



P Geländemaschine Aspès 125

Als erste Fachzeitschrift konnte mo ein Vorseiten-Exemplar der neuen 125er Aspès testen. Im Gelände-Wettbewerb wurde die Beurteilung gefestigt.

Probegalopp

www.aspeshopi.ch

VON NORBERT BAUER

Eines haben sie alle gemeinsam, die italienischen Cross- und Geländemaschinen: den roten Rahmen. Und sie kommen ausnahmslos aus dem Norden der Apenninen-Halbinsel. Zweifellos ist freilich nicht diese Landschaft schuld daran, die für Off-Road-Motorräder fantastisch geeignetes Terrain bietet. Vielmehr ist dort das Gros der italienischen Fahrzeug-Industrie konzentriert, und die Wägen der berühmten italienischen Zweirad-Marken stehen allesamt in dieser Gegend.

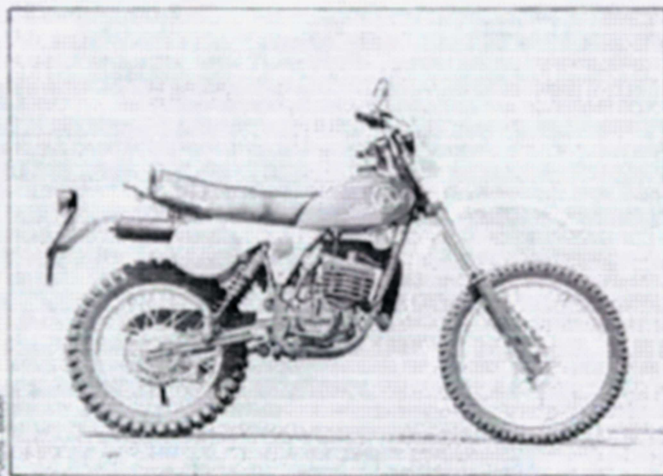
Der Apfel fällt nicht weit vom Baum. Getreu diesem alten Sprichwort scheint sich Aspes südlich vom Lago Maggiore in Gallarate, der Geburtsstätte der siegreichen MV Agusta-Renner, etabliert zu haben – obschon den beiden nichts gemein ist. Ruhm vergeht eben für den einen, während der Erfolg beim andern gerade erst zaghaft beginnt.

Ganz so neu, wie es nun den Anschein haben mag, ist die Marke Aspes allerdings nicht. Aspes zählt zu den jüngeren italienischen Namen auf dem Zweiradsektor, zu jenem runden halben Dutzend von Herstellern, die während des vergangenen Jahrzehnts die Bühne betreten haben und die Show beleben.

Meist sind es kleine Hubräume, auf die sich die Italiener abseits der Straße spezialisieren. Kein Wunder, denn das Angebot an passenden Motoren für die kleinen Klassen ist nirgends auf der Welt so groß wie dort. So kommt es häufig vor, daß die Modellpalette einer Marke von einer 125er als Hubraumstärkster Typ angeführt wird – so auch bei Aspes. Nicht allein dies aber, sondern die Tatsache, daß es sich um ein Vorserienexemplar des 81er Programms handelt, bot Anreiz genug, die 125er von Aspes in Geländeausführung unter die Lupe zu nehmen.

Aspes Hopi RGCR 125 heißt das Wettbewerbs-Gerät mit vollem Namen und strahlt in leuchtendem Rot. Rot muß ein italienisches Motorrad offenbar sein, sonst wäre es wohl keins.

Kennzeichen des Rohrrah-



Nicht ganz gegückt die Geometrie, gelungen die Abstimmung

mens aus Chrom-Molybdän-Stahl sind die beiden Frontrohre, die vom Lenkkopf weg unter dem Motor durchlaufen und sich unter Aufnahme der Schwingenlagerung am hinteren Ende des doppelten Oberzugs wieder vereinen. Auf Dreidimensionalität wurde beim Oberzug verzichtet, was in dieser Klasse nicht nur gängig ist, sondern auf Grund der Kürze dieses Rahmenteils tatsächlich auch keinerlei Beeinträchtigung der Verwindungssteifigkeit bedeutet. Damit ist der Hauptrahmen als klassische Konstruktion charakterisiert.

