

Easy
Rider

Mokicktest

Motocross-As Hans Maisch
testet das Aspes Navaho 50 RC

Das Mokick zum Fliegen

Anfangs war er noch sehr skeptisch, der Weltmeisterschaftsdritte von 1978. „Hoffentlich verbiege ich die nicht“, scherzte Hans Maisch, als er von seiner 250-ccm-Maico auf die 50-ccm-Aspes umstieg. „aber versuchen kann ich's ja mal!“ – Sprach's und gab Gas. Und wie! Das heißt, natürlich soweit wie der auf 12-mm beengte Vergaser zuließ. Schließlich handelte es sich bei unserer Testmaschine um ein Mokick. Und bei denen sollte laut Gesetzgeber bei 40 Stundenkilometer (plus/minus 10 Prozent) Schluß sein.

Technische Daten

Motor: Einzylinder-Zweitaktmotor, Gemischtschmierung 1 : 20, Bohrung 38,8 mm, Hub 42 mm, Hubraum 49,6 ccm, Verdichtung 1 : 9, Diabolo-Vergaser mit 10 mm Durchlaß (Mokick-Version) oder 12 mm (GS-Version), kontaktlose Zündung.
Kraftübertragung: Mehrscheibenkupplung im Ölbad, Sechsganggetriebe, Hinterradnabe über Kette.
Fahwerk: Doppelschalen-Rohrrahmen, gedämpfte Teleskopgabel vorn, fünffach verstellbare Gasdruck-Stoßdämpfer hinten, Bereifung vorn 2,50-21, hinten 3,15-18, Trommelbremsen vorn und hinten.
Tankinhalt: 6 Liter
Leergewicht: 78 kg
Preis: 2440 Mark
Importeur: Fa. Barthold, Heckenbühl 16-18, 7900 Ulm.

Nun denn, Deutschlands populärster Motocrossfahrer wußte auch damit einiges anzufangen. Nach wenigen Anwärtrunden stürzte sich der lange Hüne auf den Sprunghügel des Testgeländes. Und siehe da: es flog. Oder vielmehr – er flog. Denn ohne fahrerisches Können fliegt selbst eine 250er nicht. Und wenn doch – dann nur einmal... Satt setzte Maisch mit der kleinen Italienerin zur Landung an. Telegabel und Federbeine schluckten praktisch alles. „Das ist richtig professionell gelöst“, urteilte Maisch, der in der Firma seines Vaters (Maico) übrigens alle GS- und Crossmodelle abstimmt, „die Befestigung der Gasdruckstoßdämpfer zeigt eindeutig die Herkunft aus dem Motocross. Die Federwege sind hervorragend.“ Die Stoßdämpfer stammen wie auch die anderen Zubehörteile von den feinsten italienischen Zulieferern. So



Hans Maisch (im Bild auf seiner 250-ccm-Werks-Maico) wurde 1978 dritter der 250-ccm-Motocross-Weltmeisterschaft.





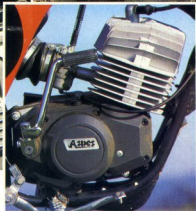
Nicht jeder wird mit der Aspes auf Antrieb so große Sprünge machen wie Hans Maisch. Trotzdem bietet das flinke Mokick mit der Profi-Ausstattung auch Anfängern viel Fahrspaß.



zum Beispiel die Lenker- und Steuerteile von Tommaselli. „Wir hatten da am Anfang zwar Schwierigkeiten mit den etwas höheren Preisen“, berichtet der deutsche Importeur Barthold, Ulm, „aber langfristig zahlt sich die bessere Qualität aus. Gerade bei sportlich interessierten Kunden hat man mit ausgesprochenen Billigprodukten auf Dauer keinen Erfolg. „Trotz dieser Einschränkung muß gesagt werden, daß das Aspes Navaho mit einem Preis von 2440,- Mark gar nicht mal so schlecht liegt. Vor allem die Motorrad-Mokicks liegen teilweise doch erheblich darüber, bieten aber nicht die Chance, das Motorradfahren dort zu erlernen, wo es nicht nur am meisten Spaß macht, sondern wo es auch am sinnvollsten ist – nämlich im Gelände. Mit einem Gewicht von 78 Kilogramm ist die Aspes Navaho dafür auch nicht zu schwer. Und dank der hervorragenden Sitzposition bietet es selbst „Ausgewachsenen“ ein richtiges Motorradgefühl. Der Einzylinder-Zweitaktmotor ist ein Langhuber, der schon aus unteren Drehzahlen heraus kräftig wegzieht. Unsere Testmaschine lief an die 60 km/h. Anlaß für die Firma Barthold, die Mokick-Version mit einem 10-mm-Vergaser noch weiter zu drosseln.

Wer schon den „Einser“ hat und sich die hohen Versicherungskosten leisten kann, darf übrigens stolzen 8,15 Pferdestärken die Sporen geben. Ein 19-mm-Dellorto-Vergaser macht aus der Aspes dann eine richtige Geländesportmaschine, hinter der die meisten schweren Enduros das Nachsehen haben werden.

Die Gasdruckstoßdämpfer (rechts) und die Schwingenkonstruktion lassen die Verwandtschaft zum Motocross erkennen. Den Einzylinder-Zweitaktmotor gibt es wahlweise mit drei oder 8,5 PS.



positiv

Leistungssarker Motor
Sechsganggetriebe
Gute Sitzposition
Stabile Gabel
Gasdruckstoßdämpfer
Kontaklose Zündung

negativ

Zweitaktmisch 1 : 20 ist teuer und wenig umweltfreundlich
Benzinhahn ohne Reserve
Kein Bremslicht

Das ist schon richtig professionell