

SCOOTER
+ Sport

SCOOTER & Sport

MEHR LICHT:
Nachrüstlampen



NEUSTART 2016: BMW C 650

Zweiter Anlauf für GT und Sport



Honda:
Dreirad
Neowing

DAUERTEST:

20.000 km
Vespa LX 125 3V

REIFENTEST:

Pneus für 300er

GEBRAUCHT:

Burgman 125

IM TEST:

Mash Five Hundred

RATGEBER:

Warnwesten



SCOOTER IM TEST:



Suzuki Burgman 650 Z



Speedfight 4 50 LC



Daelim Aroma 125



Kymco DJ 125 S

FORZA MALOSSI

Die führende Tuningschmiede Italiens macht dem Honda Forza 125 Beine. Und präsentierte obendrein eine Weltneuheit für zweitaktende Racingscooter

Text: REINHOLD WAGNER Fotos: WAGNER/MALOSSI

Honda hat mit dem Forza (Test in SCOOTER & Sport 3/15) einen der attraktivsten 125er Maxiscooter geschaffen. Schnell und sparsam zugleich, ABS ist Serie. Kein Wunder, daß sich die Tuner sofort darauf stürzen.

Als Demonstration der Möglichkeiten hat die Familie Malossi sämtliche verfügbaren Parts in einen Forza eingebaut. Ein Zylinderkit ist zwar noch nicht lieferbar, dürfte mutmaßlich aber bald folgen. Wie immer bei solchen Demonstratoren bedeutet die Auflistung sämtlicher Teile keineswegs, daß sie nur gemeinsam funktionieren.

Kein Problem beispielsweise, jetzt eine Multivar 2000 zu installieren und den Keilriemen erst später bei Bedarf zu wechseln. Gleiches gilt für die Bremsbeläge. Und bei den Bremsscheiben im schwer angesagten Wave-Look zählt ohnehin nur der Geschmack. Gleiches gilt für das im Gegensatz zur Serienscheibe abgedunkelte Windschild Sport Screen.

Den Satz härterer Racingfedern in der Fliehkraftkupplung für eine erhöhte Anfahrtdrehzahl bauen sich wohl nur erfahrene Bastelfreaks ein, ebenso die Maxi Clutch Kupplungsglocke. Mehr oder weniger zusammen gehören der legal E-homologierte RX Sportauspuff aus Edelstahl und der Lambda Emulator TC Unit. Er übermittelt der Motorelektronik ein Signal, das dem der Lambdasonde im Auspuffkrümmer entspricht und vermeidet so Störungen und lästige Eintragungen in den Fehlerspeicher.

Lieferbar sind alle Teile direkt im Onlineshop von www.malossistore.com oder beim deutschen Malossi-Importeur SIP in Landsberg/Lech (Tel. 08191/96999-60) sowie dem freundlichen Händler des persönlichen Vertrauens.

Die Bedienung des aufgefrischten Forza 125 entspricht dem Serienfahrzeug, und das ist gut so. Sofort beim Motor-



Die ohnehin hervorragenden ABS-Bremsen gewinnen mit Sintermetallbelägen aus dem Malossi-Regal nochmals an Präzision

Vorn wie hinten verzögern Wavesciben, die Malossi in Kooperation mit Galfer produzieren läßt



Ohne die Aufkleber wäre das ein ganz normaler Forza 125 in unauffälligem Mattschwarz



Tuning im besten Sinn für den Feinschliff einer bereits sehr guten Basis



Der Malossi RX Edelstahlauspuff klingt bassig und besitzt eine E-Zulassung, ist also 100% legal



Angesichts des Bewußtseins um die Malossi-Teile an Bord steigt der Besitzerstolz von Forza-Fahrern nochmals beträchtlich



All diese Teile stecken im Honda Forza 125 Demonstrator von Malossi



Von vorn dominiert das weiße LED-Licht den Auftritt des Forza

start fällt aber der sonore Baß auf, mit dem der Honda nun tönt. Zum Glück keine pubertäre Brülltüte wie an vielen Motorrädern, sondern schlicht erwachsener, klingt der Motor nun nach mindestens 250 Kubik. Und hängt kräftiger am Gas.

