, was schlicht lustig ist. Der kleine Viertakter geht, auch verursacht durch die viel zu

kurze Endübersetzung, energisch zu Werke. Er hängt tatendurstig am Gas und zieht sogar im fünften und letzten Gang quasi ab Standgas willig durch und beschleunigt, so gut er eben kann. Dank homöopathischer Volumina von Ver- und Ent-sorgungstrakt, den übersetzungsbedingt hohen Drehzahlen sowie dem verkehrsabhängig nahezu 100-prozentigen Vollast-Anteil ist ein sonorer Viertakt-Klangteppich steter Begleiter und Hörgenuss, außerdem adäquater Ersatz für die fiepsende Hupe.

Leider sind damit die positiven Seiten der Shineray schon erschöpfend behandelt, denn bei höheren Drehzahlen – wir sprechen hier von Geschwindigkeiten ab 50 km/h – entwickelt der Viertakter Vibrationen, die eine etwaige Familienplanung durchkreuzen könnten.

Der bescheidenen Fahrdynamik zum Trotz, sind Fahrwerk und Bereifung am Ende ihrer Möglichkeiten angelangt. Die Yuanxing-Reifen (was frei übersetzt wohl so viel wie „Der Gummi mit der Haftung einer nassen Ledersohle auf frisch gebohnertem Parkett“ heißt) gehen zusätzlich mit dem Handicap eines Enduro-Profiles ins Rennen. Trotzdem haben sie genügend



Funktionelles Cockpit mit ungleich heller Beleuchtung, jedoch identischer und beeindruckender Beschlagneigung



Die Lampenfassung des Scheinwerfers bekam angesichts der enormen 35 Watt Lichtleistung zuerst Hitzewallungen, fiel dann total aus



Ein Hauch von Luxus dank E-Starter. Schade nur, dass das zwischengeschaltete Relais kurz nach Testbeginn aufgab



WAS BISHER GESCHAH

> Bestandsaufnahme nach 150 Kilometern

Tacho und Drehzahlmesser ungleich beleuchtet
Sitzbank betonhart, malträtiert den Steiß
Vorderrad streift beim Bremsen am Schutzblech, kurz danach blockiert es
Schraube am Seitenständerschalter verloren
Bremslicht funktioniert nicht
Lenkkopflager hat Spiel
Spiegel bieten keine Rücksicht, Ausleger viel zu kurz
Auspuff scheppert
Kette stark gelängt, Nachspannen unmöglich, da Rasterung der Exzentrerscheiben viel zu grob

> Kilometerstand 200

Blinker hinten rechts defekt
Blinkerglas lässt sich nicht mehr montieren, da Kreuzschlitz rund
Anlasserrelais defekt

Schraube an Tankverkleidung verloren

Nach Handwäsche Tacho von innen beschlagen beziehungsweise tropfnass

> Kilometerstand 250

Unregelmäßige, wenngleich rhythmische Schabgeräusche mit gleichzeitigem Geschwindigkeitsverlust veranlassen den Fahrer zum Anhalten. Die Ursache ist schnell gefunden: Alle fünf Schrauben, welche die Bremsscheibe an der Nabe fixieren, haben sich gelöst, zwei davon so weit, dass sie an der Gabel streifen. Glücklicherweise ist ein Bosch-Dienst in Sichtweite

> Kilometerstand 800

Lampensockel des Scheinwerfers durch Hitzeeinwirkung angeschmolzen und verformt, kein dauerhafter Stromfluss mehr vorhanden
Kompletter Kennzeichen- und Rücklichtträger bei Fahrversuchen abgebrochen
Beide Reifen trotz schlechten Grips bereits an der Verschleißgrenze

Toll: Bei harten Bremsungen greift das Schutzblech unterstützend ein, indem es lautstark am Vorderreifen streift



SHINERAY XY 125 GY

DATEN

■ **Motor:** luftgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, eine oben liegende, kettengetriebene Nockenwelle, zwei Ventile, Kipphebel, Nasssumpschmierung, Rundschiebervergaser, Ø 15 mm, keine Abgasreinigung, Batterie 12 V/4 Ah, mechanisch betätigte, Mehrscheiben-Ölbäd Kupplung, Fünfganggetriebe, Kette.

