



Vier 80er Crossmaschinen

Große Sprünge mit kleinen Rädern

Sie sehen aus wie richtige Moto Cross-Maschinen, die man zu heiß gewaschen hat und die entsprechend eingegangen sind. Kinder ab acht, neun Jahren haben ihre helle Freude an den kleinen Rädchen, die runde 14 PS leisten und dementsprechend schnell sind. Im Test: Yamaha, Honda, Kawasaki und Aspes.



VON NORBERT BAUER

Unwahrscheinlich, wie die geht! Vom Start weg war ich in Führung gegangen, da fährt mir in der ersten Kehre einer ans Hinterrad: Sturz, Motor abgewürgt, Lenker verbogen. Mit Vollgas dem Feld hinterher, und nach der zweiten Runde lag ich schon wieder vorn.“

Hat eben der Moto Cross-Weltmeister gesprochen? Man könnte es beinahe meinen. Aber der, der das sagte, ist gerade zwölf Jahre alt und für dieses Alter noch ein Dreikäsehoch dazu: Harald Ott, Deutschlands jüngster Moto Cross-Star. Mehr als 20 Starts und genauso viele Siege – das sagt alles.

Wie's dazu kam? Bereits im letzten Jahr raufte sich Vierzehnjährige um einen OMK-Moto-Cross-Pokal. Das war aber so manchem cross-begeisterten Vater nicht genug. Auch

die noch jüngeren Sprößlinge wollten die narrischen Väter schon hinter der Startmaschine sehen.

Im Mainzer Kraftfahrt-Schutzverband (KS) wurde ein Veranstalter gefunden, der die gewünschten Rennen für Zehnbis Siebzehnjährige in der 50er und 80er Klasse ausrichtete. Zehn Jahre und schon im Sattel einer Cross-Maschine – ein Alter, in dem Mädchen eben erst dem Puppenmutter-Dasein entwachsen.

„Die Jungs schon so früh verheizen?“, lautet das Contra. Und „warum nicht gewähren lassen, wenn's den Bürschen Spaß macht“, heißt das Pro. Freilich, es mag schon sein, daß der eine oder andere ehrgeizige Papa nun durch seinen Sprößling nach den hoch hängenden Trauben zu greifen gedenkt, die er während der eigenen aktiven Laufbahn nie zu fassen bekam...



Aspes: Klassischer Rahmen



Kawasaki: Kastenschwinge



Honda: Motor mittragend



Yamaha: Cantilever-Schwinge

Aspes: die Feurige



Jüngstes Kind dieser zur neuen Generation italienischer Motorrad-Hersteller zählenden Marke ist das 80er Cross-Modell. Der Doppelrohrrahmen mit einfachem Oberzug und die Hinterradschwinge konventioneller Art mit zwei nicht verstellbaren Federbeinen sind das Kennzeichen der klassischen Fahrwerks-Konstruktion. Die Telegabel weist keine vorgesetzte Achse auf, und das begrenzt natürlich den Federweg. Vorn ist die Aspes etwas hart, meint denn auch der junge Ott, dafür hat sie hinten den längsten Federweg unter den vier Konkurrenten und ist tadellos gedämpft. Nicht zufrieden ist der kleine Cross-

Profi mit der Hinterradbremse. Sie erfordert zuviel Betätigungskraft. Die vordere Bremse dagegen ist gut, aber auch nicht so überzeugend wie die japanischen Verzögerungs-Instrumente. Mit der höchsten Spitzenleistung kann der schlitzgesteuerte Minarelli-Motor zwar aufwarten. Im unteren Drehzahlbereich fehlt es allerdings deutlich an Drehmoment. Laufruhig kann man das italienische Triebwerk auch nicht bezeichnen: Vibrationen kommen bis zum Lenker durch. Als echter Nachteil wird das Fehlen eines Primärkickstarters empfunden, der bei den anderen dreien selbstverständlich ist.

