

BRANDSTIFTER

Vorstellung und Fahrbericht der neuen XISPA X250R.

Text: Hans Greiner, Fotos: Jochen Bader (3), Hans Greiner

Der Zeitpunkt für die Aussendung der Pressemeldung war geschickt gewählt. Ende Juli ging der Trialzirkus nach dem WM-Lauf in Hawkstone Park/Großbritannien in die Sommerferien und freute sich auf eine paar ruhige Tage. Dass der Urlaub dann für einige doch nicht so ruhig wurde, dafür sorgte die Neuigkeit einer XISPA Trialmaschine mit 250 cm³ Hubraum.

Diese Nachricht breitete sich schnell aus und bald kannte jeder das Bild des Motors und die erste Strichzeichnung der X250R genannten, neuen Trialmaschine. Es versteht sich von selbst, dass sie das Urlaubsthema schlechthin war und bei so manchem Markenvertreter die Ursache, warum sich die Urlaubsspannung nicht so recht einstellen wollte.

Die Gründe hierfür liegen auf der Hand: Ein weiterer Hersteller auf dem kleinen Trialmarkt lässt das Ku-

chenstück für jede Marke noch kleiner werden. Größeren Anteil an der Besorgnis hatte aber die Ankündigung, dass der Preis des Motorrades rund 30% unter dem bisheriger Trial-Zweitaktbikes liegen sollte. Da wurden die Tage bis zum 1. September lang. An diesem Tag wurde die XISPA X250R im Rahmen des WM-Laufes in Andorra der Weltöffentlichkeit präsentiert. Was die neugierigen Augen der Konkurrenz da zu sehen bekamen, als die XISPA auf einem Drehteller montiert endlich ihre Hülle fallen ließ, beruhigte die Gemüter aber keineswegs – ganz im Gegenteil.

Als das Blitzlicht-Gewitter der Fotografen einsetzte, konnte TRIALSPORT in Andorra nicht mit dabei sein. Zwar war der Flug gebucht, aber als der Flieger von der Startbahn abhob, saß der XISPA-Importeur für Deutschland Jochen Bader und ich nicht in der Kabine, sondern im Auto mitten in ei-

ner Vollsperrung der A5 wegen eines LKW-Unfalles. Shit happens! Doch im Nachhinein gesehen war der verpasste Flieger sogar unser Glück. Denn beim kurzfristig vereinbarten Nachtermin am Mittwoch nach dem WM-Lauf in Andorra, stand uns überraschender Weise neben dem Fotoexemplar auch eine fahrfertige Version der XISPA X250R zum Test zur Verfügung. Somit durfte TRIALSPORT als erster Pressevertreter am Gasgriff des neuen Trialmotorrades drehen. Schwein gehabt!

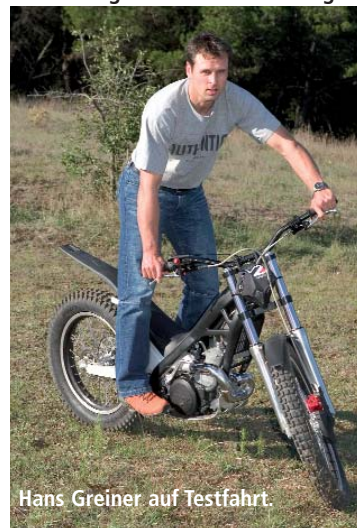
Wir fackelten erst gar nicht lange und brachten das neue Gerät nach dem Motto „Erst das Vergnügen, dann die Arbeit“ sofort zum Lodern. Dabei handelte es sich beim Testmotorrad um die Version mit dem 28 mm Oko-Flachschieber-Vergaser, die nicht zulassungsfähig sein wird. Am Testmotorrad fehlten auch die Aufkleber, so dass das mattschwarz der



Schwarzmarkt: So konsequent wie XISPA hat bisher noch kein Hersteller die Farbe schwarz am Trialer umgesetzt. Dabei trägt die X250R nur wenige Aufkleber zur Schau, wodurch die Optik eine wohlthuende Ruhe ausstrahlt.



Verzeihung: Im Handgepäck des Fliegers hatten weder Helm noch Stiefel Platz, sonst fahren wir natürlich nur mit Schutzkleidung - nicht wahr Kinder!



Hans Greiner auf Testfahrt.



