

OLD JAPAN



N.O.T.J.



DER

DAS SCHNELLE MOTORRADMAGAZIN

Bureau de Post, A-3100 St. Pölten (Autriche), Erscheinungs- und Verlagspostamt.  
Taxe percue. Zur ermäßigten Gebühr. Envoi a taxe reduit, P.b.b. „02Z032621M“

11/2010 NOVEMBER  
FOLGE 289

Österreich  
Deutschland  
Italien  
Schweiz

EURO 3,90  
SFR 7,70

# REITWAGEN

DAS ORIGINAL

Kleinanzeigen GRATIS

Dual Clutch  
VFR1200F

IDM Titel  
YZF R6

Trial  
2011

Suzuki  
GLADIUS



2011

Ducati 1198 SP  
Suzuki GSR 750  
KTM Duke 125  
BMW K1600GT ...



# RAWASARI

Ninja ZX-10R: 200 PS, 197 kg, Traction Control!

WERKS-KTM

RC8R, 350 SX-F, 530



2011

Das Glück des Unerreichbaren

TRIAL



**Also, wir möchten jetzt niemandem was ausreden.**

**A**dam Raga, einer der göttlichsten Geiger zwischen zwei Rädern überhaupt, stellt kein gesellschaftliches Risiko dar. Diese Bilder kann man sich ruhig anschauen und mit 99,9 prozentiger Sicherheit sagen wir jetzt schon voraus, dass die Leser, die ein Wheelie in der senkrechten 6er Wand fünf Meter über dem Meeresspiegel durchziehen, oder einen zwei Stock hohen Turm aus Marmorbrocken rauffahren müssen, trotz des regelmäßigen Konsums der wohl besten Motorradzeitung von Welt und Mond eher in der Minderzahl bleiben werden. Die Aufgabenstellung ist dennoch einfach: Ein paar Meter Motorradfahren

von A nach B, ohne dazwischen den Fuß auf den Boden zu setzen.

**Schnell rüber zum Billa. Aber da ist nur ein Drahtseil.**

Das psychologische Moment muss man sich dabei etwa so vorstellen: Sie wollen nur schnell hinüber zum Billa um einen Liter Milch, aber als Sie die Wohnungstür im fünften Stock öffnen, ist da kein Lift, sondern nur der Abgrund und ein gespanntes Drahtseil „hinüber zum Billa“. Was Sie jetzt tun werden, ist nur recht und billig: Sie werden sehr, und zwar sehr, lange nachdenken, bevor sie den ersten Schritt setzen. Und wahrscheinlich denken Sie auch über bis jetzt ganz unwesentliche Banalitäten nach. In

welcher Hand hält man eigentlich ein Milchpackel am besten? Mit welchen Fingern? Welche Verpackung? Hab ich die richtigen Schuhe? Welcher Fuß zuerst? Gewichtsverlagerung? Wann bin ich zum letzten Mal zu Fuß gegangen? Wird irgendjemand lachen, wenn ich abstürze? Nachdenken ist ziemlich gut. Und Nachdenken boomt. Die Verkaufszahlen der Trial-Hersteller feiern saubere Anstiegsraten und erreichen Motocross-Niveau. Und jetzt keine Angst vor den unwirklichen Fahrtechniken der Top-Pro's. Sie sind Ergebnis der härtesten lebenslangen Disziplinierung aller Motorsportarten zusammen. Drei Stunden täglich am Motorrad Minimum. Dazwischen







## Spaniens leichter Platzhirsch: GASGAS TXT

In letzter Sekunde hat Gasgas die Notbremse gezogen und das neue Projekt mit seitengesteuertem Viertakter auf Eis gelegt. Andere Hersteller, die sehr rasch ihre Investitionen auf die Viertakt-Technologie setzten (sehr schön und sehr unlogisch), werden sich wahrscheinlich von den Entwicklungsmillionen verabschieden dürfen. Unwahrscheinlich, dass dieses Geld aus der Verkaufsentwicklung eingespielt wird. Gasgas dominiert den Markt relativ locker ausschließlich über Zweitaktmodelle. Die Spanier sind mit einem extrem radikalen Zugang und mit jedem denkbaren technischen Risiko eingestiegen. Der schmalste, leichteste Motor mit riskant verkleinertem Getriebe, steile, überhandliche Geometrien, Leichtbau ohne wenn und aber. Nach harten Modellpflegejahren erzielen die Gasgas-Maschinen einen