Ob das nun auf den Auspuff oder die Variomatik zurückgeht, läßt sich anhand des Komplettfahrzeugs schwer sagen. Als Tatsache bleibt festzuhalten, daß der subjektiv zivil und im Anfahren geradezu schüchtern wirkende Serien-Forza kein Land sähe. Die Laufkultur bleibt in allen Tempobereichen erhalten.

Bei den Bremsbelägen stand Malossi vor der schwierigen Aufgabe, gegen erstklassige Serienware anzutreten. Die kann deshalb bis zur Verschleißgrenze drinbleiben, danach steigen wir aber auf Malossi um. Warum? Weil es immer ein wenig schöner ist, besondere Teile in seinem Fahrzeug zu wissen. Das gilt auch für die TC Unit, die wie gesagt ohnehin zum RX-Auspuff gehört wie das Ket- chup zu den Pommies.

Bleibt die Frage, welche der Parts wir der Reihe nach einbauen würden. Die Wind Screen ist wie gesagt eine Geschmackssache,

ebenso die Bremscheiben. Beim Auspuff (am besten mit TC Unit) darf der Wechsel sofort erfolgen, das gibt guten und legalen (!) Mehrsound sowie ein Originalteil in Neuzustand im Keller. Vor dem Wiederverkauf montiert, erhöht es die Wertanmutung des Scooters. Der gebrauchte Malossi RX wiederum erzielt als Einzelteil im Internet mehr als am Scooter, weshalb man seine Originalverpackung aufbewahren sollte.

Beim Keilriemen empfiehlt sich ein Vorgehen ähnlich der Bremsbeläge, während die Multivar 2000 je nach Gusto früher oder später den Weg in den Forza finden darf. Ihre kräftigende Wirkung auf Beschleunigung und Topspeed ist durch Tests in SCOOTER & Sport mehrfach nachgewiesen.

Es muß also nicht alles auf einmal sein. Zwischendurch mal wieder ein Teil sorgt für nachhaltigen Schrauberspaß. Sagen Sie Ihrer Frau deshalb rechtzeitig vor Geburtstag oder Weihnachten, was es so gibt. Einer der Vorteile von Scooterfahrern ist ja, daß man ihnen immer etwas schenken kann. **ES**

RC ONE - MALOSSI BAUT SEINEN MOTOR JETZT AUCH FÜR YAMAHA

Der stärkste Zweitakter in der Trofeo Malossi heißt RC One, hat 94 cm³ und stemmt 34 PS bei 13.500/min. Das wassergekühlte Triebwerk atmet durch einen 28er Schiebervergaser und besitzt umgerechnet eine Literleistung von 361 PS.

Malossi entwickelt und baut diese Rennmotoren komplett in Eigenregie. Premiere feierte der RC One letztes Jahr mit einem Motorge-

häuse für Piaggio-Scooter, denn im Sport dominiert nach wie vor der kleine Zip.

Allerdings stößt sein ultrakurzes Fahrwerk angesichts der Power an Grenzen, auf den schnellsten Geraden erreichen die Racer mittlerweile bis zu 160 km/h. Deshalb kommen vermehrt längere Scooterchassis wie der Yamaha Aerox zum Einsatz. Die Japaner verwenden traditionell Minarelli-Motoren, die nur wenige Kilometer von der Malossi-Zentrale entfernt bei Bologna vom Band laufen.

Doch der Stolz der Minarelli-Ingenieure, extrem dünner Aluminiumguß, gerät angesichts der Rennleistung zur

Problemzone, weil die Wandungen unter den horrenden Kräften einreißen.

Malossi hat deshalb ein neues Motorgehäuse entwickelt, das sämtliche Aufnahme- punkte einer serienmäßigen Triebsetzschwinge von Minarelli besitzt, innen aber die bewährte Technik des RC One einsetzt. Auch der Zylinder ist baugleich. Auf eine Ölpumpe wird verzichtet, weil im Racing ohnehin Zweitaktgemisch den Vorzug genießt.

Plug and play für den Rennmechaniker also, der einerseits am Scooterrahmen nicht schweißen muß und andererseits beim Umstieg sämtliche der wertvollen Leistungsteile weiterverwenden kann. Der ernsthafte Scooter-Rennfahrer, und davon gibt es in Italien nicht wenige, kommt mittelfristig nicht daran vorbei. Malossi ist mit dieser modularen Bauweise zudem in der Lage, bei Bedarf für jede Marke passende Sportmotoren anzufertigen.