Kawasaki: die Starke



Giftgrün wie die Großen: Das ist die kleine Kawasaki mit der silbern lackierten Kastenschwinge. Der Rahmen besitzt ein Frontrohr mit doppeltem Unterzug und einfachem Oberzug. Damit ähnelt diese 80er nicht nur äußerlich ihren größeren Schwestern. Mit 200 Millimeter Hub hat die Kawa-Telegabel den längsten Federweg in unserem Vergleich. Aber etwas weich ist sie und schlägt häufig durch, sagt Ott junior. Am Hinterrad gibt es dagegen weder an Federweg noch an Federung und Dämpfung etwas auszusetzen. Wie bei der Aspes erfordert die Hinterradbremse relativ viel Kraftaufwand, wogegen die vordere

in Dosierbarkeit und Wirkung als tadellos zu bezeichnen ist. Bei Nässe verzögern die Kawasaki-Bremsen jedoch nur mäßig. Driften ist Klasse mit der Kawa, weiß unser junger Cross-Spezialist zu berichten, und der membrangesteuerte Motor ist Spitze. Er hat den besten Drehmomentverlauf und trotzdem etwa die gleiche Höchstleistung wie die Yamaha. In der Tat drehte Harald auf seiner hauseigenen Strecke mit den vielen Spitzkehren auf der grünen 80er die schnellsten Runden. Was nicht gefällt: Das Getriebe besitzt nur fünf Gänge, so daß die Abstände zwischen den einzelnen Stufen etwas groß sind.

Fotos: Bauer

mo 8/80

Die vier 80er Jugend-Crossmaschinen in Zahlen und Fakten

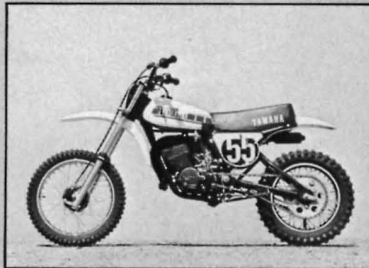
Modell	Aspes 80	Kawasaki KX 80	Yamaha YZ 80	Honda XR 80
Motor	Fahrtwindgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, schlitzzesteuert	Fahrtwindgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, membrangesteuert		Fahrtwindgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor mit oberliegender Nockenwelle
Bohrung x Hub	48 mm x 44 mm	47 mm x 45,8 mm	49 mm x 42 mm	47,5 mm x 45 mm
Hubraum	79,5 cm ³	79 cm ³	79 cm ³	79 cm ³
Leistung	10,8 kW (14,7 PS) bei 10000/min	11,8 kW (16 PS) bei 11500/min	11 kW (15 PS) bei 11000/min	7,4 kW (10 PS) bei 10500/min
Schmierung	Mischung 1:25	Getrenntschmierung		Naßsumpf
Vergaser	Dellorto Ø 28 mm	Mikuni Ø 29 mm	Mikuni Ø 26 mm	Keihin Ø 20 mm
Zündung	Motoplat kontaktlos	CDI kontaktlos	CDI kontaktlos	Magnet kontaktgesteuert
Getriebe	Sechsgang	Fünfgang	Sechsgang	Fünfgang
Rahmen	Doppelrohrrahmen mit einfachem Oberzug	Rohrrahmen mit einfachem Frontrohr und Oberzug	Doppelrohrrahmen mit einfachem Oberzug	Zweidimensionaler Rohrrahmen, unten offen, Motor mittig
Schwinge	Stahlrohr	Stahlblech-Kasten	Cantilever	Stahlrohr
Federweg v./h.	180 mm/200 mm	200 mm/175 mm	165 mm/155 mm	126 mm/112 mm
Bereifung v./h.	2.50-16/3.85-14	2.75-17/4.10-14	2.50-16/3.60-14	2.50-16/3.60-14
Gewicht	60 kg	63 kg	66 kg	68 kg
Importeur	Barthold-Produkte, Heckenbühl 16-18, 7900 Ulm	Kawasaki Motoren GmbH, Berner Straße 40-44, 6000 Frankfurt 56	Mitsui Maschinen, Grünstraße 44, 4005 Meerbusch	Honda Deutschland, Spremlinger Landstraße 166, 6050 Offenbach
Preis	2880 Mark	2790 Mark	2320 Mark	auf Anfrage

Bei unserem kleinen Ott aus dem schwäbischen Heidenheim ist's natürlich ganz anders: Der Vater ist siebenfacher Deutscher Moto Cross-Meister. Wenn das dann nicht im Blut liegt!

