



HOPI  
RGC-125



**FEUER-  
ROTES  
SPRING-  
MOBIL**

Gratwanderung  
auf italienisch:  
Aspes Hopi 125 CR.

**H**eckenbühl, eine kleine Bergstraße in Ulm, nicht weit vom Schienen-Labyrinth des Bahnhofs entfernt. Nach langen Irrwegen endlich am Ziel. An einem abgelegenen, fast versteckten Häuschen mit Büro- und Werkstattanbauten prangt die Nummer 18.

Was dem Gros der zweirädrigen Garde sicher noch nie zu Ohren und schon gar nicht zu Augen kam, entpuppt sich als hochkarätige Moto-Cross-Schmiede. Hier hütet und pflegt Meister Barthold unter einem Stab von qualifizierten 'Bastel-Virtuosen' seine reinrassige 'Italo-Kollektion'. Angefangen von Italjet, Di Blasi und Allcars über Cimatti bis hin zu Aspes eine runde Sache. Wir betreten den Verkaufsraum: Aspes Hopi 125 RC, die Krönung des Ulmer Cross-Stalles. Styling und Design kreisen zwischen zierlich, ja fast filigran und aggressiv anmachend – dominierende Farben, wie auch sonst anders: rot-weiß. Irgendwie ein kleiner Aufreißer unter den sonst so rauhebeinigen Cross-Ge-

sellen. Dabei sollte die Betonung mehr auf 'reißen' als auf 'klein' liegen, denn wer nun glaubt, daß es sich erst ab 250 Kubik 'dreht', wird eines Besseren belehrt.

Fünf Tage später ist es dann soweit. Testfahrer und -maschine wohl auf. Vielleicht noch etwas zu kühl – aber es juckt in den Fingern. Ein Kick am Starthebel und die 125er bellt, die typischen blauen Wolken aushustend, im aggressiven Zweitakt-Sound. Mit gezogenem Choke heult das 1:13 verdichtete Aggregat in den allerhöchsten Tönen. Nichts für zartbesaitete Ohren. Nach kurzer Warmlaufphase – der Choke kann zurück – gibt's grünes Licht. 'Ready for take off!' Das Vorderrad (3.00 – 21) scheint dieser Aufforderung allzu wörtlich nachzukommen. Bis auf weiteres gibt das Vorderende der Aspes den Kontakt zur Grasnabe auf. Blitzartig schnell die Tachonadel los. Gleich auf den ersten paar Metern verabschiedet sich achtern das überdimensionale 'Kuchenblech'. Genau die Mitte – glatt durch. Ob ich

es noch erleben werde? Ein TÜV-Segen für kleine Kennzeichen jeglicher Off-Road-Maschinen! Warten wir's ab. Test- und Technikchef Gert Bender mahnt mit erhobenerm Zeigefinger; der Tadel trifft mich schon nicht mehr. Sich immerwieder abwechselnde Gras-, Lehm- und Schneeflächen verlangen höchste Konzentration. Über die Bodenhaftung entscheidet einzig der Zug am Gasgriff. Ein kurzer Gasstoß – ohne Bruch, ohne Kurstpause spürt man sofort wieder den Biß des Motors am Hinterrad. So giftig kann nur ein Zweitakter am Gas hängen. 8000 mal pro Minute gleitet der Kolben auf und ab, bis die maximale Leistung von 21 PS erreicht wird. Meister Barthold verspricht bei Tausch gegen ein zünftiges Cross-Rohr weitere 3 PS; dann jubelt das Triebwerk mit 10 000 munteren Umdrehungen – Drehzahl limit erreicht! Keine Umdrehung ohne den kostbaren fünfprozentigen Inhalt des 7 Liter Tanks. Die 1:20 Mischung wirbelt durch einen gewaltigen Dellorto-

*Fahrer und Maschine auf Tuchfühlung – erste Eindrücke faszinieren.*



Des  
Sprungteufels  
liebster  
Befehl:  
'Ready for  
take off!'



Italienisches  
Cross-Unikum:  
Rot-weiß, fill-  
gran, bissig;  
exotisch in  
Preis und Sty-  
ling.  
Six-Days Rei-  
fen krönen das  
Vorderteil. Die  
21 Pferdchen,  
entsprungen  
aus allerbe-  
stem Stall.



