

Hierpark:
Wer ist drinnen,
wer draußen?





Technische Daten:

Aprilia RC 50

Motor: luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, Gemischtschmierung 1:50, Hubraum 49,6 ccm, Verdichtung 1: 13,5, Nennleistung 2,9 PS bei 5200 U/min,

Kraftübertragung:

Sechs-Gang-Getriebe, Mehrscheibenkupplung im Ölbad

Fahrwerk: Einträger-Doppelrohrrahmen, Aprilia-Teleskopgabel vorne, Marzocchi-Federbeine hinten, Drahtspeichenräder

Tankinhalt: 7 Liter

Gewicht: 68 kg

Preis: 3218 Mark

Aprilia RC 50 Special Motor:

luftgekühlter Einzylinder-Zweitakt-Motor, Gemischtschmierung 1:50, Hubraum 49,6 ccm, Nennleistung 2,9 PS bei 5200 U/min

Kraftübertragung:

Sechs-Gang-Getriebe, Mehrscheibenkupplung im Ölbad

Fahrwerk: Einträger-Doppelrohrrahmen mit Aluminium-Kastenschwinge hinten, Aprilia Teleskopgabel vorne, Marzocchi Federbeine hinten, Drahtspeichenräder

Tankinhalt: 7 Liter

Gewicht: 68 kg

Preis: 3750 Mark

Aprilia MX 50 Motor:

luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, Gemischtschmierung 1:50, Hubraum 49,6 ccm, Leistung 13... PS bei 10500 U/min, Verdichtung 13,5:1

Kraftübertragung: Mehrscheibenkupplung im Ölbad, fußgaschaltetes 6-Gang-getriebe

Fahrwerk: Doppelschleifen-Rohrrahmen mit Aluminium-Kastenschwinge hinten, Corte & Cosso Hinterradfederbeine mit separatem Gasreservoir, Drahtspeichenräder

Tankinhalt: 7 Liter

Gewicht: 68 kg

Preis: 4280 Mark

Satte fünfundvierzig Grad-Gefälle wohlge-merkt – etwa einhundert Meter lang, mit tückischen Bodenwellen im letzten Drittel. Zögernd stehe ich an der Kuppe des Steilhangs. Auf meiner Stirn bilden sich dicke Schweißperlen. Seit einer halben Stunde toben wir zu dritt durch's Gelände. Meine untrainierten Fingergelenke schmerzen zum Verrücktwerden. Völlig verkrampft versuche ich erst gar nicht, die Hände zu öffnen. Unter dem Schulterschutz hat sich längst ein Schweißbad entwickelt. Was man uns da zum Test in die Hand gegeben hat, ist nicht kleinzukriegen. Drei nagelneue Aprilias – zweimal Mokick, einmal Wettbewerbsmaschine –, an denen kaum eine Schwachstelle zu entdecken ist. Schon der Anblick dieser rot-lackierten Geländemaschinen läßt das Herz jedes Cross-Fans um Oktaven höherschlagen. Langbeinig wie Grashüpfer – zum Sprung bereit. Eine Herausforderung an jeden, der bereit ist sich an Grenzen, die die Technik setzt, heranzuwagen. Schon der 2,9 PS starken RC 50

Importeur: Adolf Dauser Eberdinger Str. 8, 7143 Vaihingen/Enz Tel. 07042/ 77993

sieht man ihr Einsatzgebiet auf den ersten Blick an. Dieses Modell, lediglich mit einer Hinterrad-Rohrschwinge und einfachen Vollnabenbremsen (118 mm Durchmesser) ausgerüstet, ist bereits durch den österreichischen TÜV. Sämtliche drei Modelle stehen in Deutschland kurz vor der TÜV-Abnahme oder sind mit Erscheinen dieses Hefts bereits abgenommen. Die RC 50 wurde als einzige für Sozusbetrieb ausgelegt – dank längerer Sitzbank und an der Schwinge befestigter Fußrasten. Puristischer geht es bei der RC 50 spezial zu. Der 2,50x21er Pirelli Hinterreifen, der bei der RC 50 zwischen rotlackiertem Rohrgestänge läuft, wird bei der ‚Special‘ von einer verwindungssteiferen und solideren Alukastenschwinge in der Bahn gehalten. Die konischen Bremsen mit 7 mm Durchmesser gegenüber der RC sollen für bessere Bremswirkung sorgen. Dieses Plus an Geländetauglichkeit muß allerdings mit einem Aufpreis von rund 500 Mark bezahlt werden. Ob