Lassen wir die Diskussion also offen über Sinn oder Unsinn dieses neuen Zweigs des Cross-Sports. Nehmen wir einfach zur Kenntnis, daß die Industrie mehr als genug Möglichkeiten für die Buben geschaffen hat, ihr hartes Steckenpferd zu reiten.

Vier 80er Cross-Geräte haben wir ausgewählt und einander gegenübergestellt. Drei Zweitakter sind es als echte Wettbewerbs-Apparate und ein Viertakter als Vertreter der weicheren Welle dieser Art. Und weil ein ausgewachsener Mensch seine langen Beine auf diesen kleinen Dingen nicht unterzubringen vermag, durfte sich Jung-Star Harald Ott auf der Cross-Piste nach Herzenslust austoben. □

Yamaha: die Bewährte



Die Cantilever-Schwinge ist schon seit vielen Jahren das Markenzeichen der Yamaha-Crossmaschinen. Daß die Schwinge der 80er nicht wie bei den größeren Typen aus Leichtmetallprofilen mit rechteckigem Querschnitt, sondern aus rundem Stahlrohr besteht, tut ihrer Funktion keinen Abbruch. In Verbindung mit dem Doppelrohrrahmen erweckt dieses Fahrwerk einen besonders robusten Eindruck. Schließlich scheint die Yamaha auch des jungen Ott liebster Spielzeug, denn trotz der nicht üppig geratenen Federwege findet er die Gesamtabstimmung hervorragend, Federung und Dämpfung ausgezeichnet. Die

Bremsen erweisen sich sowohl auf trockener als auch auf nasser Strecke als gut, obwohl die hintere leicht bissig wirkt und so das Hinterrad immer wieder zum Stempeln anregt. An der Leistung dieses ebenfalls membrangesteuerten Zweitakters gibt es nichts zu bemängeln. Begeistert ist der Zwölfjährige auch vom Getriebe. Die Stufung der sechs Gänge paßt genau zur Leistungskurve, und die Schaltung läßt sich leicht und exakt betätigen. Verwunderlich ist diese auffällende Sympathie freilich nicht: Mit diesem Motorrad hat der kleine Champion seine meisten Siege errungen und ist schon richtig verwachsen mit der YZ.

Honda: die Sanfte



Kinder können eine Enttäuschung nicht verbergen. Und so stand der Mißmut dem kleinen Mann auch im Gesicht, als er statt des bissigen Zweitakters einen sanften Viertakter überreicht bekam. Dazu der einfache, unten offene Rahmen, dem der Motor tragen hilft, und die unmittelbar über der Hinterachse angelenkten Federbeine – das kann im Reigen unseres Vergleichs wirklich nicht siegessicher stimmen. Und dennoch fiel dann unserem Jungtester der Abschied von der biedereren Honda am schwersten. Die Motorleistung würde zwar nicht einmal zum Trainieren ausreichen, und der Durchzug ist so bescheiden,

daß selbst auf nasser Piste nur manchmal ein Drift gelingt. Aber das ganze Motorradchen macht eben doch auf eine ganz andere Art Freude. Der Motor ist so ungewohnt leise. Die Bremsen sind erstklassig. Die Bedienelemente sind leichtgängiger als bei den echten Cross-Bolzen. Die Fahreigenschaften sind durchweg als gut zu bezeichnen. Freilich ist der Federweg am Hinterrad recht kurz, und die lasch gedämpften Federbeine schlagen schnell durch. Aber was soll's in diesem Falle – die kleine Honda ist eben mehr anspruchsvolles Spielzeug denn Werkzeug für die zukünftigen Weltmeister.