

# STAUB WEDEL

Im Geländesport stellte sich einst Aspes gegen Sachs, der kleine Italiener aus Gallarate gegen den Exportweltmeister aus Deutschland. Statt Hercules kämpft hier „Das Kleine Wunder“ im steinharten Duell. Wer zieht schneller – DKW 125 GS oder Aspes Hopi?

TEXT STEPHAN H. SCHNEIDER  
FOTOS HOLGER NEU





Euphorisch starten unsere beiden Gladiatoren Hans und Klaus mit ihren Dreckschleudern von 1977 in die Arena: „Dich mache ich nass!“  
 „Pah, du wirst meinen Staub schmecken!“

**D**urch die Felsarena weht das ölige Aroma der Nürnberger Bratwurst und erklingt noch einmal das italienische Lied vom Zweitakter: Voooola-räää... Hier begegnen sich mit der DKW 125 GS und Aspes Hopi 125 zwei Früchtchen aus der heißesten Ära des Geländesports, als das Enduro-Feld bunter blühte denn je. Mitte der Siebziger züchtete jedes Land Stoppelhopper für die Freizeit – von AMF Harley-Davidson SX 125 bis Zündapp KS 50 Cross. Während hierzulande bloß ein hochgezogener Auspuff und breiter Lenker einen lauen Hauch von Freiheit und Abenteuer verströmten, erkannten die Japaner den frischen Drang einer jungen Generation und boten echte Verlockungen wie die Honda XL-Viertakter oder die giftige Kawasaki KE 125. Auf einer Suzuki TS 125 spürte man die Motocross-Weltmeister Roger DeCoster und Gaston Rahier hinter sich, nachdem Yamaha mit seiner epochalen DT-Reihe die Enduros für jedermann gepflanzt hatte.

**Doch nirgends staubte es** seit jeher so heftig wie auf dem italienischen Stiefel, wo die 16-jährigen Tifosi unter Dutzenden Herstellern auswählen konnten. Dort umschwirten Horden plärrender Zweitakter sonor brummende Viertakter wie Guzzi Stornello Scrambler oder Morini 125 Country und wucherten durchs gesamte Alphabet – Ancilotti, Beta, Cimatti, Ducati, Fantic, Gilera... So viele in kurzer Zeit verwelkten, so viele entfalten sich neu. Bei diesem



Die Aspes Federt mit ihren langen Beinen über Buckel und Kanten wie Monica Bellucci über die Mailänder Modewoche

1 Die siegreiche Trophy-Mannschaft 1987: Jens Grüner, Jens Scheffler, Harald Sturm, Uwe Weber, Reinhard Klädtke, Jens Thalmann (von links)

2 Thomas Bieberacher gewann auf der Simson GS 80 als erster und bislang einziger Deutscher die Einzel-Weltmeisterschaft

3 In der MZ-Rennabteilung montierten unter meisterlicher Anleitung auch die Azubis, als Teil ihrer Ausbildung

## STARKER OSTWIND

Aus der DKW-Heimatstadt Zschopau blies eine starke Zweitakter auch nach der Deutschen Teilung durch die Rabatten. Das nunmehr staatliche Motorradwerk Zschopau (MZ) setzte zuerst mit der weltberühmten Vorkriegsentwicklung RT 125 den Serienbau fort, bevor Werkmaschinen den Geländesport aufmischten. Später konnten Privatfahrer beiderseits der Grenze Werksreplikas wie die ETS 125/1 G erwerben, und der Neckermann-Vertrieb in der Bundesrepublik unterhielt sogar eine eigene Motorsportabteilung.

Mit MZ sowie Simson aus Suhl gewannen DDR-Mannschaften beim International Six Days Enduro (ISDE) über ein Dutzend Mal die Trophy oder Silbervase, davon 1963 bis 1967 fünfmal in Folge! Als in den 1980er Jahren die meisten bundesdeutschen Hersteller die Werkstore schlossen, siegten MZ und Simson weiter, wurden allein neun Mal Enduro-Europameister. Fahrer wie Jens Scheffler, Harald Sturm, Jens Grüner, Reinhard Klädtke, Jens Thalmann oder Uwe Weber holten zuletzt 1987 beim ISDE sowohl die World Trophy als auch die Junior World Trophy. Und 1990 gewann Thomas Bieberacher auf der Simson GS 80 als erster und bislang einziger Deutscher die Einzel-Weltmeisterschaft.





