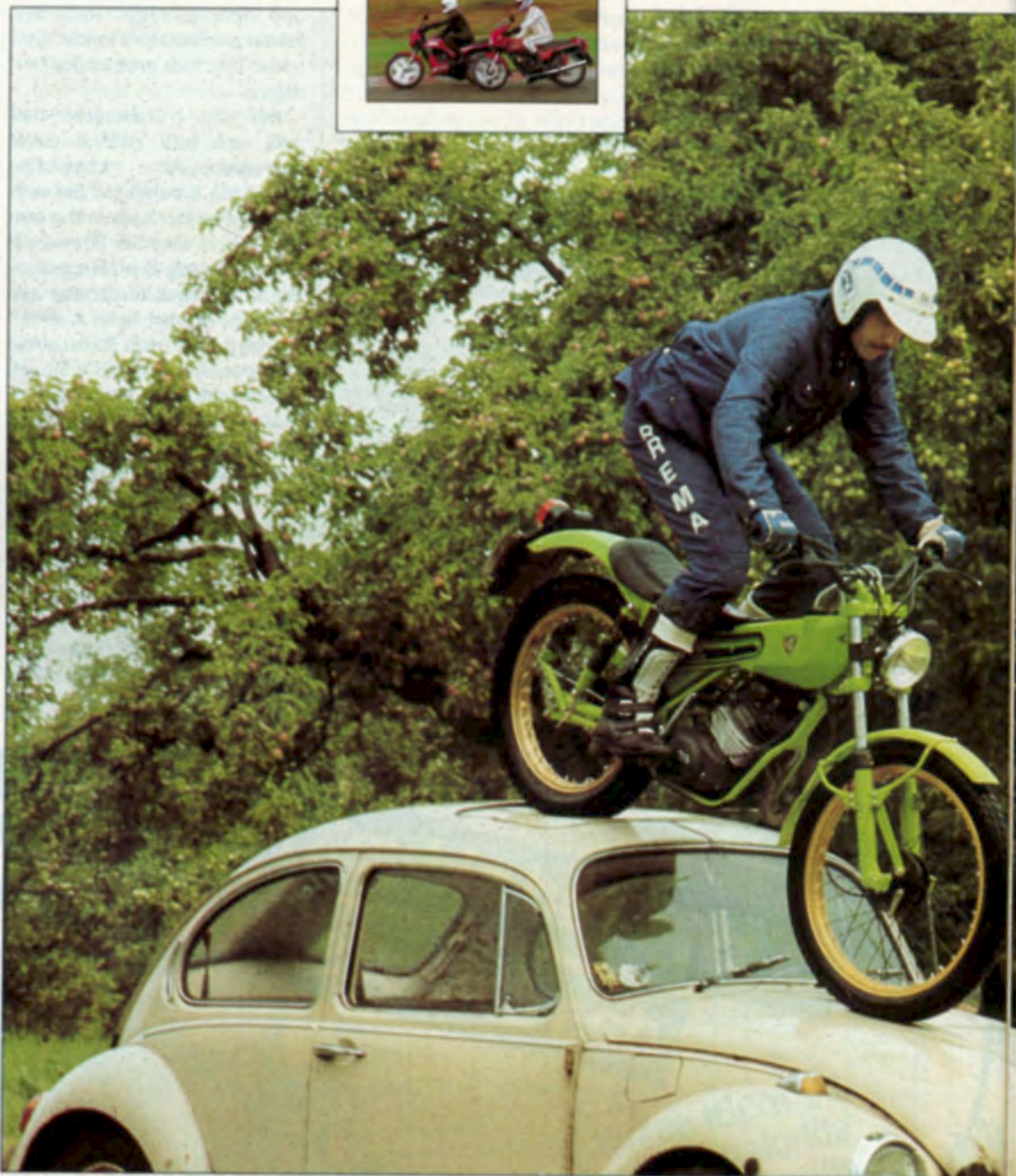


Angenommen, Ihr steht mit Eurem Zweirad in einem dichtgedrängten Stau und wollt nicht warten. Ihr könnt wahrscheinlich versuchen, Euch im Slalomkurs zwischen den Fahrzeugen durchzuquetschen. Das ist aber nicht ganz ungefährlich, und oft fehlt auch der nötige Platz. Für den Besitzer einer Trialmaschine gibt es noch eine andere Möglichkeit: tief durchatmen, Anlauf nehmen, Vorderrad mit einem kurzen Zug am Lenker anheben, gleichzeitig etwas Gas geben und – drüber über die Autos! Nach geglücktem Streich ein wohlgemeinter Dankesgruß an die verblüfften Fahrzeugbesitzer – und jeder Autofahrer wird Verständnis für diesen Überholvorgang und die kleine Beule im Dach haben.

