

# REIFUNGSZEIT

Fahrbericht der XISPA X280R 2010.

Text: Hans Greiner, Fotos: Jochen Bader, Hans Greiner

Der zweite Jahrgang der XISPA X280R steht bei den Händlern. Ist das Modell 2010 bereits so weit gereift, den renommierten Herstellern Paroli bieten zu können? Bei Lebensmitteln bezeichnet die Reifung biologische Vorgänge, welche die Nahrung verfeinern. Bei Hartkäse kann diese Reifungszeit 3 Jahre betragen, guter Single-Malt Whisky reift bis zu über 20 Jahre. Die XISPA hingegen hat einen technischen Reifungsprozess im Zeitraffer durchlaufen. Als Reifungsbeschleuniger wurde viel Feinarbeit im Detail angewendet, so dass schon der zweite Jahrgang, das Modell 2010, einen Reifegrad von beachtlichem Niveau erreicht hat.

Wir erinnern uns kurz an die Präsentation des Prototyps der großen XISPA am 1. September 2007 im Rahmen des WM-Laufes in Andorra. Die schwarz gekleidete Maschine sorgte für viel Aufregung in der Trialszene, und zwar weder durch technische Gimmicks noch ausgefallene Detaillösungen. Sie trug bodenständige, konventionelle Technik zur Schau, ihre Preisansage war dafür umso spektakulärer: Sie sollte rund 1500 Euro günstiger sein als die Mitbewerber.

Rund ein Jahr später, im August 2008, konnten wir das erste Vorserienexemplar einer X250R in Deutschland testen. Im Dezember 2008 begann die Ausliefe-

rung des ersten Serienmodells der XISPA direkt mit dem Modell 2009. Nach Deutschland wurden davon nur 34 Exemplare geliefert, die waren aber schnell vergriffen, denn der Preis lag tatsächlich rund 1500 Euro unter dem anderer Trialmotorräder. Die Käufer kamen hauptsächlich aus dem Freizeitbereich und hatten bisher meist gebrauchte Trialmaschinen gekauft, oder waren Neueinsteiger im Trialsport. Bei Wettbewerben bekam man hingegen nur selten eine XISPA zu Gesicht.

Und nun, wiederum ein Jahr später, steht der zweite Jahrgang der XISPA mit dem Modell 2010 in den Startlöchern. Dabei braucht es schon ein fachmännisches

Auge um überhaupt zu erkennen, dass es sich um ein neues Modell handelt, denn optisch hat sich nicht viel getan zur Erstaufgabe. Nach wie vor dominiert mattschwarz mit roten Akzenten die Farbgebung und serienmäßige Carboneile wie Gabel-Tauchrohrschützer, Schutzblechhalter vorn und Hitzeschutz am Schalldämpfer verleihen den XISPAs weiterhin ein hochwertiges Äußeres. Verstärkt wird dieser Eindruck am 2010er Modell noch von der jetzt gold-glänzenden Iris-Kette.

Das auffälligste Erkennungsmerkmal des neuen Modells sind aber die neuen Räder, die nun keinen silbernen Rand mehr haben, sondern ganz schwarz sind, wodurch die 2010er noch schwärzer wirkt als sie ohnehin schon war. Auch am Speichensteg des neuen AJP-Hinterrades, im Stil der DID-Felgen von GASGAS Raga Replica oder Montesa Cota 4RT, kann man das neue Modell erkennen. Ein wichtiges Merkmal, denn Luftverlust durch einen undichten Flap gibt es damit nicht mehr.

Die weiteren Änderungen, welche der Modellwechsel mit sich brachte, lassen sich nicht so ohne weiteres erkennen: Da wäre ein neuer Kickstarter und Schalthebel zu nennen, eine neue Position des Thermo-Schalters, ein herkömmlicher Notaus-Schalter und ein Rahmen, der im Hinblick auf mehr Lenkeinschlag optimiert wurde. Um die Alu-Hülsen entdecken zu können, in denen die Befestigungsschrauben des hinteren Schutzbleches am neuen Modell vorbildlich geführt sind, muss man bereits Schrauben rücken, womit wir bei den inneren Veränderungen des Modellwechsels von 2009 auf 2010 angelangt sind. Und die haben es im wahren Sinne des Wortes in sich.

Davon konnten wir uns bei einer 4 x 8 Sektionen dauernden Testfahrt, anlässlich des Schatthäuser Nikolaustrial, selbst absolut praxisnah überzeugen. Der XISPA-Importeur für Deutschland, Jochen Bader, hat uns die brandneue 2010er X280R für den, traditionell am Nikolaustag stattfindenden Wettbewerb, zur Verfügung gestellt. Die Bedingungen für diesen Fahrbericht waren also optimal, denn wir konnten der XISPA in echten Sektionen so richtig auf den Zahn fühlen.

In Sachen Fahrwerk gefällt die XISPA zunächst mit ihren kompakten Ausmaßen und der tiefen Sitzmulde. Auch die Fahrerposition gibt keinerlei ungewöhnliche Aufgaben vor, so dass es uns keine Mühen bereitete, mehr oder weniger direkt in die Sektionen zu starten. Erst Mitte der ersten Runde wurde mir dann bewusst, dass mir ein permanenter Störenfried der ersten XISPA noch gar nicht aufgefallen war: Der bis dato mangelnde Lenkeinschlag. Stieß ich bei der Testfahrt mit dem 2009er Modell beim Ausbalancieren noch ständig an den Anschlag, so reichte der Lenkwinkel nun offensichtlich aus, um den Lenkkorrekturen den nötigen Spielraum zu lassen.

Beginnen wir unsere Beschreibung mit dem Motor. Das 273 cm<sup>3</sup> große Aggregat ist eher von der Sorte kräftiger Bulle als nervöser Floh. Es schiebt also aus dem Drehzahlkeller kräftig aber sanft an, ist dafür hingegen weniger agil und giert nicht nach hohen Dreh-

