

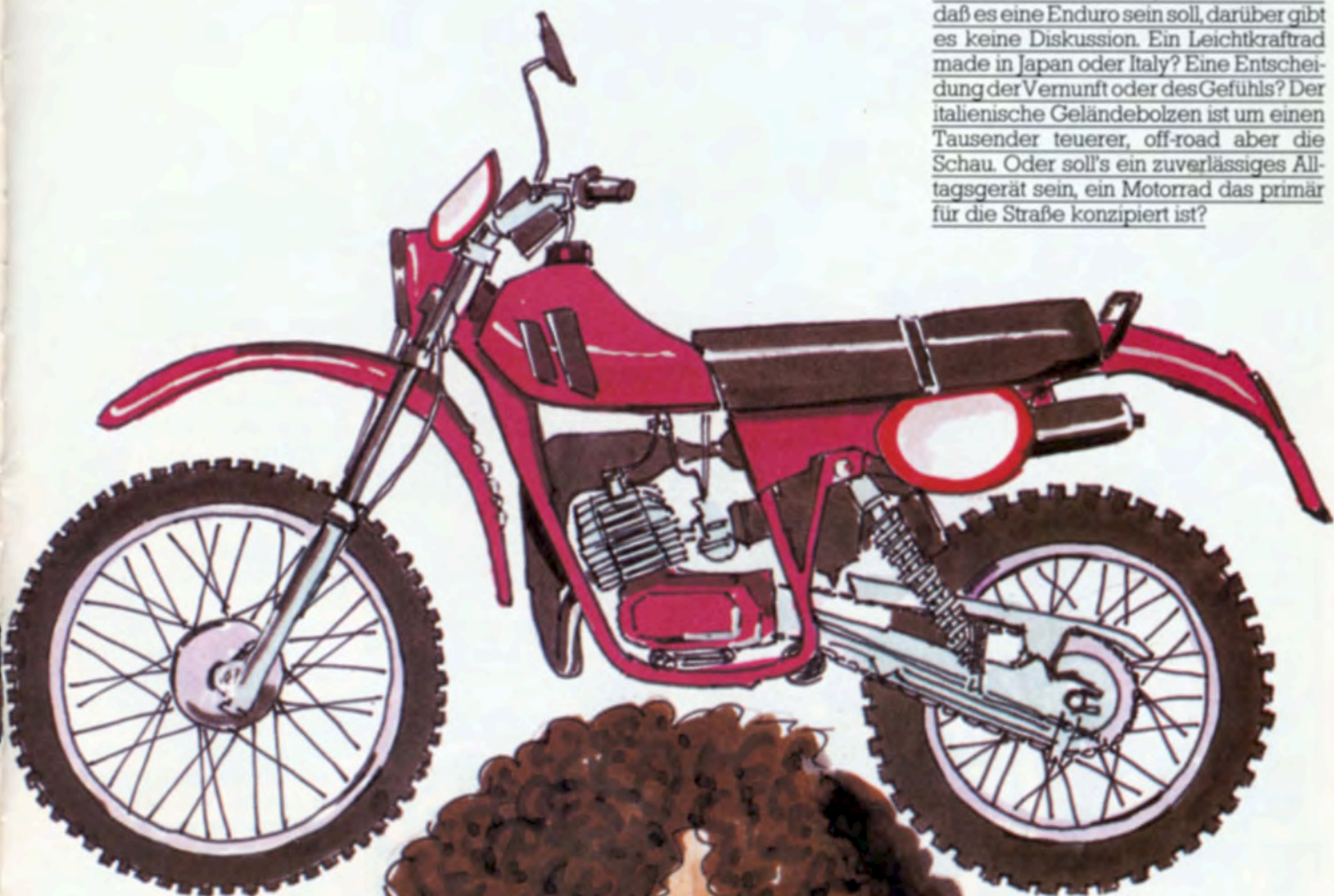
# SAG, WIE SOLL ICH

Japanische Enduro-80er sind für den Alltags-Einsatz konzipiert. An die Gelände-Tauglichkeit darf man keine allzu großen Erwartungen stellen. Bei den 80er Italienern ist das umgekehrt. Ein Systemvergleich soll Entscheidungshilfe geben.



# MICH ENTSCHEIDEN

Ein Motorrad muß her, das ist klar. Und daß es eine Enduro sein soll, darüber gibt es keine Diskussion. Ein Leichtkrafttrad made in Japan oder Italy? Eine Entscheidung der Vernunft oder des Gefühls? Der italienische Geländebohlen ist um einen Tausender teurer, off-road aber die Schau. Oder soll's ein zuverlässiges Alltagsgerät sein, ein Motorrad das primär für die Straße konzipiert ist?



## KLEINER RACKER AUS ITALIEN: APRILIA RC 80



Echten Geländespaß mit Geländereifen und Spitzen-Fahrwerk bietet die 80er Aprilia



### Mit gedrosseltem Motor

Wenn angehende Off-Roader von einem »echten« Enduro-80er Leichtkraftrad sprechen, dann fällt sofort der Name Aprilia. Diese italienische Marke ist durch ihre Wettbewerbs-Maschinen bekannt.

