

Grashüpfer

Aspes Navaho RCR

Enduro-Mokicks machen Spaß und sind Mode. Aber ohne Dampf wird's Krampf im Gelände. Das Aspes Navaho kann mit Umbausatz entfesselt werden: dann marschier't's

Die neue Linie im Mokickbau kam den Italienern gerade recht. Was in Deutschland seit knapp zwei Jahren Mode ist, gehört bei den Azzurri schon seit Ewigkeit zum Straßenbild: Heiß hergerichtete Mokicks im Endurolook.

Die schwerste Aufgabe für den deutschen Aspes-Importeur (Barthold-Produkte Hekkenbühl 16-18, 79 Ulm) war die Drosselung des 9 kW-Minarelli-Triebwerks. Über Auspuff, Zylinder und Vergaser wurde die Leistung auf 1 kW heruntergebracht.

Daß die RCR nicht für den Straßenbetrieb entwickelt wurde, ist nicht zu übersehen. Die Samfis-Telegabel mit 220 mm Federweg und bei unserer Testmaschine die Bitubo-Federbeine mit 220 mm Federweg weisen darauf hin. Crosslenker, Kunststofftank und grobstollige Reifen sind weitere Merkmale für den Geländeeinsatz.

Spaß gibt's mit der Aspes im Gelände. Enduroritte machen Freude und beanspruchen das Fahrwerk nur geringfügig. Die Grenzen sind jedoch klar gesteckt: 1 kW, das sind knapp 2 PS, lassen manchen Hügel unbezwingbar werden. Problematisch auch das Sechsganggetriebe.



Leicht und wendig: hochbeinige Italienerin im Profi-Look



Geländetauglich: Die Aspes Navaho RCR macht die Jugend an

Sechsmal schalten in einem Geschwindigkeitsbereich von 40 km/h, das ist fast schon eine Zumutung. Besser läuft's mit dem lieferbaren Umbausatz (für die Straße nicht zugelassen), der laut Importeur 5 kW (7 PS) bringen soll. Wir hatten diesen montiert. Da ging's recht flott durchs Gelände, die 5 kW erreichte der Motor jedoch anscheinend nicht.

Lob: Die Sitzbank bietet ausreichend Platz für zwei Personen und ist gut gepolstert. Federung und Dämpfung sind einwandfrei.

Für den Geländebetrieb ist alles profihaft: Auspuffanlage sehr gut verlegt, Fußrasten und Schalthebel klappbar, gute Lenkerarmaturen, Rücklicht in Gummi gelagert, Kunststoffteile wie Tank, Kotflügel und Seitendeckel elastisch und unzerbrechlich. Das erhöht die Fahrfreude im Gelände und spart teure Sorgen: Da kann kaum etwas kaputt gehen.

Jedoch gab's auch Negatives im Testtagebuch. Bemängelt wurden das schwache Licht und die fehlende Reservestellung des Benzinhahns.

Fazit: Freude hat das Aspes Navaho den PS-Testern bereitet. Man sollte sich aber durch das Äußere nicht täuschen lassen: Die Geländeeigenschaften sind optimal, mit dem gedrosselten Motor läuft da jedoch nichts. Tuning ist verboten, wenn auf der Straße gefahren wird. Der Preis von 3425 Mark liegt an der oberen Grenze, gerechtfertigt ist er durch saubere Verarbeitung und gute Ausstattung.

Hatto Poensgen