Kontrast: Wie bei schnellen Sportwagen sind auch bei der XISPA die Bremsättel rot lackiert, was der X250R zum pffiffigen Erscheinungsbild verhilft.

Kunststoffteile noch dominanter über kam als beim Fotomodell.

Das Gefühl auf den ersten Metern mit der XISPA ist sehr Sherco ähnlich, erst später schleicht sich eine Prise Gas Gas mit hinzu. Neben der Fahrposition auf der X250R trägt vor al-

lem der Motor zum Sherco-Feeling bei. Da wäre schon mal der ähnliche Klang, auch wenn er sich letztlich doch etwas von den blau-gelben Bikes unterscheidet. Auch die Leistungsentfaltung kommt den Sherco-Modellen nahe, ebenso die Art wie

sich das Getriebe schalten lässt und die Kupplung eingreift. Der Stand auf den Rasten und das Gefühl für die Hinterradfederung erinnern eher an GasGas, wobei sich die beiden spanischen Trialmarken in diesem Punkt ohnehin fast gleichen. Wie



**TECHNISCHE DATEN
XISPA X250R**

Motor:	Einzylinder 2-Takt
Hubraum:	249,9 cm ³
Vergaser:	Oko 28 mm Dellorto 26 mm (Homologierte Version)
Getriebe:	5 Gang
Kupplung:	6 Scheiben-Ölbad (Surflex)
Zündkerze:	NGK
Gasgriff:	Domino
Rahmen:	25CRM04 Deltabox
Schwinge:	Aluminium
Gabel:	40 mm XISPA-Telegabel, einstellbare Zugstufe
Federbein:	XISPA-Zentralfederbein, einstellbare Zugstufe
Reifen:	Dunlop D803
Gewicht:	69,2 kg (Leer)
Preise:	ca. 3690 Euro inkl. 19% MwSt. (keine Zulassung möglich) ca. 4090 Euro inkl. 19% MwSt. (Euro 3 homologiert)

Importeur Deutschland:
Jochen Bader Motorsport, Tel. +49 (0) 7162-931544, info@jochen-bader-motorsport.de, www.jochen-bader-motorsport.de, www.xispa25.com

(Werksangaben)



dem auch sei, wer derzeit eine Gas Gas oder Sherco fährt, der wird sofort mit der XISPA klar kommen und keine lange Eingewöhnungszeit brauchen.

Viel wichtiger als Parallelen zu anderen Trialbikes aufzuspüren, war für mich bei der Testfahrt herauszufinden, ob denn die Vorserienmaschine irgendwelche Macken hat. Motorenseitig schien die X250R gut mit dem Oko-Flachschiebervergaser zu harmonisieren. Ohne sich zu verschlucken nahm der Viertelliter-Motor Gas an, drehte rasch hoch und zeigte dabei nicht mehr Vibrationen als andere Motoren. Dabei war er agil aber keineswegs aggressiv, lief ruhig und produzierte keine absonderlichen Geräusche. Die Gänge rasteten leicht und nach kurzem Schaltweg ein, die Kupplung ließ sich gut dosieren, rupfte und schleifte nicht. Auf der Fahrwerkseite entpuppte sich die Hinterhand eher als straff, während die dicke Gabel sich erst etwas ruppig bewegte, um dann recht tief einzutauchen. Die Bremsen waren anfangs recht stumpf, wurden im Laufe der Fahrt aber bissiger. Alles in allem ließ sich die Test XISPA bereits ganz normal fahren, lediglich der geringe Lenkeinschlag zeugte von einem Vorserienmodell. Dieser soll aber durch eine Änderung an der unteren Gabelbrücke noch auf die übliche Größe anwachsen.

Die Reife des Testmotorrades überraschte mich doch schon etwas, denn sie zeugte bereits von einigen Stunden Fahrbetrieb. Wo aber sind die XISPA-Leute mit der X250R gefahren, wenn niemand davon Wind bekam und kein einziges Erbkönig-Foto auftauchte? In der Höhle des Löwen – in Spanien! Kaum zu glauben, doch bei Testfahrten soll die Maschine schon von einigen Leuten gesehen worden sein, sie wurde aus der Ferne aber immer für eine Sherco gehalten. Deshalb blieb das Projekt unentdeckt. Die Ähnlichkeit zur Sherco ist nun auch nicht von der Hand zu weisen und das kommt nicht nur vom schwarz lackierten Rahmen. Ob Motor, Schalldämpfer oder Schwinge, alles sieht nach Sherco aus und der XISPA Chef Enrique Mesenguer versucht auch erst gar nicht dies zu dementieren: „Wir wollen nach dem Motto „gute Qualität, gutes Design und guter Preis“ ein günstiges und problemloses Motor-