Die übliche waagrechte

Schleife bildet die Auflage für die Sitzbank, wobei beidseitig sehr flach angesetzte Streben die Verbindung zum Vorderbau stabilisieren. Dieses Konzept erfordert freilich infolge der weit vorn sitzenden und schräg angelenkten Corte & Cosso-Federbeine eine zusätzliche Stütze zum Schwingenlager, die sich in einem kurzen eingeschweißten Rohrstück offenbart. Besonders elegant wirkt letztere Lösung zwar nicht. Aber die Forderung nach Solidität erfüllt dieser Rahmen voll, ohne jedoch den Wunsch nach geringem Gewicht allzu sehr zu berücksichtigen.

Die Führung und Federung

des Vorderrads übernimmt eine über Kegelrollen mit dem Lenkkopf verbundene Samfis-Telegabel, die den früheren Certani-Gabeln auffallend ähnlich ist. Die Räder sind – wie könnte es bei einer italienischen GS anders sein – mit Akront- Leichtmetallfelgen und Grimeca-Bremsnaben aufgebaut.

Der Schlitzgesteuerte Zweitakter arbeitet mit Mischung 1:20. Das ist ein etwas anachronistisches Verhältnis in einer Zeit, in der 1:50 bereits normal und 1:100 schon nicht mehr selten ist. Der Zahnrad-Primärtrieb überträgt das Drehmoment über die Ölbad-Kupplung auf das klauengeschaltete Sechsgang-Getriebe. Von dort wird die Kraft wie gewohnt von einer offenkauenden Kette ans Hinterrad weitergegeben. Bemerkenswert ist die außerordentlich solide Kettenführung sowie die federbelastete Spannrolle. Gemeinsam sind diese beiden Elemente durchaus in der Lage, das Kettenleben beträchtlich zu verlängern.

Den kleinen Coke-Hebel am Dellorto-Vergaser gezogen, ein Tritt auf den Kickstarter – der kalte Motor läuft. Die Sitzposition paßt, Lenker und Rasten liegen korrekt zur Sitzbank; so kann man geländefahren. Bereits auf der StraÙe entsteht aber der Eindruck eines sehr schmalen Drehzahlbands, was sich jedoch nach kurzer Gewöhnung größtenteils als Trugschluß erweist. Denn die unterschieden zu lange Sekundärübersetzung gaukelt dem Fahrer Schmalbrüstigkeit des Triebwerks vor.

Im Gelände schließlich bleibt dieser Fehler beherrschender Faktor während des gesamten Tests, zumal zu jenem Zeitpunkt vom Importeur keine Auswahl an Kettenrädern angeboten wird. In der Praxis sieht das dann so aus, daß Steilauffahrten, die ansonsten keine Schwierigkeiten bereiten, für die Aspes zum unüberwindlichen Hindernis werden. Der erste Gang ist zu langsam, im zweiten packt's die Hopi nicht.

Letztlich war dieses entscheidende Handicap der falschen Übersetzung auch der Grund,

mo 12/80	Die technischen Daten der Aspes Hopi RGCR 125
Motor	Fahrradgekühlter Einzylinder-Zweitakter schlitzzesteuert, Mischung 1:20
Böhrung x Hub	54 mm x 54 mm
Hubraum	123,2 cm ³
Nennleistung	15,5 kW (21 PS) bei 9500/min (14 PS in Standardausführung)
Vergaser	Dellorto PRIDE 32, 2 x 32 mm
Zündanlage	Motorplatt kontaktlos
Primärtrieb	Zahnrad 3,043 (Z 67/22)
Kupplung	Motorschneckenkupplung im Ölbad
Getriebe	Klauengeschaltetes Sechsganggetriebe, kein Pleier-Verdichter, Gangstufen 2,857; 2,0; 1,454; 1,16; 1,0; 0,908
Sekundärtrieb	Offenlaufende Rollenkette, Ritzel mit 12, 13 oder 14 Zähnen, Zahnkranz mit 61, 66 oder 68 Zähnen
Fahrgestell	Doppelrohrrahmen, Rotingschwinge mit Corte & Cosso-Gasdruckfederbeinen, Samfis-Telegabel in Kegelrollenlager
Rohrstand	1400 mm
Nachlaufwinkel	60 Grad
Nachlauf	147 mm
Federweg vorn/hinten	280 mm/300 mm
Rollen vorn/hinten	300-21-4.00-15 Metzeler Moto Cross Enduro
Bremse vorn/hinten	Grimeca-Trommelbremse selbstzug-/gestängebetätigt
Tankinhalt	7 Liter
Gewicht	102 kg (Tank leer, mit Getriebeöl)
Hersteller	Moto Aspes Sormento & C., via Maspero 29 Gavirate
Importeur	Bartoni-Produkte, Postfach 1225, 7900 Ulm
Preis	4790 Mark