Malossi Rennmotor RC One für Yamaha. Alle Teile vom Zylinderkit bis zum Getriebe sind identisch mit denen fürs Piaggio-Gehäuse



Technikchef Andrea Malossi präsentierte seinen neuesten Motor persönlich, rechts ein Aerox mit dem RC One



Die Variomatik ist ein zentrales Element im Scootermotor und beschäftigt die Leser

Was bringt andere Vario?

Ich frage mich bei Tuning-Variomatiken: Das Ergebnis in Ihren Tests ist letztlich immer das gleiche. Die Drehzahl steigt, die Beschleunigung somit auch. Ist so ein Test nicht unfair gegenüber dem Originalteil, denn die Vorteile sind doch fast immer Resultat der höheren Drehzahl, die man mit leichteren Rollen in der Original-Variomatik mit weit weniger finanziellem Aufwand ebenso erreichen könnte. Oder übersehe ich etwas?

Reinhard Jaeger
reinhardjg@o2online.de

Antwort: Früher traf Ihre Aussage größtenteils zu. Die heutigen Variomatiken von Drittanbietern (Dr.Pulley, Malossi, Polini) spreizen jedoch auch die Übersetzung weiter auf und sorgen so für mehr Topspeed bzw. bei schwächeren Scootern zumindest für eine niedrigere Drehzahl bei Höchstgeschwindigkeit. Dazu kommt, daß die Tuningparts oft deutlich günstiger kommen und mitunter qualitativ besser sind als die Originalteile.

Variomatik-Tuning

Ich bin begeisterter Leser Ihrer Zeitschrift und habe mir so manchen Tipp rausgenommen. Seit 1998 fahre ich Scooter, erst einen Piaggio Hexagon 150 und seit acht Jahren einen Kymco Xciting 500i. Nun wollte ich leichtere Rollen einbauen. Haben Sie einen Tipp für mich? Sollte ich auch den Riemen wechseln?

Uwe Haak, Parchim
uhparchim@yahoo.de

Antwort: Als ersten Ausgangspunkt würden wir die Variorollen ausbauen, wiegen und rund 10-15% leichter gehen. Für Ein- und Ausbau können Sie sich an der Werkstatt-Story aus Heft 2/13 orientieren. Alternativ steht in unserem SCOOTER Werkstatt-Handbuch jede Menge über die Vario und ihr Umfeld. Riemenwechsel? Intervall nach Herstellervorschrift einhalten, das reicht völlig.

ABS am Satelis

Ich fahre einen Peugeot Satelis 250 ohne ABS. Nun bin ich kürzlich bei grüner Ampel auf eine Kreuzung in einer leichten Kurve mit leichter Schräglage zugefahren, als ein querendes Auto bei Rotlicht über die Kreuzung raste. Ich mußte eine Vollbremsung machen und schmierte seitlich weg. Dabei habe ich mir den Knöchel verletzt.

Bedingt durch meine Größe von 1,91 m kommt für mich beim nächsten Scooter nur wieder ein Satelis in Frage. Ich würde gerne den 300er nehmen, aber Sie schreiben: Gibt es leider nicht mit ABS. Nun habe ich in Ihrem Heft 3/2013 auf Seite 10 eine Reklame von Peugeot gefunden, in der für den Satelis 125 und 300 mit Integral-ABS-Bremssystem der 3. Generation geworben wird. Nun meine Frage an Sie als Experten: Gab es den 300er anfangs für kurze Zeit mal mit ABS?

Werner Weitzel, Mainz

Antwort: Der Satelis 300 hatte nie ein ABS, im Gegensatz zum ersten Satelis 125 von 2006. Es handelte sich um ein Vorderrad-ABS der fränkischen Firma FTE, das auch der Piaggio-Konzern einsetzte.



Scarabeo, hier der 500er, sind mittlerweile Exoten

Scarabeo kaufen?

Hatte im Urlaub mehrere Tage Spaß mit einem Aprilia Scarabeo 300 als Leihfahrzeug. Ich würde mir nun gerne einen Scarabeo anschaffen. Es gibt auf dem Gebrauchtmotor 250/300er und 500er Varianten. Zu welcher Variante würden Sie raten? Oder sollte

man von diesem Exoten ganz Abstand nehmen?