dies bei einer Leistung von knapp 3 PS notwendig ist, sei dahingestellt. In den restlichen Details (Plastiktank, Radstand, Leistung, Bodfreiheit, Gewicht usw.) sind die beiden Modelle bis auf's i-Tüpfelchen gleich. Klar, daß Aprilia neben diesen vergleichsweise zivil motorisierten Geräten noch eine Überraschung auf Lager hat: Den ‚Überhammer‘ MX 50, die Geländesportausführung der drei gefahrenen Modelle. Hier strecken selbst potente Konkurrenten aus den Häusern Maico und Van Veen die Gabeln. Ordentlich am Gas gehalten, powert der Minarellimotor willig seine 13,5 PS auf das Hinterrad. Erster und zweiter Gang sind wie geschaffen für Einradprofis. Gebannt stehe ich immer noch vor dem ‚Abgrund‘. 30 Meter tiefer wartet eine Gruppe Schaulustiger darauf, daß ich endlich ‚abhebe‘. Neben mir meine zwei Mitbesten. Auch ihnen ist anscheinend etwas mulmig zumute. Noch einmal durchdenke ich meine bisherigen Fahreindrücke: Alle drei Maschinen

haben ein Fahrwerk, das bei der gebotenen Motorleistung nie überfordert werden kann. RC 50 und RC 50 spezial sind mit Aprilia Teleskopgabeln vorn und mit Marzocchi Federbeinen hinten ausgestattet. Bei der MX 50 war den Konstrukteuren das Feinste gerade gut genug: Marzocchi Teleskopgabel vorn, Corte und Cosso Federbeine mit separatem Gasreservoir hinten, Bodenwellen schlucken alle drei Maschinen ohne eine Spur von Fahrwerksunruhe. ‚Riesensprünge‘ verdauen die Federbeine ohne das verräterische ‚Klack‘, das ein durchgeschlagenes Element ankündigt. Von Fahrwerk und Federung sind also keinerlei Rückschläge zu erwarten. Warum nicht hinein in's gewagte ‚Vergnügen‘? Langsam rollt die Maschine nach vorn. Das Vorderrad zeigt bereits im 45 Grad Winkel in Richtung Tal. Noch einmal steige ich in die Bremsen, schalte vom ersten in den zweiten Gang – im ersten wäre die Drehzahl des Motors zu hoch. Das Hinterrad

fängt automatisch an zu stempeln. Konzentration, die gestreßten Adern meines Unterarms schwellen beängstigend an, krampfhaft hänge ich am Lenker. Bremsen los – Motorbremse setzt ein – immer schneller geht es nach unten – gequält heult der Motor – jetzt nur nicht bremsen, sonst machst du Bekanntschaft mit dem Erdreich. Einfach laufen lassen. Rodeo – ein Kinderspiel gegen das, was mir jetzt blüht. Auf und ab schießt die Aprilia über Bodenwellen und dennoch – oh Wunder – kein Überschlag. Die rettende Ebene rückt greifbar nahe, noch zwei Meter – geschafft! Als ich mich umdrehe, stehen meine Mitstreiter neben mir, grinsend, sie haben bestimmt dasselbe durchgemacht. Übereinstimmung ohne Worte. Einheitslich auch unser Urteil: Die Neuen von Aprilia – Spitzenreiter! ★

Text: Michael Eder
Foto: Michael Eder, Jürgen Plankenhorn, Gert Bender, Uli Praetor.