rad bauen, da haben Innovationen keinen Platz. Wir greifen auf Bewährtes zurück, dabei haben wir uns das Beste von verschiedenen Herstellern abgeschaut.“ Worauf gerade Gas Gas und Sherco nun mit Ablehnung reagieren, war einst ebenso deren Geschäftsbasis, oder sah man der 327er Gas Gas nicht die Erbmasse der Beta TR34 oder der ersten Sherco nicht die Gene einer Gas Gas an?

Der erfahrene Geschäftsmann war clever genug, sich das Design der XISPA eintragen zu lassen und damit jeglichem Rechtsstreit vorzubeugen. Die X250R wird unter der Nummer OEPM N° D0503952-01 geführt. Ob das letztlich tatsächlich notwendig war bleibt wohl offen, denn wenn man sich die Neue genauer anschaut, springen einem doch mehrere Unterschiede ins Auge. So ist die Strebe des Rahmendreiecks im 90° Winkel zum Hauptrohr angeschweißt und verläuft nicht wie bei Sherco parallel zur unteren Strebe. Die Fußrastenaufnahme ist wie bei Gas Gas gestaltet und der Krümmer ist anders gebogen als bei den Shercos.

Kopie hin oder her, das ist eine Frage der Moral. Was die XISPA X250R letztlich gefährlich für die Konkurrenz werden lässt ist ihr Preis, denn dieser liegt tatsächlich rund 30% unter dem von Sherco, Gas Gas und Co. In harten Zahlen sind das um die 1500 Euro und damit ein ordentlicher Batzen Geld, zumal die Ersatzteile sogar bis zu 50% günstiger als bei der Konkurrenz sein sollen. Für den hinteren Kotflügel wurde uns zum Beispiel ein Preis von unter 20 Euro genannt. Solche Preise sind nur durch die Herstellung in Billiglohnländern zu realisieren. Im Falle von XISPA ist das China und hier bekommt der Preis eine neue Dimension, nämlich die der Qualität. Doch in diesem Punkt haben die Chinesen mittlerweile einen Standard erreicht, der bei vielen Produkten durchaus genügt um auch im europäischen Markt bestehen zu können. Außerdem hat wohl so gut wie jeder von uns bereits ein Trialprodukt aus China zuhause, sei es Helm, Handschuh oder Hose. Jetzt kommen eben nach der Kleidung auch die Motorräder bald aus dem Osten.

Derzeit stammen ca. 30% der an der XISPA X250R verbauten Teile aus

China. Dazu zählen unter anderem die Kunststoffteile und Felgen, das Kurbelgehäuse und die Gabelholme sowie die Schwinge und Bremsarmaturen. Der Zulieferer des Kurbelgehäuses stellt zum Beispiel auch Kurbelgehäuse für Autos her. Die Qualität soll besser sein als bei bisherigen spanischen Trialmotoren. Gleiches wird von den Felgen behauptet. Selbst die Reifen sollen in Zukunft aus China kommen, vorerst wird die X250R aber mit Dunlop D803 ausgeliefert. Zu den 70% aus spanischer Produktion zählen zum Beispiel die Innereien von Gabel und Motor sowie das Federbein. In Zukunft soll die Produktion in China jedoch weiter ausgebaut werden.

Dennoch prangt an mehreren Stellen der Schriftzug „Made in Spain“ und das wird Segñior Mesenguer auch nicht Müde zu betonen. Die Endmontage der XISPA wird in Spanien erfolgen und zwar geleitet von einem deutschen Produktionsleiter aus Hannover. Man höre und staune, aber Nordspanien ist eben ein attraktiver Platz um zu leben. Das hört sich doch schon mal Vertrauen erweckend an und wird dadurch untermauert, dass mit der Qualitätskontrolle in China die renommierte Firma „Metal-Test“ beauftragt wurde. Hier hat man offensichtlich nicht gespart, ebenso wenig wie am Design, für das die Agentur „Estudigràfic“ von Vicenc Prims verantwortlich zeichnet. Die Aufkleber und Schriftzüge der XISPA X250R sehen jedenfalls pfiffig aus.