Bohrung x Hub 56,5 x 49,5 mm
Hubraum 124 cm³
Verdichtungsverhältnis 9:1

Nennleistung 8,2 kW (11 PS) bei 9000/min

Max. Drehmoment 9 Nm bei 5500/min

■ **Fahrwerk:** Einschleifenrahmen aus Stahl, Telegabel, Ø 30 mm, Zweiarmschwinge aus Stahl, Zentralfederbein mit Hebelsystem, Scheibenbremse vorn, Ø 240 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel, Trommelbremse hinten, Speichenräder mit Stahlfelgen

1.40 x 19; 1.60 x 16
Reifen 70/100-19; 90/100-16
Bereifung im Test Yuanxing

■ **Maße und Gewichte:** Radstand 1270 mm, Federweg v/h 100/100 mm, Sitzhöhe* 795 mm, Gewicht vollgetankt* 101 kg, Zuladung* 149 kg, Tankinhalt 5,5 Liter.

Gewährleistung zwei Jahre

Preis 511 Euro

Nebenkosten 80 Euro

MOTORRAD-MESSUNGEN

■ **Fahrleistungen¹**

Höchstgeschwindigkeit 90 km/h

Beschleunigung

0-50 km/h 4,7 sek

0-80 km/h 13,9 sek

Durchzug

50-80 km/h 9,1 sek

■ **Verbrauch im Test**

Landstraße 3,1 l/100 km

Kraftstoffart Normal

■ **Fahrdynamik¹**

Bremsmessung

Bremsweg aus 100 km/h 53,6 m

Mittlere Verzögerung 7,2 m/s²

Bemerkungen: Kräftiges Ziehen am Bremshebel ist angesagt. Die Front taucht dabei sehr tief ein und nimmt Kontakt mit dem Vorderrad-Kotflügel auf, worauf die Bremsleistung nochmals erhöht wird.

Handling-Parcours I (schneller Slalom)

Rundenzeit 27,7 sek

V_{max} am Messpunkt 71,9 km/h

Bemerkungen: Der Rahmen verwindet sich so sehr, dass beim Umlegen auf Verdacht gezielt werden muss. Ab dem Umkehrpunkt ist Vollgas angesagt, wenn man bis dahin nicht gestürzt ist.

Handling-Parcours II (langsamer Slalom)

Rundenzeit 35,2 sek

V_{max} am Messpunkt 47,8 km/h

Bemerkungen: Der Grip der original montierten Reifen ist minimal.

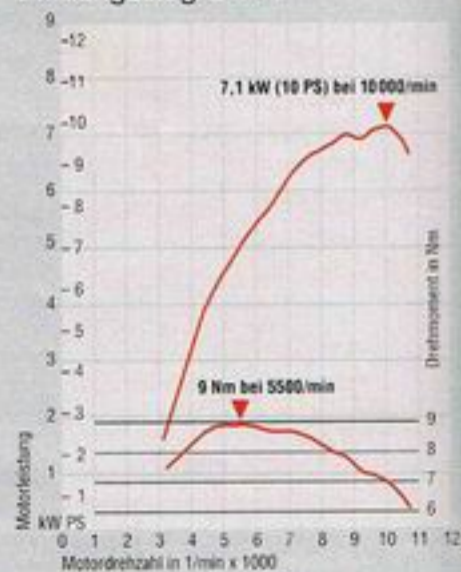
Kreisbahn Ø 46 Meter

Rundenzeit 12,5 sek

V_{max} am Messpunkt 43,0 km/h

Bemerkungen: Auch hier ist der Grat schmal. Wenn die Rutschgrenze erreicht ist, heißt es tapfer auf dem Gas bleiben.

Leistungsdiagramm²



¹MOTORRAD-Messungen; ²MOTORRAD-Testparcours. Werte von Handlingkurs und Bremsentest aus den drei besten Fahrversuchen gemittelt;

³Leistungsdiagramm: Leistung an der Kurbelwelle. Messungen auf Dynojet-Rollenprüfstand 150, korrigiert nach 95/1/EG, maximal mögliche Abweichung ± 5 %



Einweg-Schnellverschlüsse:
Die Schweißpunkte am Rahmen hielten der bleischweren Kennzeichenhalterung nicht stand



Von wegen Holzreifen: sechs Millimeter Abrieb auf 800 Kilometern! Das müssen Qualifier sein. Passender Ersatz ist kaum aufzutreiben

Potenzial, dem fragilen Rahmen beängstigende Verwindungen zu entlocken. Das via Umlenkung angesteuerte Monofederbein geht mit dem Aufsitzen auf Block und verbleibt im Fahrbetrieb dort, die Telegabel ist nicht viel besser. Beim Betätigen der Bremse, die ihre Qualitäten auch erst mit anderen Reifen aufdecken könnte, rauscht die Front in die Tiefe, bis der Vorderreifen lautstark am Kotflügel streift.