»VON WEGEN KÜRZERE  
FEDERN: ICH MACH' AUS EINER  
FRÄNKISCHEN LANDGANS LOCKER  
DEN ITALIENISCHEN HENGST!«

»ZUERST AUF DEM  
HAHNENKAMM TANZEN  
UND DANN BESCHWINGT  
WIE RITA PAVONE:  
ARRIVEDERCI, HANS!«



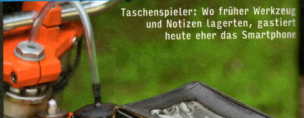
Ohne lange Geländetradition im Hause Aspes gelangen die Zutaten wie bei Mamas Spaghetti aglio e olio



Sehr schräg: Die Stellung der modernen Gasdruck-Federbeine verschafft Reserven im Geläuf



Praktischer Schick: Farblich abgestimmte Manschetten schützen die Hebelteile vor Schmutz



Taschenspieler: Wo früher Werkzeug und Notizen lagerten, gastiert heute eher das Smartphone

## ASPES HOPI 125 RGC

## TECHNISCHE DATEN

BAUZEIT 1972 bis 1982

MOTOR luftgekühlter Einzylinder-Zweitakter mit Membransteuerung

BOHRUNG X HUB  
54 x 53,8 mm

HUBRAUM 123 ccm

PS-BEI U/MIN  
21 bei 9800VERGASER Dell'Orto  
Ø 32 mm

ZÜNDUNG Motoplat-HKZ

ANTRIEB Mehrschleibenkupplung im Öbad, Sechsganggetriebe, Kette zum Hinterrad

RAHMEN Doppelschleifenrahmen aus Chrom-Molybdän

RADAUFHÄNGUNG Hydraulisch gedämpfte Telegabel, Hinterradschwinge mit Gasdruckdämpfern

BEREIFUNG 3,00-21 vorn, 4,00-18 hinten

BREMSEN vorn und hinten Konus-Trommel (Ø 140 mm)

LEERGEWICHT 102 kg

Mit Membran:  
Der Zweitakter siegte bei Cross, Enduro, Bergprüfungen und Straßenrennen

günstigen Klima sprossen im internationalen Profisport Klassen von 50 bis 1300 Kubik, und einzigartige Pflänzchen wie Simson GS 75, Bultaco Frontera 74 oder Puch 75 Cobra wuchsen dann ab 1981 zu 80ern.

„Meine Hercules 75 GS fährt eher wie ein Kleinkraft, und mit der Hercules 125 Motocross kann ich nicht auf die Straße“, beleuchtet dazu Hans Gebert den Hintergrund seiner Garage und schmunzelt im stilechten Shirt: „Also suchte ich eine 125 GS, um Freunde begleiten zu können. Sie dürfen als Waldbesitzer ihre Zufahrtswege nutzen, sodass wir mit der aufgeschnallten Kettensäge schon zu Forstarbeiten gefahren sind oder im Winter Holz holten. Dazu fand ich diese Sachs in Italien, die Importeur Tullio Maserini von Playmotor in Bergamo vertrieb. Sie zieht deutlich kräftiger als die 75er, leistet über 19 PS und ist eben ein richtiges Motorrad.“

„Mir ist die 125er Aspes eigentlich zu groß“, entgegnet Klaus Strohhecker trocken. „Die hier habe ich vor drei Jahren bloß gekauft, weil sie im absoluten Originalzustand erhalten ist. Ich liebe mehr die italienischen Fuffziger und habe außer den kleinen Schwestern der Aspes noch Benelli, Fantic oder Malaguti. Sie bewunderte ich als Jugendlicher nur aus der Ferne, während ich eine gebrauchte Zündapp fuhr. Vor zehn Jahren hab ich mich bei einer Mofa-Reise über die Alpen voll infiziert, und seither sammeln meine Frau und ich die kleinen Exoten. Denn das Mokick-Design der Italiener bleibt einfach unerreich.“ „Die haben dich ausgebuht, wenn du nicht auf dem Hinterrad durchs Dorf gefahren bist“,



KLAUS UND SEINE ASPES

Der tapfere Berufsfeuerwehrmann liebt und sammelt italienische Kleinkraftäder, von der Aspes Navaho 50 über Malaguti bis zur raren Oscar aus Bologna

lacht der DKW-Besitzer zustimmend und gesteht überraschend: „Mein Zwillingsbruder und ich haben auf unsere Aspes extra ein Vierteljahr gewartet. Als Bub wollte ich nämlich Motocross fahren, aber das erlaubten unsere Eltern nicht. Also konnten wir wenigstens mit den ersten 80er Aspes über die örtliche Strecke räubern. Die waren schon super. Aber mein Herz schlägt eben für die Nürnberger – schon mein Mofa war eine Hercules.“

### Genug palavert, jetzt ans Gas

Beide Sportler wurden 1977 erstmals zugelassen und dürfen legal auf die Straße, spielen aber mit ihren Sechsgangmotoren lieber im Dreck. Dabei präsentiert sich die Aspes moderner und hochbeiniger. Obwohl Sachs zu dieser Zeit schon seine Siebengang-Aggregate in neue Fahrwerke setzte, die Heino Büse und Hans Wagner Deutsche Meisterschaften brachten, bezeugt diese DKW noch ihre lange Geschichte.

