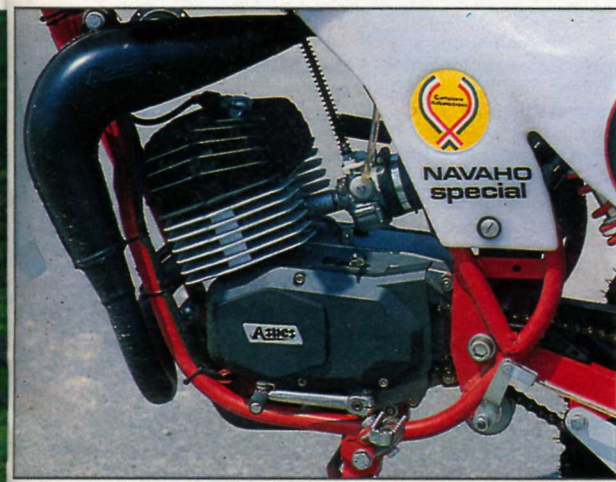


Test Aspès Navaho 50 Special

# Bodybuilder ohne Muskeln

*Sie ist eine richtige GS-Maschine, die Aspès Navaho 50 Special: Vom Fahrwerk bis zur spartanischen Ausstattung. Dem gedrosselten Mokick-Motor fehlt jedoch das italienische Temperament*



Der luftgekühlte Minarelli-Motor (oben) reißt mit seinen 1,5 PS nicht gerade Bäume aus. Zufriedenstellend arbeitet die Trommelbremse vorne (links). Ein Endschalldämpfer im Rennlook (unten) soll Power vortäuschen, die aber braucht höchstens der Fahrer in seinen Armen: Nur mit Kraftakten läßt sich die Navaho 50 Special zu sehenswerten Einlagen hinreißen



**D**as zieht vielleicht in den Armen. Nach einer Stunde Aus-toben im Gelände jedoch weiß man, was man getan hat. Ein Navaho-Indianer aber kennt keinen Schmerz.

Die Tortur für die Armmuskeln entsteht beileibe nicht etwa dadurch, daß einen die Aspes Navaho 50 Special leistungsmäßig überfordern würde. Um im Gelände hin und wieder einmal zum Sprung zu kommen, muß der Fahrer körperlich kräftig nachhelfen. Im Aspes-

Zentralrohr-Rahmen mit geteilten Unterzügen arbeitet nämlich nur ein 1,5 PS-Minarelli-Motörchen. Das schlitzgesteuerte und luftgekühlte Zweitakt-Triebwerk hinkt also anderen gängigen Mokicks in der Leistung stark hinterher.

Bei der Aspes verwundert die magere PS-Ausbeute um so mehr, als daß es sich bei diesem Triebwerk um einen Kleinkraft-Motor handelt, der in ungedrosselter Version bis zu elf PS leisten kann.



Im Gelände bestätigt sich dann leider die Papierform ziemlich deutlich: Der Fahrer ist ständig gezwungen, viel Anlauf und Schwung für Steigungen zu nehmen. Der linke Fuß rührt permanent im leichtgängigen, aber auch etwas hakigen Getriebe herum. Der Aspes-Betreiber kann von Glück reden, ein Sechsganggetriebe schalten zu können, das die fehlende Leistung durch eine enggestufte Übersetzung wenigstens teilweise überspielt.

Wie der Motor aber seine 1,5 PS produziert, nimmt sich noch bescheidener aus als die Zahl selbst: Die erforderlichen hohen Drehzahlen erzeugen viel Lärm um nichts, bis das Mokick einigermaßen in Bewegung gerät. Dabei nervt das Minarelli-Aggregat auf Dauer auch noch durch sein lautes Ansaugeräusch.

Die Fahrleistungen entsprechen den Leistungsangaben: Der Beschleunigungsvorgang von Null auf 50 km/h längt sich auf 30,5 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit von 51,8

## Test

### Aspes Navaho 50 Special

km/h stellt sich erst nach einigem Anlauf ein. Wegen der spitzen Leistungs-Charakteristik steht der Gasgriff ständig am Anschlag; da wundert es schon, daß die Aspes nicht mehr als 3,5 Liter Sprit auf 100 Kilometer verdrückt. Aber ein Nachteil kommt selten allein: Ein Mischungsverhältnis von 1:25 gilt heute als abso- lut unzeitgemäß.

