



XISPA TRIALMOTOREN VOOR EEN CRISISPRIJS

IN HOEVERRE HET CRISIS IS IN NEDERLAND EN OF DAT, OP DIT MOMENT, EEN KUNSTMATIG DOORGEVOERDE POLITIEKE KWESTIE IS VAN LIEDEN DIE ONS LAND FINANCIËEL BESTUREN DAT IS NOG DE VRAAG. NIET RELEVANT VOOR EEN OFFROAD MOTORBLAD EN ZEKER NIET IN DE TRIALWERELD. IN DE TRIALSPORT IS HET ALTIJD CRISIS! QUA GELD DE BEST BETAALBARE TAK VAN MOTORSPOORT EN HET IS DAN OOK NIET VERWONDERLIJK DAT HIER DE MEEST ZUINIGE OFFROAD MENSEN AAN DEELNEMEN. DAN LIJKT HET TOCH EEN KANS VOOR OPEN DOEL ALS XISPA DRIE MODELLEN OP DE MARKT BRENGT, EEN X125R, X250R EN EEN X280R DIE PER STUK EEN PRIJSCAARTJE HEBBEN VAN € 3890.-



Een Spaanse trialmotor met een motorblok (en nog wat meer onderdelen) uit China. Dat is op zich nog niet zo heel vreemd er zijn meer merken die krachtbronnen uit vestigingen in China betrekken, waaronder zelfs BMW. Dat zou een drempel kunnen zijn. Iets anders wordt het, door het feit dat de Xispa's als twee druppels Chinees water op een Sherco lijken. Imitatie dus! Inmiddels zijn daar rechtzaken overgevoerd tot in het Internationale gerechtshof in Parijs aan toe. Hoe dat verder uitpakt? We weten het niet echt, maar een feit is dat Sherco nieuwe modellen aan het ontwikkelen is en dat Sherco bewezen heeft een prima merk te zijn geworden. En dat sinds 1999, dus al tien jaar! Dat moet Xispa nog maar eens evenaren. Goed. Daar zijn ze dus mee gestart en bedenk wel dat de toonaangevende Japanse merken (bijna) allemaal begonnen zijn met kopiëren. De tijd zal het leren.

DRIEMAAL XISPA

De prijsvoering is punt één absoluut een ding op vrolijk van te worden, maar er is nog iets opmerkelijks. Misschien toeval, of een uitgekende marketing strategie is de uitgang op de letter A van Xispa....

Er zijn namelijk tientallen motormerken waarvan de merknaam op een A eindigt. Voorbeelden: Salira, Sarolea, Flandria, Minerva en Superia (Belgische makelij). Dan afkomstig uit Italië: Parilla, MV Augusta, Laverda, Cagiva, Gilera, en Husqvarna (oorspronkelijk Zweeds). Dan niet te vergeten de Jawa en de Victoria. Die A van Hoera, dat maakt je vrolijk. Dan hebben we nog de aan de trialsport gerelateerde merken zoals Sparta, Aprilia, Montesa (Cota), Honda, Ossa, Yamaha, Beta en Bultaco.

Nee? Jawel: Bultaco Sherpa, één van de meest verkochte trialmotoren aller tijden.

Is dit een opwelling van meligheid? Dat dachten we van niet. Er moet





niemand serieus over de naam Xispa hebben nagedacht, een marketing deskundige? Wie zal het zeggen... , en om het helemaal compleet te maken de Xispa wordt in de Benelux vertegenwoordigd door Ralf Maka. Dat kan geen toeval zijn.

Op het terrein van de BTC maakten we zelf uitgebreid kennis met deze Spaans/Chinese combinaties en het moet gezegd worden: Dat viel niet tegen.



Xispa heeft van huis uit veel ingrediënten gebruikt die ook door andere merken in dit segment worden toegepast. Remmen van AJP, remschijven NG, Talon naven, Morad velgen, Dunlop of Michelin banden, NGK bougie, Kokusan CDI ontsteking en een frame opgebouwd uit chrome molybdeen25CRM04. Achtervering van Paioli, bij overeenkomsten horen ook verschillen zoals bijvoorbeeld de toegepast carburatie, namelijk een 28 mm OKO met een vlakke schuif. Een imitatie Keihin dus, die gebruikt wordt op het complete trio van Xispa.