Das 80er RC-Leichtkraftrad stammt direkt von den Rennmaschinen ab. Als Motor wird ein Einbau-Triebwerk von Minarelli verwendet. In Italien laufen diese Motoren in der Renn-Version mit bis zu 20 PS



### Echte Gelände-Reifen

bei über 12.000 Touren – für den Gebrauch in Deutschland mußte die Leistung auf 8 PS bei 6.000/min gedrosselt werden. Man merkt beim Fahren, daß es dem Importeur Mühe bereitete, die unbändige Leistung zu zügeln: Zwar geht das Aprilia RC 80 nicht viel mehr als die gesetzlich zugestandenen 80 km/h, die ein Leichtkraftrad als Spitze marschieren darf, aber unten hat der Motor ganz schön was drin und läßt sich überdrehen.



### Leichtmetall-Schwinge

Erst im Gelände kann das Potential, mit dem die Aprilia RC 80 aufwarten kann, voll genutzt werden. Das echte GS-Fahrwerk mit 230 Millimeter Federweg vorn wie hinten erlaubt auch hohe Sprünge und harte Landungen, ohne in die Knie zu gehen. Mit den Barum-Geländereifen, vorn 21 und hinten 18 Zoll groß, braucht man sich selbst im Schlamm nicht zu verstecken. Auf der Straße stört die hohe Sitzposition.

**P**eter und Klaus sind die besten Freunde. Es gibt nicht viel, das die beiden gegeneinander aufbringen könnte. Aber: Seit ein paar Tagen

kommen sich die beiden immer wieder in die Wolle. Grund: Sie sind gerade 16 geworden und haben sich eine 80er Enduro in den Kopf gesetzt.

Prospekte unter der Schulbank brachten mit den Lehrern Ärger ein. Die heiß und lautstark geführten Diskussionen in den Pausen endeten immer wieder mit dem einen,

zentralen Problem: Lohnt es sich, dem Vater für eine echte 80er Enduro über 4000 Marker rauszulocken? Oder ist es eine Spinnerei, tut es eine billige 80er im Enduro-Look nicht auch?

Argumente hin und her. 1000 Mark bleiben ein satter Batzen Geld. »Überleg Dir doch mal, wieviele Kilometer Du damit fahren könntest!« meint Klaus. Peter läßt sich aber nicht überzeugen. Er will nun mal kein »billiges« Motorrad, von dem vor der Schule schon ein halbes Dutzend steht. Peter will keine Enduro, mit der man nur auf der Straße fahren kann. Er will wenigstens ab und zu richtig Gelände fahren.

### Mittel zum Zweck oder Spaßrad?

Klaus dagegen denkt ökonomischer. Für ihn ist es wichtig, daß die Sache in erster Linie preisgünstig ist. Das scheidet dann eine der zwar schönen, aber dennoch teuren italienischen Geländeachtziger von vornherein aus. Er steht auch nicht allzu sehr auf dem sportlichen Image der hochbeinigen Geräte. Von Lärm und Auffallen will er wenig wissen. Für Klaus soll die 80er Enduro ein Mittel zum Zweck sein. Neben dem Spaß, den 80er fahren macht, soll sein Fahrzeug in erster Linie zuverlässig sein. Auf Basteln und selbst reparieren steht er nämlich garnicht.

Peter dagegen ist ein leidenschaftlicher Schrauber. Für ihn ist es schon mal wichtig, daß die Maschine richtig steht. Und einen Mittelständer gibt es bei keiner japanischen Enduro!

Klar, dies sind nur Kleinigkeiten, die den Preisunterschied von rund 1000 Mark nicht rechtfertigen. Da gibt es noch mehr Gründe. Für Peter ist es auch nicht wichtig, ob eine Werkstatt schnell einen Termin frei hat. Das, was er für seine Inspektionen braucht, sind Ersatzteile. Und da hat der benachbarte Händler was drauf, ▶

ten Nachwuchs, sondern echte Alltagsenduros, die zu 90 Prozent auf der Straße gefahren werden.

Anders bei den Italienern. Hier zählt das Image. Hier bauen die Marktstrategen auf den sportlichen Touch der profihafte Maschinen. Von welcher Firma die kleinen 80er auch stammen, allesamt schauen sie aus, als würden sie schon am kommenden Wochenende an der Geländemeisterschaft teilnehmen. Startnummernschilder gehören zum Image. Die mäßige Ausstattung aber auch! Der Profi benötigt im Wettbewerb sicherlich weder Tacho noch Drehzahlmesser. Aber der Profi bewegt sich mit seiner Wettbewerbs-Maschine normalerweise auch nicht im öffentlichen Verkehr. Und zur ordentlichen Grundausstattung eines Motorrads gehören auch bessere Elektro-Accessoires, Scheinwerfer, die nur als Positionsmarkierung fungieren können, sollten eigentlich der Vergangenheit angehören. Licht ist Sicherheit. Und die gehört dazu.