Überhaupt vermittelt die Maschine mit zahlreichen schönen Details wie den rot lackierten Bremssätteln, welche satt aus dem mattschwarzen Umfeld herausknallen, alles andere als einen billigen Eindruck. Von der Optik her könnte sie sich ebenso gut auf dem preislichen Niveau der Konkurrenz bewegen. So wird der konifizierte Lenker von Scharnier-Schellen geklemmt, der hintere Kotflügel beherbergt ein integriertes Licht, die Lampenmaske ähnelt den Betas, Karbon-Teile wie die Gabelversteifung und die Gabelschützer sind bereits serienmäßig verbaut und die werkzeuglos einstellbaren Armaturen sind auch schon dran. Darüber hinaus wird jede XISPA mit einer Abdeckhülle geliefert - netter Gimmick, oder?

Derzeit befindet sich noch die letzte Serie der XISPA 25 Kindertrialer

auf den Montageständern, später soll dann ein neues Kindermodell folgen, das optisch an die Großen des Hauses angelehnt sein wird. Vorerst bekommen aber die X250R Modelle Vorrang, so dass Ende des Jahres die ersten Testfahrzeuge an die Importeure ausgeliefert werden können. Die Serienexemplare sollen dann im Frühjahr 2008 folgen und zwar von

Beginn an in drei Hubraumvarianten X125R mit 125 cm³, die hier vorgestellte X250R mit 250 cm³ sowie als X280R mit 280 cm³.

Bereits in 2008 ist ein Werkseinsatz in der WM geplant, wer der Fahrer sein wird steht noch nicht fest, die Verhandlungen laufen aber auf Hochtouren. Für das Jahr 2009 ist dann eine Racing-Replika des Werks-

bikes mit 290 cm³ Hubraum ange-dacht, bei der alles vom Feinsten sein soll. Viele Titan- und Karbon-Teile gepaart mit edlen Federelementen werden den Preis dann mit Vollausstattung in die Nähe eines fünfstelligen Betrages treiben.

Der Name XISPA leitet sich übrigens vom spanischen Wort „Chispa“ also „Funke“ ab. Sollte dieser tatsächlich

überspringen, dann könnte der Funke einen Flächenbrand im Trialmarkt auslösen. Die Konkurrenz sieht die XISPA X250R bereits jetzt als Brandstifter!



FAZIT: Die XISPA X250R wird sicher nicht den Qualitätsstandard im Trialmarkt neu definieren. Das war auch nicht das Entwicklungsziel. Ihr genügend der Anspruch an einwandfreie Funktion gepaart mit gutem Design. Was aber bereits jetzt sicher ist: Die XISPA X-R Modelle werden den Preisstandard für Trialmotorräder neu definieren. □



Wortspiel: Der Name XISPA stammt vom spanischen „Chispa“ also Funke ab. Daran kann man die Herkunft bereits erkennen: „CHlna“ und SPAnien“!



Schnell: Die Lenkerklemmung in Scharnierausführung spart im Ernstfall wertvolle Zeit.



Reifen-Reife: Noch steht die X250R auf Dunlops. Sobald die hauseigenen Reifen gut genug sind, werden jedoch auch die Reifenpreise purzeln.



Kleinigkeiten: Die Unterschiede zur Sherco sieht man erst im Detail.



Aufgeräumt: Der sauber verlegte Kupplungs-schlauch wirkt ordentlich.



Ohne Gummi: Der Tankstutzen kommt ohne Belüftungsschlauch aus.



Feder-Ratespiel: Richtig, auch die Federelemente stammen von XISPA selbst.



Griffig: Eigene Griffgummis und serienmäßig werkzeuglos einstellbare Hebeleien gefallen.



Race only: Gut, aber leider nicht zulassungsfähig, der 28er OKO-Flachschiebervergaser.



Es werde Licht: Lampenmaske wie bei Beta und in Kotflügel integriertes Rücklicht.



Polarisiert: Glanzrot und mattschwarz sticht ins Auge. Die Abdeckung wird noch geändert.



Unkonventionell: Der Sicherheits-Notausschalter wird Vereinen und Mamas freuen.



Feste Verbindung: Alurasten und die Aufnahme wie bei Gas Gas.



Funktionell: Eigentlich zu schön um sich zu verstecken, oder?



Edel: Kein Extra sondern Serie, Karbon Kotflügelhalterung.