

Sie könnten
Zwillinge sein, die
beiden Italiener

Die Motoren gehen fast schon zu gut

Daran werden
die Japaner zu
beißen haben:
Test der
Aspes Navaho und
der Beta MX 6

Die beiden
Enduros scheinen
auf der
Cross-Piste
geboren zu sein.
Fahrer und
Maschine gehen
gemeinsam durch
dick und dünn.



VON NORBERT BAUER
UND
HELMUT REBHOLZ

Die Italiener klotzen.

Sie schicken sich an, von der 50er Klasse, die einst die Domäne der deutschen Zweiradindustrie schien und in der sich die Japaner munter tummeln, ein gutes Stück Kuchen zu ergattern. Die Südländer rücken mit Mokicks im Geländelock an. Und dieser Look ist echt, so echt wie

bei den waschechten Wettbewerbs-Apparaten.

Nicht Enduro, nicht Straße, GS heißt die Parole – und für Mokick-Unterhaltskosten, mit Führerschein Klasse fünf.

Wie ernst die Gelände-Mokicks von Aspes und Beta genommen werden wollen, zeigt die Tatsache, daß gleich Umrüstsätze angeboten werden, die sogar im Wettbewerb angemessenen Erfolg versprechen.

Das Herz muß dem 16jähri-

gen Mofa-Aufsteiger beim ersten Anblick der beiden grünen Italo-Mokicks bis zum Hals schlagen. Hat er nur auch ein wenig Faible für alles, was sich mit zwei Rädern im Gelände anstellen läßt.

Beide Maschinen warten mit einem sporterprobten Fahrwerk auf, dessen Basis bei der Beta ein Rohrrahmen mit einfachem Frontrohr ist, doppeltem Unter- und Oberzug. Die in Kegelrollenlager sitzende Marzocchi-

Telegabel mit 160 Millimeter Federweg, die Corte-Cosso-Federbeine – fünflinch verstellbar und mit Ausgleichsbehälter – sowie die mit Akront-Alufelgen und Grimeca-Konusnaben aufgebauten Räder runden das Bild sportlicher Zutaten ab. Selbstverständlich liefert dem Sechsgang-Motörchen eine kontaktlose Zündanlage den Funken.

Die kleine Aspes steht dem in nichts nach – im Gegenteil: Der Doppelschleifenrahmen mit

Die Beta hat eine in Kunststoff gekleidete Lampe. Der Tacho ist recht provisorisch angebracht, der Auspuff sehr geschickt verlegt. Im Vorder- und Hinterrad haben beide Mokicks gute Konusnaben. Bei der Beta ist der Bremsanker zugleich als Kettenführung ausgebildet. Die Handhebel sind bei beiden geschmiedet und griffgerecht geformt. Der Aspes-Motor wirkt etwas zierlicher. Die Kasten-Schwinge der Aspes ist sehr verwindungssteif.

Fotos: Mönch

So schnell sind die beiden Enduro Mokicks

Modell	Aspes Navaho		Beta MX 6	
	Ebene	Berg*	Ebene	Berg*
Beschleunigung				
0-5 km/h	0,2 s	0,6 s	0,2 s	0,5 s
0-10 km/h	1,5 s	1,7 s	1,3 s	1,5 s
0-15 km/h	1,8 s	2,4 s	1,6 s	2,2 s
0-20 km/h	2,6 s	3,6 s	2,2 s	2,9 s
0-25 km/h	3,6 s	6,6 s	3,4 s	6,1 s
0-30 km/h	5,3 s	—	4,9 s	7,0 s
0-35 km/h	7,1 s	—	6,6 s	—
0-40 km/h	9,8 s	—	8,7 s	—
Höchstgeschwindigkeit				
	53,3 km/h	3. Gang 26,9 km/h	54,1 km/h	4. Gang 32,7 km/h

So bremsen die beiden Enduros

	Aspes Navaho		Beta MX 6	
	Zeit	Weg	Zeit	Weg
aus 25 km/h	1,1 s	3,9 m	1,2 s	4,5 m
aus 40 km/h	1,9 s	10,6 m	1,8 s	11,1 m

mo 6/79

Die beiden Enduro Mokicks in Zahlen, Daten, Fakten

Modell	Beta MX 6	Aspes Navaho
Motor	Fahrwindgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, schlitze gesteuert	
Bohrung x Hub	38 mm x 44 mm	38,8 mm x 42 mm
Hubraum	49,9 cm ³	49,6 cm ³
Verdichtung	8,5	9
Nennleistung	2,1 kW (2,9 PS) bei 7000/min	2,6 kW (3,5 PS) bei 6000/min
max. Drehmoment	nicht angegeben	
Vergaser	Dellorto ∅ 14 mm	Dellorto ∅ 12 mm
Zündung	Dansi kontaktlos 6 V	
Zündkerze	Bosch W 225 T 1	Bosch W 225 T 2
Getriebe	6-Gang-Getriebe, Mehrschelbenkupplung im Oldbad	
Fahrwerk	Doppelrohrrahmen	
Federweg vorn/hinten	160 mm/180 mm	180 mm/175 mm
Gabel	hydraulisch gedämpfte Teleskopgabel, ∅ 33 mm	
Federbeine	Corte & Crosso Gasdruckdämpfer, 5fach verstellbar	
Länge	1970 mm	1960 mm
Bereifung vorn	2.50"-21" Metzeler	2.50"-21" Metzeler
Bereifung hinten	3.00"-18" Metzeler	3.50"-18" Metzeler
Bremse vorn	Grimeca-Alu-Konusnaben, ∅ 125 mm	
Bremse hinten	Grimeca-Alu-Konusnaben, ∅ 123 mm	
Lenkerhöhe/Lenkerbreite/Sitzbankhöhe	1120 mm/800 mm/880 mm	1070 mm/850 mm/850 mm
Gewicht, vollgetankt, mit Werkzeug und Öl	82 kg	84 kg
Bodenfreiheit	250 mm	
Verbrauch	3,4 Liter/100 km	3,1 Liter/100 km
Preis/Nebenkosten	2650 Mark/140 Mark MX 6 2450 Mark/140 Mark	2575 Mark/50 Mark 2440 Mark/50 Mark einstufig
Hersteller/Importeure	Società Italiana Motocicli, Rignano sul Arno D. Hansen GmbH, Lichtenthaletal Str. 83, 4800 Baden-Baden A. — CH: —	Fabrice Moto Aspes Gallarate D. Barthold Produkte, Heckenbühl 16/18, 7900 Ulm A. Franz Dörfer KG, Triester Str. 41, 1232 Wien/Inzersdorf CH: Gentileman S.A., Via Cantonale 147, 6942 Savose/TI