Das geht auch mit der 80er von Italjet. Unsere Bilder zeigen, wie. Bei diesem kleinen Hubraum schon von einer richtigen Trialmaschine zu sprechen, wäre vor ein paar Jahren eher vermessen gewesen. Hohes Drehmoment bei niedrigsten Drehzahlen, Schwungmassen, die ein Fahren unter Schrittgeschwindigkeit ohne Zuhilfenahme der Kupplung ermöglichen, dennoch schnelles Ansprechen auf den Dreh am Gasgriff – diese Voraussetzungen für einen Trialmotor waren früher ausschließlich eine Trumpfkarte der hubraumstärkeren Motoren.

Neuerdings jedoch glänzen auch 50er und 80er mit solchen Eigenschaften. Die Erziehung zu trialmäßigen Tugenden scheint eine Domäne der italienischen Hersteller geworden zu sein. Zuerst war es Fantic, deren Kleinmotoren auf Trialwettbewerben begeistern konnten. Nun gelang es auch Italjet, den vom italienischen Motorenhersteller Minarelli gelieferten Triebwerken die hohe Trialschule beizubringen. Geänderte Überströmkanäle, veränderte Steuerzeiten und ein ganz auf die Spezialverwendung abgestimmtes Getriebe

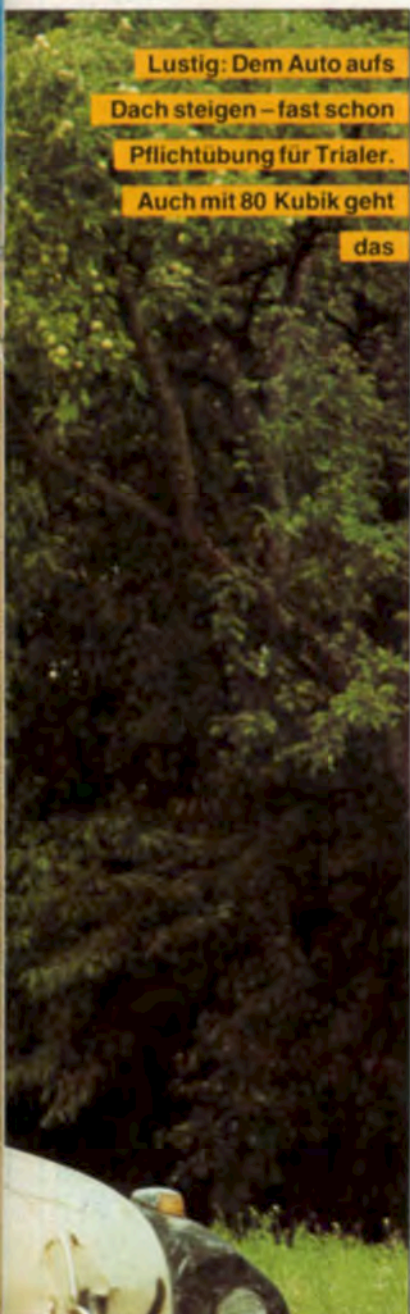
Foto: Schnebe



Test Italjet Trial 80

Munterer Heuhüpfer

Vor rund zwei Jahren holte sich Italjet den Bultaco-Chefkonstrukteur nach Italien und schuf ein Trial-Programm von 50 bis 350 Kubikzentimeter – alle grasgrün und langbeinig wie Heuhüpfer.



Lustig: Dem Auto aufs Dach steigen – fast schon Pflichtübung für Trialer. Auch mit 80 Kubik geht das

stirbt der Motor schlagartig ab, oder aber Fahrer und Gefährt machen einen gewaltigen Satz nach vorne, vorausgesetzt, der Pilot befindet sich schon im Sattel. Richtig: die Kupplung ist im kalten Zustand nur schwer zu einer Trennung zu bewegen. Mehrmaliges Betätigen bei laufendem Motor und genügend Gas beim Einkuppeln bringen Abhilfe. Los geht's.