Vergaser mit 32 mm Durchlaß in den schlitzzesteuerten Motor, dessen Hubraum aus einem quadratischen Bohrung/Hubr.-Verhältnis (54 mm) besteht. Unten rum scheint die Aspes etwas müde. Die 125er will gedreht werden. Ab 5000 Touren beginnt das Aggregat so richtig zu schieben. Gierig frißt sich das Hinterrad (Six-Days) in der 4.00-18 Dimension durchs Erdreich. Lehmklumpen steuben nach hinten.

Rasch aufeinanderfolgende Bodenwellen mürben bereits an den 'Knochen'. Mein fahrerisches Können setzt natürliche Grenzen. Wer beherrscht jetzt hier wen? Kein Zweifel: Die Maschine fährt, bahnt sich ihren Weg - der Mensch wirbelt irgendwo über dem Tank. Richtige Profi-Crosser würden mir zeigen, was 'Trumpf' ist. Aber Spaß macht's trotzdem. Zum Thema Handling nur positives. Geradezu spiele-

risch frißt sich das italienische Unikum durch jegliche Off-Road-Passagen. Nicht zuletzt aufgrund des idealen Kampfgewichtes und des überzeugenden Federungskomforts. Vorne sorgt eine 35 mm starke ölgedämpfte 'Samfis'-Teleskopgabel mit 280 mm Dämpferstrecke für ausreichend 'Luft'. Satte 300 mm Federweg warten am Hinterrad auf. Öl/Gas betätigte Corte & Cosso-Stoßdämpfer sprechen für sich.

Zwei Grimeca-Trommelbremsen haben die 'Negativ-Beschleunigung' voll im Griff. Weder Wasser, Schlamm noch Witterungseinflüsse hinterlassen irgendwelche Wirkung. Die kontaktlose Zündung läßt sich von letzterem genauso wenig einschüchtern. Positiv-Katalog abgeschlossen. Nichts für 'bequeme Hintern', die Aspes-Sitzbank, ohnehin nur sporadisch benutzbar. Front- und Heckleuchte die-

nen wie bei den meisten GS-Modellen nur noch zur Dekoration - des Nachts bestenfalls magischer Anziehungspunkt der Motten. Äußerst sensibel, diese Blockschaltung mit den 6 Gängen. Ungewollte zaghafte Annäherungsversuche an den Ganghebel quittiert der Motor mit einem schmerzhaften Aufheuler; allzu leicht springen die Gänge 'raus, die 'oben ohne' geschaltet werden. Ein böser Schlag ins verlängerte

Rückgrat mixt die Nieren ordentlich durch - es reicht. Aber auch das Geld sollte reichen. Okay, 5000 Mark für 'nur' 125 Kubik sind 'ne Menge 'Holz'. Eingefleischte Cross-Individualisten werden sich dadurch nicht schocken lassen. Exklusive Italienerinnen hatten schon immer ihren exotischen Preis.

Text: Michael Manthey  
Foto: Ulli Praetor

## Technische Daten:

**Motor:** Luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, Hubraum 123 ccm, Bohrung/Hub 54/54 mm, Verdichtung 1:13, Leistung 21 (24) PS bei 8000 (10 000) U/min., kontaktlose Dansi-Zündung.

**Kraftübertragung:** 6-Gang-Getriebe, Ölbadkupplung.

**Fahrwerk und Bremsen:** Einrohrrahmen, vorne Samfis-Teleskopgabel mit 280 mm Federweg, Schwinge mit

Corte & Cosso-Federbeinen hinten, 300 mm Federweg, vorne und hinten Grimeca-Trommelbremsen mit 123/140 mm Durchmesser, Bereifung vorn/hinten. 3.00-21/4.00-18.

**Tankinhalt:** 7 Liter (1:20)

**Gewicht:** 98 kg

**Höchstgeschwindigkeit:**

ca. 100 km/h

**Preis:** 4950 Mark

**Importeur:** bp-Aspes (Barthold-Produkte), Heckenbühl 18, 7900 Ulm.