Andererseits springt die Navaho problemlos an, lediglich der kleine Chochebel am Vergaser ärgert mit der er-

zwungenen Fummelei. Das Fahrwerk der Navaho 50 Special fährt normalerweise einen hochgezüchteten Klein-kraftmotor durch die Gegend, ist also klar unterfordert. Vorne arbeitet eine luftunterstützte Samfis-Telegabel mit 210 Millimetern Federweg. Das Ansprechvermögen der recht straff ausgelegten Telegabel ist bei kleinen Unebenheiten nicht sensibel genug. Dafür schlägt sie bei härterer Belastung aber auch nicht durch.

Zwei Bitubo-Federbeine arbeiten hinten mit je 220 Millimetern Arbeitsweg. Die Vorspannung kann zwar in fünf verschiedene Positionen eingestellt werden, das artet jedoch zu einer umständlichen Frickelei aus.

Obwohl die Aspes von

der Aufmachung her wie eine richtige GS-Maschine aussieht, will im Gelände wegen des schwachbrüstigen Motors keine rechte Freude aufkommen. Richtige Cross-Aktionen bleiben meist kümmerliche Wunschvorstellungen. Und um einmal die Räder vom Boden zu bekommen, sind die eingangs erwähnten Kraftakte des Piloten notwendig. Bei einem Geländemock ist Leistung halt kaum zu ersetzen. Die Bremsen

#### Pluspunkte

- Günstiger Anschaffungspreis
- Gute Geländetauglichkeit

#### Minuspunkte

- Schlawfe Beschleunigung
- Magere Ausstattung

der Navaho 50, vorne wie hinten eine mechanisch betätigte Trommelbremse, verzögern insgesamt zufriedenstellend. Hinten neigt die Trommel allerdings frühzeitig zum Blockieren, die vordere läßt sich jedoch selbst im Gelände und auf losem Untergrund gefühlvoll einsetzen.

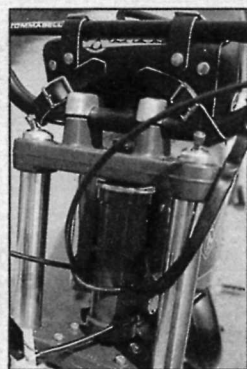
Daß die Aspes zum Geländefahren gedacht ist, zeigt vor allem die Ausstattung: Kein Gramm Fett und Zubehör zuviel, gezackte Fußrasten, grobstollige Metzeler-Reifen und viele schlagfeste Kunststoffteile. Blinker, Kontrollleuchten jeglicher Art, Zündschloß, alles das steht aber auf der Vermittlerliste. Okay, echte Gelände-Freaks interessiert dieser Extra-Krempele wenig. Doch der Alltagstauglichkeit wären diese Dinge nur zuträglich. Es geht einem ganz

schön auf den Wecker, ständig ohne Kontrollleuchte den Leerlauf finden zu müssen oder die Gewißheit zu haben, daß die Hupen-Schnarre sowieso niemand hört. Und ein Zündschloß sollte wohl das mindeste an Grundausstattung sein.

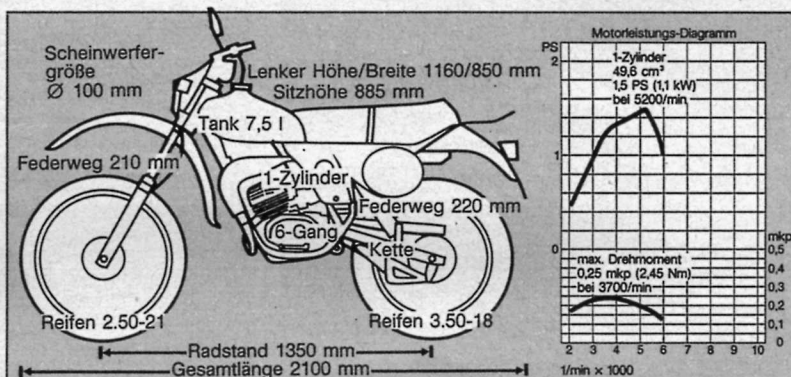
Die Italiener änderten ihren Sandkasten-Indianer technisch nicht. Er erhielt lediglich die Zulassung für die neue 50-km/h-Regelung.