dreifachem Oberzug ist für harten Einsatz geeignet. Die Zutatensind fast dieselben: Aspes-Gabel mit 180 Millimeter Hub, Leichtmetall-Felgen und bei der Beta Metzeler-Geländereifen und Sechsgang-Motor versprechen für ein Mokick ausgesprochen weit gesteckte Einsatzgrenzen.

Die Startnummernschilder und die Kunststoff-Kotflügel unterstreichen den speziellen Typ dieser Art Mokicks.

Eine fast unübersehbare Flut von teilweise hervorragenden 50ern kommt nun aus Italien.

Die Importeure in Deutschland haben zur Zeit nur ein Problem: Die Motoren der Italo-Enduros lassen sich mit geringem Aufwand kaum für die deutschen Bestimmungen drosseln. Italien kennt keine Unterscheidung zwischen Kleinkraft- und Mokick, deswegen geht die Abnahme dieser Fahrzeuge sehr schleppend voran.

Mächtig voran geht es allerdings im Gelände mit der Beta und der Aspes. Die sportreinen Fahrwerke, die mehr als einen gedrosselten Motor vertragen, erlauben eine fast unerschämte Fahrweise auf dem Moto-Cross-Gelände. Eigentlich stehen diese beiden ihren „großen Vorbildern“ in keiner Weise nach. Kurvenfahren, große Steigungen erklimmen oder „kleine Sprünge“ vollführen ist kein Problem. Die Beta hatte im Gelände sowie auf der Straße in Sachen Motor die Nase leicht vorn – die Motor-drosselung wurde hier besser verkraftet. Der Drehmomentverlauf ist fülliger als der der Aspes. Aspes Importeur Barthold: „Wir werden diesen Nachteil bald beseitigt haben.“

Dafür bremste die Aspes um Bruchteile von Metern besser, obwohl beide Modelle die gleichen Bremsen haben. Auf schlammigem Untergrund war die Aspes wegen des breiteren Hinterradreifens (3.50 gegenüber 3.00) besser zu beschleunigen. Auf trockener Piste und auf der Straße schenken sich die „Fast-Zwillinge“ nichts.

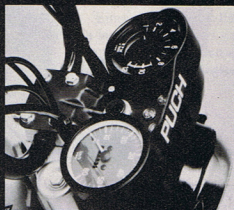
Die Lenkarmaturen, Stoßdämpfer und Reifen stammen vom gleichen Zulieferer. □



X50

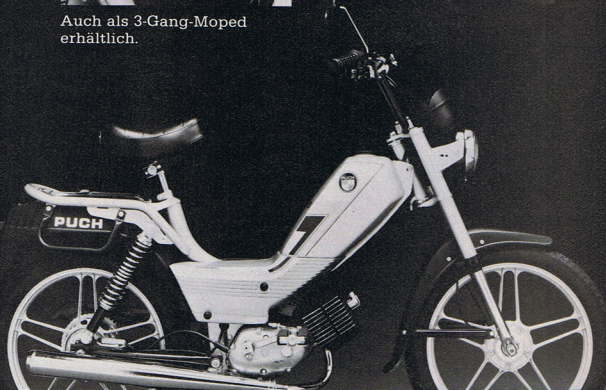
Das Langzeit-Mofa. Starker, robuster Motor. Weiterentwickelt auf der Basis einer Konstruktion, die Experten seit Jahrzehnten als unverwundlich bezeichnen. Anlaßmechanik wie beim Kickstarter (keine Tretkette). 2-Gang-

Handschaltung. Vorbildliches Getriebe. Sport-Rohrrahmen mit einbezogener Tankpartie. Über 400 km Aktionsradius bei Normverbrauch. Magnesium-Räder mit superbreiten Reifen (2,50"). Hydraulisch gedämpfte Telegabel. Sportliche Federbeine. Komfortabler Schwingsattel (sportliche Sitzbank zum Nachrüsten). Tacho-Cockpit (Drehzahlmesser nachzurüsten). Leuchtstarker Sportscheinwerfer 105 mm Ø. Bremslicht. Schutz-„Bleche“ aus Kunststoff. Farbe: blau oder rot.



Auch als 3-Gang-Moped erhältlich.

Bei Ihrem Puch-Fachhändler.



Deutsche Steyr-Daimler-Puch GmbH.
8228 Freilassing, Postfach 169
Telefon (0 86 54) 20 61