Flott geht der kleine Knatterer zu Werk. Die ersten vier Gänge sind rasch durchgeschaltet. Im längsten Gang zeigt der Tacho etwa 90 bis 100 Kilometer pro Stunde an. Abgesehen von der trialmäßigen Sitzposition erscheint das Fahrgefühl ähnlich einer Straßenmaschine: tadelloser Geradeauslauf und

beschaffenheit im Unklaren. Hinzu kommen Vibrationen mannigfaltigster Art, die Fahrer und zahlreiche Befestigungsteile das Fürchten lehren. Fast erscheint es ratsam, immer jemanden hinter sich herfahren zu lassen, der die abvibrierten Teile einsammelt. Doch die Italjet ist eben eine echte Trialmaschine und keine Enduro oder Straßenmaschine – und wer würde schon an einer Straßenmaschine mangelnden Komfort im Gelände kritisieren?

So erscheint die Italjet 80 auch in zwei Ausführungen: Einmal in der Sportversion ohne Straßenzulassung, und ein andermal mit Licht, Hupe und Zulassungszwang. Außerdem

Und nun kurz das Vorderrad angehoben, und mit durchdrehendem Hinterrad die Böschung hinauf. Ein etwas breiterer Hinterradreifen, wie er bei größeren Trialmaschinen verwendet wird, wäre wünschenswert.

Nächste Sektion: eine Steilauffahrt mit starken Unebenheiten und großen Steinen. Ein Stück, bei dem es auch mit einer größeren Wettbewerbsmaschine Schwierigkeiten geben könnte. Anlauf im dritten Gang mit hohem Tempo, die Italjet beginnt zu springen wie ein wildgewordenes Pferd, die Drehzahl nimmt ab, runterschalten und – nichts. Der Motor stirbt kläglich ab. Der Sprung zwischen dem 3. und

Übertrieben: Gleich zwei Tanks für die 1:100 Mischung, aber beide zusammen fassen bloß zehn Liter



Schlicht: Der Tacho mit Kilometer- und Meilen-Skala. Einen Drehzahlmesser braucht man nicht dazu



zeichnen den Zweitakter nun aus: Sechs Gänge, wobei die ersten vier dicht zusammen liegen und der fünfte und sechste für schnelleres Vorwärtkommen entsprechend lang übersetzt sind. Anfahren kannst Du getrost im zweiten oder sogar dritten Gang.

Ein Tritt auf den Kickstarter, und das zweitaktsspezifische Knattern ertönt. Den Choke benötigt man nur bei niedrigen Temperaturen. Kupplung ziehen und . . . jetzt können zwei Dinge geschehen: entweder

angenehmes, problemloses Verhalten beim Kurvenfahren.

Ist man von Trialbremsen eher gewohnt, daß sie bereits beim Schwitzen des Fahrers den Dienst quittieren, zeigen sich die Italjetbremsen sehr belastbar. Nur bei längeren Tauchaktionen kann Wasser in die Trommel geraten.

Wer länger auf der Achtziger thront, empfindet das Fahren unangenehm, denn die spartanisch gepolsterte Sitzbank läßt trotz weicher Federbeine den Fahrer nie über die Fahrbahn-

hält Italjet-Importeur Linz zwei unterschiedlich lange Sitzbankvarianten bereit.

Doch nun ab ins Gelände. Erstaunlich ist die Kraft des Motors im unteren Drehzahlbereich. Selbst starke Steigungen lassen sich im ersten Gang nahezu mit Standgas in Kriechgeschwindigkeit bewältigen. Versuchen wir's mit einer Bach-Sektion: ein schmales und steiniges Bachbett lädt zum Kunstradeln ein. Spielend lassen sich die 71 kg Lebendgewicht um die Steine dirigieren.

2. Gang ist doch zu groß, der Motor gelangt nicht wieder in drehmomentstarke Drehzahlen. Umso lauter hört man nun den Fahrer fluchen, der samt Achtziger den Berg wieder hinunter saust und mit einem Schrei in einer riesigen Staubwolke versinkt.

Der Italjet sieht man allerdings nichts an: Kunststofftank und Schutzblech sind robust. Nächster Versuch: anfahren im zweiten Gang, runterschalten und – mit durchdrehendem Hinterrad Zentimeter für Zen-

timeter das steilste Stück hinauf. Jetzt packt der Hinterradreifen wieder und mit Hängen und Würgen ist die Italjet – mit Fahrer wohlgekerkt – oben. Puh, trotz allen Schwungmassen will die Italjet bei extremen Hindernissen doch Drehzahl sehen. Hier ist eben der geringe Hubraum spürbar.

