

**E**rste Aufgabe beim HRD-Test: den Buchstabenalat entwirren. Die offizielle Typenbezeichnung lautet HRD RPE 80 Spezial. HRD, der Markenname, steht für Happy Red Devil („Glücklicher Roter Teufel“), und RPE heißt Red Power Enduro („Rote Kraft Enduro“). Neben der Spezial gibt's noch eine verfeinerte Ausführung mit stärkerer Gabel und kräftigeren Rädern, die Competition, die dann auch im Wettbewerb eingesetzt werden kann. Wer es noch genauer wissen will, kann sich an den Importeur, die Firma Barthold Produkte, Heckenbühl 16-18, 7900 Ulm, Telefon 07 31/5 20 05, wenden.

Die Typenbezeichnung charakterisiert das Meisterwerk italienischer Handwerkskunst treffend: Die ganz in

# Rotes Teufelchen

## Fahrbericht HRD RPE 80 Spezial

**Die italienische HRD fällt unter den 80er-Enduros auf wie ein bunter Hund. Sie ist konsequent für Fahrten über Stock und Stein konzipiert, kein Gelände ist ihr zu schwer. Was kann sie sonst noch alles?**

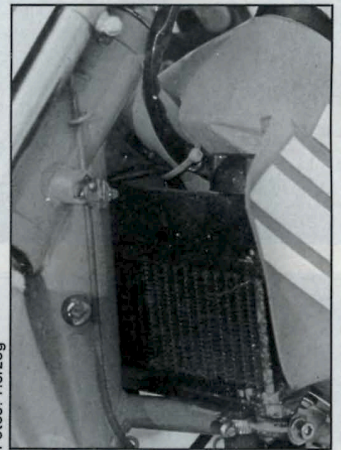
Rot gehaltene und mit weißen Streifen verzierte Enduro ist bildschön. Und sie läßt keinen Zweifel daran, daß sie für den Spaß im Gelände geschaffen wurde.

Die langhubige Telegabel mit 32er Standrohren, die zwei kräftigen Bitubo-Federbeine, die grobstolligen Reifen und die crossmäßige Ausstattung fordern geradezu zum Ritt über Stock und Stein heraus.

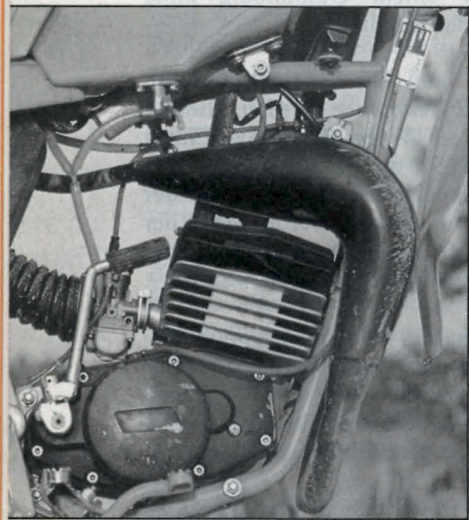
Kaltstarter gedrückt, und schon nach dem ersten Tritt läuft der Minarelli-Motor mit dem wassergekühlten Zylinderkopf. Die Auspuffgeräusche sind kernig, aber gut gedämpft, das ist bei den Enduros nicht immer so. Schon nach wenigen Metern kann der Choke zurückgeschoben werden, das Triebwerk nimmt willig Gas an.



Fotos: Herzog



**Ganz oben: gutplazierter Wasserkühler. Unten: Vorderradbremse sehr gut dosierbar. Links: Spezialität der HRD, Geländefahren**



**Ganz oben: Die rot-weiße HRD ist ein optischer Lektorbissen. Unten: Minarelli-Motor mit guter Leistung im unteren Drehzahlbereich**

Im unteren Drehzahlbereich besitzt der Minarelli-Motor viel Kraft, doch bei 6000 Touren riegelt er schlagartig ab. Im Gelände stört das nicht. Die ersten vier Gänge sind ausgezeichnet abgestuft und machen den Offroad-Trip zum Vergnügen. Abseits befestigter Wege ist die RPE 80 voll in ihrem Element. Selbst die härtesten Attacken auf das Fahrwerk stecken die Federungselemente weg. Vorn hat der HRD-Fahrer 250 mm, hinten 280 mm Federweg zur Verfügung.

Alles an der 80er ist für den Offroad-Betrieb konzipiert: Der breite, rot lackierte Geländelenker mit den geschmiedeten Hebeln und dem Gasdrehgriff mit umgelenktem Bowdenzug, die weit auf den Tank hochgezogene Sitzbank, die schmalen Fußrasten, stark verzahnt und

ebenso wie der Schalthebel klappbar. Man braucht also keine Sorge zu haben, wenn es einmal hart zugeht, der HRD wird es kaum schaden.

Da wirken die für eine Straßenzulassung notwendigen Teile wie Fremdkörper. Zum Beispiel der mickrige Tacho, der Rückspiegel oder die an der Hinterradschwinge befestigten Soziusrasten.

Und auch der Motor ist beim Straßenbetrieb überfordert. Die letzten beiden Gänge des Sechsgang-Getriebes sind viel zu lang übersetzt und können deshalb nur bergab richtig ausgenutzt werden.

Das Getriebe läßt sich auch ohne Kupplung schalten, nur ist die Rastung der Gänge, vor allem beim Schalten mit Kupplung, nicht immer exakt.

Der Sitzkomfort auf der langen, gut gepolsterten Bank ist gut, und selbst für den Sozius bleibt genug Platz. Mit einer Sitzhöhe von 890 mm zählt die HRD zu den Extrem-Enduros, auf der auch langbeinige Fahrer nur mit den Zehenspitzen den Boden berühren.

---

### **Gute Bremsen, schlechtes Licht**

---

Das Fahrwerk, ein Einrohr-rückgrat mit zwei Unterzügen, ist stabil und verwindungssteif. Weder im Straßenbetrieb noch im Gelände gibt's Fahrwerksunruhen zu beklagen.

Die serienmäßig montierten Crossreifen stellen den HRD-Reiter vor wenig Probleme. Im Gelände sorgen sie für gute Traktion. Auf der

Straße läßt sich's damit auch ganz gut leben.

Die zwei kleinen Trommelbremsen sind exakt zu dosieren und bringen, selbst nach Wasserdurchfahrten und längerer Regentour, ausgezeichnete Verzögerungswerte.

Etwas mickrig ist die Lichtmaschine des 6 Volt-Scheinwerfers. Das Abblendlicht ist miserabel.

Trotz der erwähnten Mängel ist die HRD ein gelungenes Leichtkraftrad für leichtes und schweres Gelände. Auf der Straße fühlt sie sich nicht so zuhause. Daß Exklusivität ihren Preis hat, beweist diese Enduro wieder: 4490 Mark sind viel Geld für eine 80er. Als Gegenwert erhält der Käufer aber wirklich einen glücklichen roten Teufel.

*Hatto Poensgen*