

Aspes RCL 80 Spezial

# Heiße Rote

Wie von den Italienern nicht anders erwartet, bietet Aspes ein Enduro-Leichtkraftrad mit ausgeprägter Eignung fürs Gelände an. Pate standen dafür die Cross-Renner dieser Marke.



Eine Enduro soll diese 80er sein? Wie eine echte Wettbewerbs-Maschine sieht sie aus. Fast zu sehr wie eine Echte, möchte man sagen, denn die überlangen Federwege wirken etwas unproportioniert zu dem kurzen Radstand. Das Motorrädchen scheint beinahe höher als lang.

Beim Aufsitzen bekomme ich zu spüren, daß der optische Eindruck nicht täuscht: Ein knapper Meter Sitzhöhe bewirkt, daß ich mit den Füßen die Erde nur mit Mühe erreiche. Höhe hat die Aspes all ihren Konkurrenten voraus. Nicht einmal die richtigen Gelände-Apparate in der 80er Klasse sind so hoch. Aber die Sitzbank ist weich und bequem, die Sitzposition einwandfrei.

Der schlitzgesteuerte Minarelli-Motor läuft nach dem ersten Tritt auf den Kickstarter. Die Kupplung liefert keinen Anlaß zu Kritik, und das Sechsgang-Getriebe ist exakt und blitzschnell zu schalten — auch ohne Kuppelung.

Hoch thront der Fahrer über der Straße. Obwohl die Vorderradbremse nur mäßige Verzögerung bringt, taucht die Gabel beim Bremsen stark ein, und das Heck hebt sich unangenehm hoch. Dieses Verhalten wird hervorgerufen zum einen durch die recht lasch gedämpften Bitubo-Federbeine, zum andern durch die gelenkige Abstützung des Hinterrad-Bremsankers unmittelbar gegen den Rahmen.

Bekanntlich wird durch diese Anordnung das Stempeln des Hinterrads beim Bremsen weitgehend vermieden. Andererseits sind aber Richtung und Abstand dieses gelenkigen Bremsankers zum Schwingenholm Kriterien für das kinematische Verhalten der Hinter-

radschwinge. Dadurch erklärt sich das Anheben des Maschinenhecks schon allein bei Betätigung der Hinterradbremse.

Die erwähnte schwache Dämpfung der Federbeine ist allerdings nicht als ernster Mangel zu betrachten. Der große Vorteil dieses relativ jungen italienischen Dämpferfabrikats ist die Zerlegbarkeit der Dämpfer. Im Falle eines Defekts ist dadurch eine kostensparende Reparaturmöglichkeit gegeben. Außerdem ist die Dämpfungskraft in weitem Bereich einstellbar.

Nicht nur äußerlich gleicht die Samfis-Telegabel den einst berühmten Ceriani-Gabeln. Auch ihr Verhalten ist ähnlich: In neuem Zustand ist sie recht schwergängig und spricht auf geringe Unebenheiten kaum an. Das bessert sich aber mit fortschreitender Betriebsdauer zusehens; vor allem, wenn hin und wieder ein Abstecher ins Gelände gemacht wird.

Apropos Gelände: Es bedarf nicht sonderlich großer Aufmerksamkeit, um zu spüren, daß die RCL 80 genau dafür konzipiert ist. Schon ein Blick auf den Rahmen verrät, daß er für mehr als nur einfachen Straßenbetrieb gemacht ist, daß er mehr aushält als den Spaß des Hobby-Endurofahrers. Das einfache Frontrohr mit doppeltem Unterzug und Dreifach-Oberzug signalisiert die Wettbewerbstauglichkeit dieses Fahrzeugs — zunächst allein aus der Sicht der Haltbarkeit betrachtet. Weitere hochwertige Details sind die Nadellagerung der Hinterradschwinge und die Führung der Gabel in Kegelrollenlagern. Solche Dinge sind durchaus nicht selbstverständlich bei einer Enduro-80er.



Verwindungssteifer Rahmen

Im Gelände oder sogar auf der Cross-Strecke ist die Aspes untrüglich in ihrem Element. Nur der Lenkeinschlag erweist sich in engen Kehren als zu gering. Das Umhertoben auf dem Schotterstück, Bolzen durch die tiefen Bodenwellen, Springen, Driften — das macht ungeheuren Spaß und läßt fast vergessen, daß man es mit einer den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend gedrosselten 80er zu tun hat.

Da muß sich der mit solchermaßen gestutzten Flügeln versehene Motor schon

Hinten extremer Federweg



Fotos: Gebhard