Auch die recht kurz gehaltenen Federwege sind gewöhnungsbedürftig. Bei höherem Tempo hat die leicht ansprechende Betor-Gabel alle Mühe, stärkeren Unebenheiten zu folgen. Die dreifach verstellbaren Federbeine arbeiten indes tadellos. Pflichtübungen, wie Treppenfahren, Böschungen hinauf und hinunter, oder

Spitzkehren auf dem Hinterrad und lange Fahrten auf dem Hinterrad lassen sich problemlos bewältigen.

Doch sollte einmal der Motor in einer schwierigen Situation absterben und der Fahrer will mit eingelegtem Gang wieder starten, hat er Pech gehabt. Um den Zweitakter wieder zum Leben zu erwecken, muß erst der Leerlauf gesucht werden, denn der Kickstarter greift zwischen Getriebe und Kuppelung an. Einen weiteren Minuspunkt verdient die schlechte Geräuschdämpfung des Motors. Da vorwiegend in trialmäßigem Gelände, wie Wald oder sonstigen, eher ruhigen Gebieten gefahren wird, erscheint



dies als ausgesprochen störend.

Der Einschleifen-Rohrrahmen erscheint stabil. Er ist mit einer Kunststoffschicht überzogen, um einer frühzeitigen Korrosion entgegen zu wirken. Bei unserer Testmaschine brachte dies allerdings keinen erkennbaren Vorteil. Der Lack blätterte trotz der Schutzmaßnahme an einzelnen Stellen ab und es zeigten sich Rostansätze. Die Felgen von Akront sind nach Trialmanier aus Alumi-



Trockenes Styling: Das Erscheinungsbild der Ital-Trial, einstellbarer Ketten- spanner (Bild oben)

nium gefertigt. Ebenfalls trialmäßig ist die Ausstattung der Achtziger: ein kleiner Tacho und ein Kombischalter ist alles.

Normalerweise fährt man mit einer Trialmaschine nicht oder nur wenig im Dunkeln. Das sei auch für die Italjet dringend empfohlen. Denn zwischen dem Auf- und Abblendlicht des völlig unterdimensionierten Scheinwerfers gibt es eine Dunkelphase von etwa einer Sekunde. Dies aber heißt, daß man bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h immerhin eine Strecke von 22 Metern in völliger Dunkelheit zu fahren hat.

Die Italjet 80 wurde als Jugend-Trialmaschine konzipiert. Daß sie diesem Anspruch in jedem Fall Genüge leistet, hat sie im Test eindrucksvoll bewiesen. Für Trial-Sektionen und anspruchsvolles Gelände ist diese Maschine eine der besten Achtziger auf dem Markt. Wer allerdings eine Enduro sucht, um vorwiegend auf der Straße zu fahren, wird sicher mit der Italjet nicht glücklich. Zu kompromißlos ist sie auf schweres Gelände getrimmt – was eben sie zu einer vollwertigen Trialmaschine macht.

Harry Korp



Nasse Füße: Die nimmt der Trialfahrer in Kauf – auf solchen Pisten ist die Italjet zuhause

mo 10/82

Die technischen Daten der Italjet 80 Trial

Motor:	Luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor mit Schlitzsteuerung, Mischungs-Schmierung 1:100
Hubraum	74,7 cm ³ (Bohrung x Hub 46,5 x 44 mm)
Verdichtung	12,5
Leistung	6,6 kW (9 PS) bei 7500/min.; maximales Drehmoment 0,95 Nm bei 5000/min
Vergaser	Ein Dellorto PHBG 19 – AS
Elektrische Anlage	Wechselstromgenerator 6 V 30 W, Magnetzündung kontaktgesteuert.
Kraftübertragung	Primärtrieb über Rollenketten Z 14/63, Mehrscheibenkupplung im Ölbad, Sechsganggetriebe, Gangstufen: 9/33, 12/30, 15/27, 18/25, 22/21, 25/17, Sekundärkette zum Hinterrad.
Fahrwerk	Einrohrrahmen mit doppelten Unterzügen, hydraulisch gedämpfte Betor-Teleskopgabel, dreifach verstellbare Federbeine mit hydraulischer Dämpfung.
Räder	Stahlspeichenräder mit Alufelgen, Bereifung vorn 2.75-21 Trial, hinten 3.50-18 Trial.
Bremsen	Trommelbremsen hinten und vorn Ø 122 mm.
Radstand	1225 mm
Sitzbanklänge	630 mm
Gewicht	75 kg fahrfertig incl. Kraftstoff
Tankinhalt	4 Liter, Testverbrauch 4 Liter/100 km
Preis	Straßenversion ca. 3600 Mark Sportversion ca. 3350 Mark