Die daraus resultierenden miserablen Fahreigenschaften in Kombination mit der Defektanfälligkeit (siehe Kasten Seite 59) sowie den Schwierigkeiten bei der Teilebeschaffung lassen nur einen Schluss zu: Finger weg. In diesem Zusammenhang stellt sich auch die Frage, wie es sein kann, dass in einem Land, in dem seitens der Politik mit immer hysterischerem Geschrei mehr Sicherheit eingefordert wird, eine Krücke wie die Shineray eine ABE erhält. Wie es mit der Chinesin weitergeht, lesen Sie in einem der nächsten Hefte. ■

MOTORRAD FAZIT



Die Erkenntnis, dass die Shineray Murks ab Werk ist, überrascht nicht wirklich, vielmehr die Tatsache, dass das Fahren – so der Weg das Ziel ist, welches nicht zwingend erreicht werden muss – durchaus lustig sein kann. Trotzdem: Besser nicht kaufen!

Verzögerungsdiagramm



Der steile Anstieg der Kurve ergibt sich aus dem tiefen Eintauchen der Gabel zu Bremsbeginn. Dabei streift der Vorderreifen am Schutzblech. Weder Reifen noch Bremse geben klare Rückmeldung, die hintere Trommelbremse ist keine Unterstützung. Die mit Abstand schlechtesten bisher in einem Top-Test erzielten Bremswerte wurden unter höchstem Sturzrisiko ermittelt.



MOTORRAD PUNKTEWERTUNG

		Maximale Punktzahl	Shineray 125
MOTOR	Durchzug	40	0 ¹
	Beschleunigung	40	0 ¹
	Topspeed	30	0 ¹
	Motorcharakteristik	30	7
	Ansprechverhalten	20	10
	Lastwechselerhalten	20	8
	Laufruhe	20	10
	Kupplung	10	5
	Schaltung	20	8
	Getriebeabstufung	10	4
	Starten	10	3 ²
Summe	250	55	
FAHRWERK	Handlichkeit	40	34
	Stabilität in Kurven	40	6
	Lenkverhalten	40	12
	Rückmeldung	10	3
	Schräglagenfreiheit	20	5
	Geradeauslaufstabilität	20	5
	Fahrwerksabstimmung vorn	20	4
	Fahrwerksabstimmung hinten	20	3
	Einstellmöglichkeiten Fahrwerk	10	0
	Federungskomfort	10	3
	Fahrverhalten mit Sozius	20	0
Summe	250	75	
ALLTAG	Ergonomie Fahrer	40	8
	Ergonomie Sozius	20	0
	Windschutz	20	0
	Sicht	20	9
	Licht	20	5
	Ausstattung	30	4
	Handhabung/Wartung	30	22
	Gepäckunterbringung	10	0
	Zuladung	10	8
	Reichweite	30	7
	Verarbeitung	20	3
Summe	250	66	
SICHERHEIT	Bremswirkung	40	9
	Bremsdosierung	30	8
	Bremsen mit Sozius/Fading	20	0
	Aufstellmoment beim Bremsen	10	9
	ABS-Funktion	20	0
	Lenkerschlagen	20	20
	Bodenfreiheit	10	6
	Summe	150	52
KOSTEN	Garantie	30	0 ³
	Verbrauch (Landstraße)	30	29
	Inspektionskosten	20	10
	Unterhaltskosten	20	20
	Summe	100	59
GESAMTWERTUNG		1000	307
PREIS-LEISTUNGS-NOTE		Bestnote 1,0	4,1

¹Punkterelevante Werte wurden nicht erreicht; ²Punktzug, da E-Starter defekt; ³Gewährleistung ist reine Theorie, da es weder Händlernetz noch Ersatzteile gibt