### Japaner: Perfekt auf der Straße

Japanische oder italienische Enduro, das ist sicherlich keine Frage der Vernunft. Das ist eine Frage der persönlichen Einstellung zur Sache. Klar, daß ein japanisches Leichtkraftrad im echten Off-Road-Betrieb gegen die italieni-

schen Beinahe-Geländemaschinen nur wenig zu bestellen hat. Spezielle Fahrwerke und richtige Bereifung gehören zum Bild der beinahe-echten GS-Enduros aus Italien. Sie trugen bei der Konzeption ihrer Enduros der Tatsache Rechnung, daß Enduros nur zum ganz geringen Teil im Gelände gefahren werden. Auf der Straße bringen die groben Stollenreifen garnichts. Hier bedeuten sie eher einen zusätzlichen Risikofaktor bei Regen.

### Straße oder Gelände?

Jeder sollte sich darüber ins Klare kommen, ob er wirklich die Möglichkeiten hat, eine Enduro auch im Gelände einzusetzen. Der Mehrpreis für den Cross-Appeal ist nicht unerheblich, zumal die kleinen italienischen Motorräder, bei aller Liebe zum guten Fahrwerk recht mäßig ausgerüstet sind.

Wie soll man sich nun entscheiden? Wer sich von zuhause über die Schule zur Disco bewegt, mittags ins Schwimmbad düst, einen Gebrauchs-Gegenstand sucht, der sollte zu einem japanischen Leichtkraftrad greifen. Wer aber ein Gelände in seiner Nähe weiß, auf dem er fahren darf, wer sich ein bißchen für Technik und Schrauben interessiert, dem kann ein Italiener sehr viel Spaß bringen. Dann sind auch 1.000 Mark Aufpreis gerechtfertigt. □

**FXN Schwabe**  
Nr. 5

**KETTEN SPRAY**

**Kettenspray:**  
In 250- und 500-ml-Flaschen; ein synthetisches Kettenspray für Normal- und O-Ringketten. Nach langer Entwicklungszeit und vielen Tests für den Markt freigegeben. Schmiert, schützt und konserviert Motorradketten. Druckstabil mit Langzeitwirkung. Von Motorradfahrern für Motorradfahrer entwickelt.

Zwei von **FATH · KUCERA'S 7 Schwaben**  
Erhältlich im Fachhandel  
**KUCERA** OL GMBH · Gutenbergstraße 1 · 7022 Echterdingen 2

**Yoko Moto Cross-Schulter- und Rücken-schutz**  
Extrem leichter Schulter-, Brust- und Rückenschutz aus Spezial-Kunststoff, der sich mit wenigen Handgriffen anlegen läßt, ab 109 DM

**Yoko Moto Cross-Handschuhe**  
Leichte Moto Cross-Handschuhe aus strapazierfähigem Leder. Handrücken aus luftdurchlässigem Nylongewebe. Finger gepolstert. Wahlweise mit normalem Bund oder mit Strickbund. Lieferbar in den Größen 7 bis 11 ab 52,- DM

**Yoko Moto Cross-Hose**  
Eine leichte, aber äußerst widerstandsfähige Moto Cross-Hose aus strapazierfähigem Nylongewebe mit einem hautsympathischen Spezial-Innenfutter und Lederbesatz am Gesäß und an den Innenseiten der Kniepartien, ab 217,50 DM  
Alle Ausführungen sind wahlweise mit acht verschiedenen Aufdrucken und in den Größen 28 bis 38 lieferbar, (entspricht Normalgrößen 46 bis 56)



Hans Maisch Deutscher Meister 1981 mit Yoko

# YOKO

Made in Finland  
Die Bekleidung für  
Moto-Cross und Enduro

Direktvertrieb durch:  
**SCHÜTZ**  
MOTO-CROSS RACING-CENTER

Frankfurter Str. 44 ☎ 02735/3078  
5908 Neunkirchen 1

**Yoko Enduro-Jacke**  
Aus wasserfestem, gut ventilierendem Material. Polsterungen an Schultern und Armen. Strickbündchen verhindern das Aufblasen der Jacke bei der Fahrt. Lieferbare Größen: XS/S/M/L/XL 215,- DM

**Yoko Moto Cross-Hose „Grand“**  
wie die Ausführung „Supergrand“ jedoch ohne Lederbesatz am Gesäß, ab 195,- DM

Lieferbar (ohne Abbildung)  
**Yoko Schlammbhose**  
Pflegeleichte Hose mit guter Palform und atmungsaktivem Stretchteil gegen lästiges Schwitzen. Lieferbar in Größen XS/S/M/L/XL 125,- DM

**Yoko Mechanikerhose**  
Gut geschnitten und praxisgerecht ausgestattet ist diese Mechaniker-Latzhose aus pflegeleichtem Material. Lieferbar in verschiedenen Farben und in den Größen XS/S/M/L/XL 98,- DM

TÄGLICH POST- UND EXPRESSVERSAND