verfahrenstechnischen Reifegrad, der die Bedürfnisse der Spitzensportler sehr direkt in die nächste Serien-Generation transportieren kann. Gasgas baut immer noch die leichtesten Serienmaschinen, aber deshalb nicht mehr die nervösesten. Die Profis verlangen offensichtlich viel mehr satte Stabilität durch längere Bewegungshebel zurück und haben dem Technik-gesteuerten „kürzer, steiler, enger“ den Schlusspunkt gesetzt. Die geräumigere Bewegungssicherheit der letzten Generation steht weit über den alten Modellen. 2011 baut Gasgas einen leichteren Rahmen, setzt den Schwerpunkt leicht nach unten und bringt neue leichtere Felgen und die neue hintere Bremspumpe. Kid-Bikes für die Kleinen, 125er, 250er, 280er und 300er Zweitakter - keine Fragen offen. Einen perfekten Schachzug setzt Gasgas mit der ECO-Linie, in der vollwertige Wettbewerbs-250er und 280er um sehr angenehme 4.581,- angeboten werden. Die Adam Raga Sonderversionen, praktisch die WM Productionracer der spanischen Marke, werden traditionell im Frühjahr nachgeschoben.  
Info: [www.gasgas.at](http://www.gasgas.at)

eher sechs. Also samma si ehrlich. Jedoch: Darunter lebt ein wachsender und freundlicher Haufen im großen, anhaltenden Glück des Mikrokosmos Trial. Wir leben mit. Die weit entfernte Mentalspannung der Spitzenathleten sowie unser eigenes Mühen und Hoffen etwas später. Für alle Taschenrechner: Trialmaschinen halten erstaunliche Gebrauchtpreise und zählen zu den besten zweirädrigen Performern in der Kostenrechnung. Jetzt das, womit jeder Appetit beginnt: Motorräder.



Die TXT Raga ist der  
Höhepunkt der Gasgas-  
Linie: 66,5 kg, 6.495,-

## Japans Meilenstein: MONTESA COTA 4RT

Das Motorrad, das vor über sechs Jahren die Trendwende zum Viertakter erzwingen sollte, siegt noch immer. Toni Bou hat den WM-Titel auf der HRC-Montesa in der Tasche.



**Montesa 4RT:**  
74 kg, 7.790,-

Die breite Rückkehr der Szene zum Zweitakter konnte Honda allerdings nicht verhindern. Schnell zu verstehen, wenn man über den Listenpreis des Viertakters nachdenkt. Die 4RT kostet schon als Serien-250er 7.790,- und Toni Bous HRC-Werksmaschine sagt man rund das Fünffache dieser Summe nach, die Honda setzt, um Leistung und Gewicht auf WM-Augenhöhe mit den Zweitaktern zu realisieren. Mit der Montesa stellt man sich den bei weitem solidesten Serienfertigungsstandard, weiche unaufhörliche Traktion über ein extrem breites Drehzahlband und Technologie, die die Welt verändert hat, in die Garage. Weg weisende Elektronik und Einspritzungsentwicklung, einfach fahrbare, unnervöse Balance, aber auch ein Gewichtshandicap von rund 6-7 kg, das sich auch aus der Viertakt-

Charakteristik mit einem schwerer belasteten, weniger spontanen Vorderrad bemerkbar macht. Es gibt zwei Farbvarianten (Repsol oder schwarz) und nur ein Modell. Info: [www.honda.at](http://www.honda.at).

### Italienisches Aluminium: **BETA EVO**

Inspiziert von den Deltabox-Rahmen haben sich die Italiener große Erfahrung im Aufbau von Alu-Fahrwerken angeeignet. Auf dem spektakulären Strangpress-Aluprofil baut Beta traditionell eine Geometrie auf, die spürbar Druck, Kontrolle und Stabilität ins Vorderrad bringt. In den 2011er EVOs wird der Beta-Charakter auf die Spitze getrieben. Die 250er und 290er

Zweitakter sitzen noch weiter vorn und leicht erhöht, opfern damit superleichten Zugang zu den Hebetechniken, aber unterdrücken so Fahrfehler aus unruhiger ungenauer Vorderradföhrung.

