

SACHEN GIBT'S...



Schmalspur: Nur mit Beifahrer lässt sich solch ein Dreier artgerecht bewegen.



Nicht nur MH 125: Der DRC Enduro taugt auch für gängigere Offroader bis etwa 650 Kubik.



Listige Lösung: Bei Bedarf bekommt die Hinterradschwinge ein Zusatz-Federbein.



Konsequent: Seitenradführung mit Zugschwinge, Paioli-Dämpfer und langem Federweg.

...ODER AUCH NICHT. ZUM BEISPIEL DIESES VON DÄSCHLEIN GEBAUTE ENDUROGESPANN AUF BASIS DER RAREN MOTORHISPANIA MH 125. WAS ES ABER AUS DER FRÄNKISCHEN GESPANNSCHMIEDE EBENFALLS GIBT: ANDERE KOMBINATIONEN MIT DEM DRC-ENDUROBOOT UND ANDERE 125ER-DREIER.

Motorhispania? Nie gehört? Guzzi-Enthusiasten werden vielleicht etwas mit dem Namen anfangen können. Denn das vor 70 Jahren in Barcelona gegründete Unternehmen begann damals mit dem Import und der Lizenzfertigung von Motorrädern der italienischen Marke. Später kamen andere Modelle hinzu, mit denen der spanische Produzent auch auf einigen Exportmärkten recht erfolgreich agierte. 2014 musste Motorhispania die Produktion einstellen. Heute werden unter dem traditionsreichen Namen Maschinen vom chinesischen Hersteller Zongshen angeboten. In den frühen 2000er Jahren wollte Sachs Bikes expandieren und interessierte sich dabei kurzzeitig auch für Motorhispania. Aus dieser Zeit stammt die hier vorgestellte MH 125 Arena. Däschlein kombinierte den kleinen Exoten mit dem hauseigenen Enduro-Beiwagen, um diesen eindrucksvoller präsentieren zu können. Ein zweites Exemplar dieses Gespannes wird es somit nicht geben. Wohl aber lässt sich der DRC Enduro an andere geeignete Maschinen bis etwa 650 Kubik schrauben. Dazu gehören die Yamaha XT ebenso wie die Honda Dominator/SLR/Vigor und fahrwerktechnisch vergleichbare Modelle. Mit dieser Zielsetzung legte Däschlein das Fahrwerk von vorneherein entsprechend stabil aus. Der Seitenwagen baut mit 60 Kilo andererseits leicht genug, um eine 125er nicht zu überfordern. In dieser Klasse bieten sich aktuelle ebenso wie ältere Modelle an. Am günstigsten kommt ein solches Gespann mit gebrauchten Achttelliter-Enduros vom Schlag einer Yamaha WR oder einer Kawasaki KLX. Wenn man ein umbauwürdiges Exemplar findet...

Derzeit führen die japanischen Niederlassungen überhaupt keine 125er Enduros in ihren Programmen, wohl aber Nischenanbieter wie Aprilia, Beta, Fantic, Kreidler, F.B. Mondial, Rieju, SWM oder Zündapp. Alles wohlklingende Namen. Doch bei manchen Maschinen handelt es sich um Importe aus China, womit sich – trotz mittlerweile ansprechender Qualität – nicht jeder anfreunden kann.

Der DRC Enduro wird notwendigerweise über vier Anschluss-Streben mit seiner Zugmaschine verschraubt. Dazu bedarf es entsprechender motorradseitiger Verstärkungen und Anschlüsse. Die Führung des Drahtspeichenrades in 19 Zoll übernimmt eine gezogene Schwinge mit Paioli-Dämpfer und satten 150 Millimetern Federweg. Eine Bremse ist zumindest für die 125er Dreier nicht vorgesehen. Aber bei Bedarf dürfte sie für Däschlein ebenso wenig ein Problem wie individuelle Bootsaufbauten darstellen.

Bemerkenswert an der MH Arena ist das zusätzliche Federbein an der Hinterradschwinge, das nebenbei den Federweg auf 70 Millimeter begrenzt. Dieser technische Trick dürfte auch für andere derartige Umbauten taugen. Ob auf den Ersatz der Telegabel durch eine Schwinge verzichtet werden kann, muss ebenso im Einzelfall geklärt werden. Die Gabeln moderner 125er sind in der Regel üppig genug dimensioniert, die Nachlaufwerte für leichte Lenkbarkeit ausreichend kurz.

Nun möchte nicht jeder durchs Gelände bolzen, der sich für ein 125er Gespann erwärmen kann. Deshalb sei an dieser Stelle ergänzt, dass Däschlein auch Umbauten für den reinen Straßenbetrieb mit entsprechend leichten und zierlichen Seitenwagen anbietet. Yamaha XV 125 oder Kymco Zing 125 haben ihre Premiere bereits absolviert, doch auch andere Modelle finden in Bechhofen zum dritten Rad. Für den Nachwuchs und auch für Späteinsteiger ohne Motorrad-Führerschein erschließt Däschlein somit die Möglichkeit, die faszinierendste Variante des Motorradfahrens zu genießen. Das sollte man sich nicht entgehen lassen.

Axel Koenigsbeck

TECHNIK

Motor: Luftgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, Hubraum 124 cm³, Leistung 8 kW (11 PS) bei 9000/min, max. Drehmoment 9,5 Nm bei 7500/min, Sechsgang-Getriebe, O-Ring-Kette, Elektrostarter.

Fahrwerk: Verstärkter Stahlrohrrahmen, vorne Telegabel, hinten Stahl-Zweiarmschwinge, Zentralfederbein + Paioli-Zusatzfederbein rechts, Federwege 160/70 mm.

Bremsen: Zweikolbensattel mit 280-mm-Bremsscheibe vorn, Zweikolbensattel mit 220-mm-Bremsscheibe hinten.

Bereifung:
Vorn:.....90/90 x 21 auf Drahtspeichenrad
Hinten:.....120/80 x 18 auf Drahtspeichenrad

Beiwagen:
Karosserie:.....DRC Enduro
Fahrwerk:.....Stahlrohrrahmen, Vierpunktanschluss
Radführung:.....gezogene Schwinge
Bereifung: 110/90 x 19 auf Drahtspeichenrad
Federbein:.....Paioli
Federweg:.....150 mm

Abmessungen Gespann:
Radstand:.....1340 mm
Spurbreite:.....940 mm
Vorlauf:.....370 mm
Leergewicht:.....190 kg
Tankinhalt:.....7,2 l

Preise:.....Umbau ab 4.000 Euro

Hersteller:
Däschlein/DRC, 91572 Bechhofen
Tel. 09822 7556, www.daeschein.de