Michael Jaeger
mjaeger2002@googlemail.com

Antwort: Ausgewogen fahren sich 250/300, die jedoch ähnlich teuer kommen wie der überschwere 500er, den kaum noch jemand kennt. Nur wenn Sie Prestige für kleines Geld suchen, raten wir zur Halbliterschüssel. Generell gilt für ältere Fahrzeuge (d.h. 10 Jahre und mehr) aus dem Piaggio-Konzern: Während motorisch dank der Einheitsantriebe die Teilelage gesichert scheint, befinden sich Plastikteile auf dem Weg zur Rarität und erfordern mitunter Hartnäckigkeit bei der Beschaffung.



Vergaser können mitunter vereisen

Vergaservereisung

Da die Möglichkeit einer Vereisung des Vergasers (herbstliche Übergangszeit, hohe Luftfeuchte bei Temperaturen 0-10° C) zur Zeit gegeben ist und die meisten Scooter nicht mit vernünftigen technischen Möglichkeiten ausgerüstet sind, trifft es mich: Mein Rexy 50 hat dieses Problem. In Skandinavien gibt es angeblich Benzinzusätze. Welche Benzin-sorten, E10 oder Super, sind in diesem Fall die bessere Wahl, um einer Vereisung vorzubeugen?

Jürgen Kunz, Vach

Antwort: Einige Scooter besitzen beheizte Vergaser, meist elektrisch. Mit Einspritzanlagen ist das Problem der Vereisung übrigens komplett aus der Welt, weil die Düsen weit nach der Drosselklappe angeordnet sind. Kraftstoff mit geringerem oder gar keinem Alkoholanteil sollte weniger Vereisung hervorrufen, zumindest theoretisch. Die angeblichen Zusätze in Skandinavien dürften sich freilich mehr auf Alkohole zur Durchwärmung des Fahrers beziehen. Auch Fahrervereisung ist schließlich ein nicht zu unterschätzendes Thema.

Warmer Kawasaki-Scooter

Bin seit ein paar Wochen stolzer Besitzer eines Kawasaki J300. Es wird nach langer Fahrt etwas sehr warm unter der Sitzbank im Staufach. Sachen, die man mitnimmt, werden sehr warm. Bei mitgeführten Lebensmitteln sind sie am Reiseziel vermutlich

Schreiben Sie uns!

SCOOTER & Sport

Mühlenstr. 4
91126 Schwabach

Briefe beantworten wir nur, wenn ein frankierter Rückumschlag beiliegt.

info@scooterundsport.de



durchgegart Gibt es z.B. Wärme-folie, die das verhindern könnte?

Hans-Jürgen Beißer
Hamburghj.beisse@freenet.de

Antwort: Das Problem tritt bei allen Helmflächen in Scootern auf und wird je nach Jahreszeit als störend oder wohltuend empfunden. Ihre Idee mit einer reflektierenden Wärme-folie, am besten außen (!) an die Helm-fachwanne geklebt, ist vielleicht eine Möglichkeit. Oder der Transport der Lebensmittel in isolierten Behältern. Die endgültige Lösung wäre aber wohl ein Topcase. Das wird ja nicht vom Motor beheizt.

Reifen wuchten?

Fahre Peugeot Satelis 400. Hinten wurde ein neuer Reifen aufgezogen, Heidenau. Er sollte ausgewuchtet werden, war es aber nicht. Mein Händler sagte, das ginge hinten nicht, sei nicht möglich. Eine leichte Unwucht macht sich bemerkbar. Was stimmt nun und was soll ich machen?

Bruno Hering, Balve
brunohering@gmx.de

Antwort: Je schneller ein Scooter, umso nötiger wird Auswuchten. 50/125er brauchen es unserer Erfahrung nach nicht. 250/300er manchmal, abhängig von den Reifen und der bereits in der Felge vorhandenen Unwucht. Beim Reifentest auf dem SYM 300 in diesem Heft (Seite 68) etwa kamen wir ohne jedes Wuchten aus. Ab 400er aufwärts wird sich ohne Wuchten nur in glücklichen Ausnahmefällen ein geschmeidiger Rundlauf einstellen. Wenn Ihr Händler dies nun abstreitet bzw. für unmöglich hält, fehlen ihm der Wille, technisches Können und das nötige Equipment. Alles drei ist beschämend und vielleicht sollten Sie den Reifen bei einem richtigen Reifendienst noch einmal korrekt montieren lassen.



Auswuchtgewichte an der Felge