Beta mischt in jeder Nische der Trialszene mit. 50er und 80er Nachwuchsmodelle, Zweitaktmotoren in den Kategorien 125, 200, 250 und 290 ccm und zwei Viertaktmodelle (250 und 300 ccm). Info: [www.betaaustria.at](http://www.betaaustria.at)



**Beta Evo 290 2T:**  
69 kg, 6.190,-

## Französische Versammlung:

# SHERCO ST-SERIES

Sherco lässt die komplette Trial-Linie in Spanien bauen. Die französische Marke versammelt die Bauteile am engsten um die Schwingen-Drehachse, beispielsweise auch durch einen sehr tief, sehr weit hinten gesetzten Tank. Damit verschenkt die Sherco großzügig Erfolgserlebnisse beim Heben und beim Vorderrad-Hopping. Erst später wird man bemerken, dass im Trialsport jeder Vorzug seinen Preis hat. Shercos verlangen einen Hauch mehr Konzentration bei der Vorderradkontrolle.

Mit je einem Modell in der 80er, 125er, 250er und 290er Zweitakt-Kategorie lässt Sherco in keinem Marktbereich was anbrennen. Der 320er Viertakter gilt als der durchzugsstärkste Trialmotor der Szene.  
Info: [www.sherco.at](http://www.sherco.at)



---

**Innovations-  
Bombe von  
Ossa macht  
Druck. Aus-  
lieferung  
soll bevor-  
stehen.**

## Wunder dauern:

# OSSA TR280I

Erstaunlich, wie massiv sich die Trial-

Techniker der Gefahr selbst gemachten, unlöschbaren Innovationsfeuer aussetzen. Das aus jedem Blickwinkel sehr reizvolle Konzept der Ossa



---

**Sherco ST 2.9: 67 kg, 6.199.-**



## Stille aus China, Leben aus Frankreich XPA & SCORPA

TR280i wird ein Motorrad auf die Welt bringen, das den Tank als Unterzug tief und vorn unter den Lenkkopf schiebt, dahinter den Lüfter-durchströmten Kühler anordnet und den Zylinder weit zurück Richtung Schwingachse neigt. Die elektronische Zweitakt-Direkteinspritzung soll in der Ossa ihren lange erwarteten (aber technisch nicht einfachen) Serien-Durchbruch bekommen. Der Name hinter der Ossa-Idee: Josep Serra „Xiu“, der Mann, der auch Gasgas in technische (manchmal auch kommerzielle) Extreme geführt hat. Die Serienauslieferung wurde mehrfach verzögert, was nicht schlimm ist, wenn Ossa danach alles im Griff hat. Eine spannende, große Reise. Möglicherweise auch eine lange. Info: [www.bachner-lunz.at](http://www.bachner-lunz.at)

Teilfertigung in China, Assemblierung in Spanien. Niedriger Preis. Xispa hat als neue Marke viel Wind gemacht. Wir sehen nicht allzu viel davon draußen in den Events. Etablierte Marken haben postwendend mit Sparvarianten ihrer Topmodelle gekontert und die neue Xispa-Nische selbst benutzt. Es ist eher ruhig geworden. Die neue XPA 300 soll das Ruder mit schnell bearbeitbarem Kassettengetriebe, geringerem Schwunggewicht, ohne die Trägheit des Rotors zu verkleinern, und Kokusan-Zündung herumreißen. Scorpa hat es nach der irren Kursentwicklung des Yen (Einbau von Yamaha-Motoren) in der ersten Steilstufe der Wirtschaftskrise erwischt. Sherco-Manager haben die Marke gekauft, steuern Sherco-Motoren bei und bringen die soliden Trialbikes mit ihren Langstrecken-Wanderversionen wieder in Gang. Import ungeklärt.

**Berzerk**

**Fotos: Raga, Werk**



**Scorpa Long Ride (oben) und XPA 300**