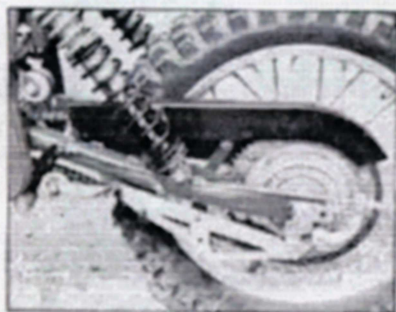
www.aspeshopi.ch

weshalb die beiden Wettbewerbsätze mit dieser Testmaschine unterm Strich nicht befriedigen. Bei der Schwere Steigerwald-Geländefahrt im fränkischen Gerolzhofen mußte unser Jungstar Klaus bereits in der zweiten Runde die Waffen strecken. Die lange Steilauffahrt war im strömenden Regen mit der Aspes aus dem erwähnten Grund nicht mehr zu schaffen. Daß bei dieser Veranstaltung lediglich zehn der 25 Starter in der Achtelliter-Klasse das Ziel sahen, mag für unseren jungen Draufgänger nur ein schwacher Trost gewesen sein...

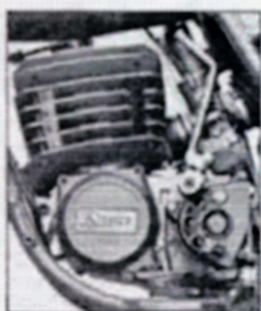
Im anderen Wettbewerb,

Fahrwerk seine Schwächen. Der Geradeauslauf läßt zu wünschen übrig, was vor allem in tiefen Längsrinnen, wie sie nun einmal zu jeder Geländefahrt gehören, zu spürbaren Problemen führt. Die Leichtigkeit wird vermisst und die Zielsicherheit, mit der manche Geländemaschinen ihren Reiter über solche Abschnitte tragen. Anteil an diesem Mangel haben zweifellos die Metzeler Sixdays-Reifen, die ihren Crosspendants in jeder Hinsicht unterlegen sind.

Die Abstimmung von Federwegen, Ansprechverhalten und Dämpfung der Federelemente ist gut getroffen. Die Federwege



Kettenführung: aufwendig und solide



Motor: durchschnittlich

Aischgrund bei Neustadt – ebenfalls in Franken –, erreichte unser Mann als 20. von 47 Gestarteten das Ziel. Ein Platz im Mittelfeld – gewiß. Zieht man aber in Betracht, daß im ersten Sonderprüfungs-Durchgang eine gute Zeit gefahren wurde und die Chancen in der zweiten Prüfung allein infolge des an der Halterung abgerissenen Schalldämpfers und dessen hastiger Reparatur begraben werden mußten, so darf man diesem Geländemotorrad die erwiesene Tauglichkeit doch bescheinigen.

In der Tat vermittelt das Fahren eine Menge Spaß. Hervorragende Qualitäten können dem Drift-Verhalten dieses Geräts attestiert werden. Vor allem der schnell gefahrene Drift auf „rund“ gesteckten Sonderprüfungen gewährt noch ein Sicherheitspolster, wie es nur selten geboten wird. Eisern hält das Vorderrad im Grenzbereich die Spur, und ganz ohne Tucken ergeben sich auf diese Weise schnelle Zeiten.

Natürlich hat auch das Aspes-

liegen an der Spitze der heutigen Norm in dieser Geländeklasse. Als funktionssicher müssen auch die bewährten Grimeca-Bremsen bezeichnet werden, deren Name seit mehreren Jahren gute Dossierbarkeit und einwandfreie Wirkung in trockenem wie auch in nassem Zustand garantiert.

Das 81er Modell hat seine Feuertaufe im mo-Test ohne technischen Ausfall bestanden. Ein wenig mag dieser Test auch dazu beigetragen haben, die zutage getretenen Mängel schnellstens zu beseitigen. So wird dieses Motorrad ab sofort mit drei verschiedenen Kettenritzeln und drei Zahnkränzen angeboten. Das ergibt neun Möglichkeiten für die Sekundärübersetzung – das dürfte genügen. Umgestellt wurde die Bereifung auf Metzeler Moto Cross Enduro, und die Seitenstütze ist bereits durch einen stabilen Mittelständer ersetzt. Damit bietet sich dem Anfänger ein konkurrenzfähiges Geländemotorrad, das eine ernste Überlegung wert ist. □