De vloeistofgekoelde tweetakten zijn voorzien van een vijf versnellingsbak met een hydraulisch te bedienen koppeling.

Het schakelen gaat precies, maar niet licht, gewoon zoals het hoort en de koppelingen hebben een gelijk drukpunt, hetgeen bij het wisselen van de machines, de bediening vereenvoudigde. De importeur heeft zelf een X280R in gebruik en daar was een andere voorvork in gemonteerd dan de door Xispa standaardvork met een binnenpoot dikte van 40 mm. Die machine week vervolgens nog af door de montage van een carbon uitlaatbeschermers aan de voorzijde over de uitlaatbocht. De carbonbescherming over de uitlaatdemper is standaard voor alle modellen.

Experimenteel op deze machine: een VHM V-Force membraam (ook gemonteerd op de X125R), de X250R was volledig standaard.

VERRASSENDE MOTOR

Nu even geen uitwijdingen over kleurstellingen, matzwart is in de mode en de rode remtangen, hydrauliek voor de koppeling en de summier bestickering geven de Xispa een apart aanzicht. Dat is zeker. Waar het omgaat is hoe lopen en hoe sturen ze.

Verrassend? Of eigenlijk natuurlijk toch weer niet. Dit gezien, de bekend voorkomende slag van

60 mm en de daaraan gekoppelde cilinderinhouden van 124,9, 249,7 en 273 cc.

Deze motoren lopen, gezien de opbouw niet zo heel veel anders dan de andere Spaanse machines. De X125R zoemt het uit en moet natuurlijk fijn in zijn 'veiligste' toerengebied gehouden worden. Dan kom je ook bergop een heel eind. Tegen de helling gas dichtzetten en dan verder, dat lust geen enkele 125 cc trialmotor graag.

De Xispa ook niet, dus het is zaak om voldoende gang te maken, voordat je aanzet voor een ferme bult. Dit rekening tevens houdend met de nogal uit de kluiten gewassen testrijder, maar dat geheel terzijde, ondanks dat daar de clou ligt natuurlijk. Het machientje stuurt goed, draait mooi om zijn achterwiel als je het stuur links of rechts tegen de aanslag aanzet. Opvallend schoon liep het blok. Ook mechanisch helemaal niet verkeerd.

De X280R heeft een krachtige motor en deze paste goed het stuur stond, met blokjes iets hoger gezet, beter dan beide andere modellen en dat beviel prima. Natuurlijk heeft de 280 cc motor veel meer praatjes dan de kleine zoemende 125-er, dat mag duidelijk zijn. De eerste en tweede versnelling zijn feilloos te gebruiken voor de op dit ogenblik harde hellingen in Baarlo. De machine stond goed gegeerd en klaar voor het ONK.

Het huiswerk van Ralf Maka in ogenschouw genomen, mag deze X280R in het diepe.

Toch gaat de voorkeur uit naar de X250R, voetsteunen en stuur geometrie, moet individueel iets aangepast. We namen de moeite om het stuur even te verzetten en dat hielp al een heel stuk! Maar voornamelijk de krachtbron sprak het meeste aan.

Mooi soepel en controleerbaar, geen neigingen tot afslaan, draaide mooi rond. En..., de standaard voorvork was naar onze smaak beter dan de speciale 38 mm Paioli in de Ralf Maka Replica. Dat kan beter. Het zal een kwestie zijn van persoonlijke smaak, maar de 40 mm standaardvork in de X125R en X250R zijn gewoon goed. De machines sturen preciezer dan de X280R met de 'echte' Paioli vork die weliswaar minder stickslip heeft dan de standaard vork maar geheel gespeend was van een 'rustpunt'. Dat gaf de X280R een onrustig gevoel. Zo zie je maar dat 'namaak' niet altijd slechter hoeft te zijn. Integendeel.

M-Tech service is klaar voor de trialsport, alle onderdelen op voorraad! De technische kennis van Ralf Maka staat er borg voor, je kunt hem bellen voor een afspraak voor een proefrit: 0031(0)45 5325842 of 0653177586. E-mail info@mtechservice.com (www.xispa.nl) Voor België Snezy Trialsport 0032(0)43 607825 (www.xispa.be)