Alles in allem ist die Navaho ein spartanischer Geländegänger, der zum fairen Preis von 2395 Mark angeboten wird. Doch bei 1,5 PS tut es auch die 400 Marker billigere Standard-Version, die lediglich etwas kürzere Feder Elemente besitzt. **Thomas Beyer**

### Steckbrief: Gelände-Mokick mit Schwächen



Die Telegabel (links oben) besitzt Luftunterstützung, aber leider getrennte Kammern. Die popelige Schaltereinheit (daneben) beherbergt Knöpfe für Licht, Hupe und Motorstop. Im Geländebetrieb klappt sich der etwas voreilige Tacho (Mitte links) aus dem Blickfeld. Professionell: dicke Stollenreifen, Hauptständer (unten). Das Hinterrad kann ohne Bremse und Ritzel demontiert werden



### Aspes Navaho 50 Special

Gedrosselter Aspes-Motor mit den Leistungswerten eines Mofas

<b>Motor</b>	Fahrtwindgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, stehend quer eingebaut, schlitze- gesteuert, Kurbelwelle rollengelagert, Mischungsschmierung 1:25, ein Vergaser, kontak- tielose Zündung, 6 Volt, Kickstarter.			
	Bohrung/Hub	38,8/42,0 mm	Max. Leistung	1,5 PS (1,1 kW)
	Hubraum	49,6 cm <sup>3</sup>	bei	5200/min
	Verdichtungsverhältnis	11,0:1	Max. Drehmoment	0,25 mkp (2,45 Nm)
	Lichtmaschine	6 Volt/18 Watt	bei	3700/min
<b>Kraftüber- tragung</b>	Primärtrieb über Zahnräder, klauengeschaltetes Sechsgang-Getriebe, mecha- nisch betätigte Mehrscheibenkupplung im Ölbad, Sekundärtrieb über Rollenket- te, Gesamtübersetzung: 15,2/10,7/7,8/6,4/5,1/4,2.			
<b>Fahrwerk</b>	Einschleifen-Rohrrahmen mit geteiltem Unterzug, luftunterstützte Teleskopgabel mit getrennten Luftkammern, Zweiarmschwinge mit zwei Federbeinen, Federbasis fünffach einstellbar, je eine mechanisch betätigte Trommelbremse vorne und hin- ten, Drahtspeichenräder.			
	Federweg vorn/hinten	220/220 mm	Felgenreife vorne	1.60 x 21
	Felgenreife hinten	1.85 x 18	Felgenreife hinten	2.50-21
	Reifengröße hinten	3.50-18		
<b>Gew./Ab- messungen</b>	Leergewicht	98 kg	Sitzbank Länge/Breite	620/160 mm
	Max. Zuladung	122 kg	Fußrastenhöhe	330 mm
	Gesamtlänge	2100 mm	Bodenfreiheit	235 mm
	Radstand	1350 mm	Scheinwerfergröße	Ø 100 mm
	Sitzhöhe	885 mm	Tankinhalt	7,5 Liter
<b>Preis/ Hersteller</b>	Aspes Navaho 50 Special Moto Aspes Sorrentio & Co., Via Magenta 29, Gallarate, Italien			2395,- DM

#### motorrad reisen & sport Meßwerte

<b>Beschleunigung: 0-50 km/h</b>	30,5 s	<b>Tachoabweichung:</b>	
<b>Beschleunigung im letzten Gang:</b>		bei 25 km/h	+ 7 km/h
<b>von 25 bis 50 km/h</b>	22,2 s	bei 50 km/h	+ 10 km/h
<b>Höchstgeschwindigkeit</b>	51,8 km/h	<b>Benzinverbrauch</b>	3,5 l/100 km
		<b>Kraftstoffart</b>	1:25-Gemisch
		<b>Theoretische Reichweite</b>	214 km

Umweltbedingungen: Temperatur 30°C; Luftdruck 1008 mbar; Luftfeuchtigkeit 40%