Das traditionsreiche Werk war durch den Dänen Jørgen Skaftø Rasmussen 1906 in Zschopau entstanden und vertrieb seinen Fahrradhilfsmotor als *Das Kleine Wunder*, bevor 1922 ein Motorrad mit 142 Kubik erschien. Ab 1927 glänzte DKW dann regelmäßig bei den International Six Days und entwickelte 1938 das erste Motorrad speziell für Geländesport. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Marke als Teil der Auto Union aus dem Chemnitzer Handelsregister gelöscht, sodass sich in Ingolstadt ein neues Unternehmen formierte. Das blieb in der Spur, startete ab 1951 mit Versuchsleiter Franz Ischinger und Fahrern wie Ewald Kluge oder Johann Abt wieder international und gewann die Six Days Trophy 1955. Dazu kamen nationale Titel im Geländesport und Motocross. Doch unter dem Druck sinkender Nachfrage geriet die Motorradproduktion 1966 zu Fichtel & Sachs und so in die Nürnberger Hercules-Werke, die mit ihren Geländemaschinen unter anderem bis 1996 die Bundeswehr ausrüsteten.

**Der Riese Sachs unterhielt** seine Töchter rund um den Globus, galt als führender Einbaumotoren-Hersteller und tanzte im Zweitakt nicht nur mit Motorradfirmen wie Gori oder KTM, sondern befeuerte darüber hinaus Leichtflugzeuge, Schneemobile oder Gokarts. So siegte der Gigant letztlich immer irgendwo mit irgendwas. Sachs nutzte seine weltbekannte Marke DKW besonders im Ausland und positionierte sich damit bei der italienischen Valli Bergamasche 1967 gezielt gegen die dominie-



renden MZ, die Erben aus Zschopau. Für die Nürnberger gewannen Gino Perego und Franco Gualdi 1978 zwei Europameistertitel.

**Dagegen kämpfte Aspes** als ganz junger Hüpfher aus dem Städtchen Gallarate. Erst 1955 in die Familie Aspesi geboren, wuchs die anfängliche Fahrradwerkstatt über 50-Kubik-Crosser mit Minarelli-Antrieb endlich 1969 in den lukrativen 125er Markt. Zunächst entstand mit dem Drehschieber-Motor von Maico aus Deutschland die Aspes 125 Apache, doch auf Dauer wollten die stolzen Italiener ein Motorrad „tutto italiano“. Also heuerten sie Lanfranco Cremona von Aermacchi und Gianfranco Maestroni von Yamaha für ein eigenes Aggregat an. Mit dem startete ab 1971 Felice Agostini, der jüngere Bruder von Nationalheld Giacomo Agostini, im Motocross und präsentierte pressewirksam den käuflichen Ableger. Denn Aspes zielte auf ein Baukastensystem für Gelände, Straßenrennen und Serienmaschinen rund um einen Universalmotor. Dazu entwickelte Vito Consiglio den schlitzzesteuerten Zweitakter 1972 weiter: Für mehr Leistung bei niedriger Drehzahl – und besserer Füllung bei hoher – erhielt der Einlassweg eine Membran. Mit diesem Technickschmankerl siegte Felice Agostini 1973 in der Nachwuchsklasse, während Corrado Maddii in der Weltmeisterschaft Suzuki ärgerte. Als er 1976 erstmals nationaler Cross-Champion wurde, 1977 gefolgt von Renato Zocchi,



Das deutsche Exportmodell von oben nach unten: Die Schalter von CEV kamen ebenso aus Italien wie die Ceriani-Gabel oder Marzocchi-Federbeine. Im Ausland bevorzugte Sachs seine international bekannte Marke DKW. Während der Geländefahrer Tullio Masserini ein Werksteam organisierte, wuchs der zweite Importeur Koelliker in Mailand bis heute zu einem der größten Fahrzeughändler Europas. Die Bremsen kamen von Sachs selbst, Lenker und Griffarmaturen von Magura. Diesen altbewährten Motor mit sechs Gängen ersetzten 1977 bei Hercules bereits die neuen Siebengang-Aggregate

»MEIN HERZ SCHLÄGT  
FÜR DIE NÜRNBERGER.  
SCHON MEIN ERSTES  
MOFA WAR EINE  
HERCULES!«



konnte das Werk die aufflammende Begierde kaum mehr befriedigen. Zur Erfüllung deutscher Teenager-Träume offerierte Importeur Barthold in Ulm alsbald die gesamte Palette, vom 40-km/h-Mokick über das Leichtkraftrad Navaho 80 bis zum Motocrosser Hopi 125 CRC.

**Doch außer im Buhlen** um junge Herzen birgt unser Duell noch sportliche Brisanz, weil es im Turnier der Nationen zwischen Deutschland und Italien 28:29 steht. Nur einmal mehr gewannen die Italiener bislang das International Six Days Enduro! Wobei auf deutscher Seite fast die Hälfte der Trophys und Silbervasen von der DDR eingheimst wurden (siehe Kasten). Zu einem Freund-



HANS UND  
SEINE SÄCHS

Der freundliche Bäckermeister mag seit der Jugend Hercules und wollte Motocross fahren. Heute gehört seine Leidenschaft sogar einer Vorkriegsmaschine

schaftsspiel im Sandkasten starten jetzt unsere beiden Kontrahenten mit einem Kick ihre Sportgeräte, die nach kurzer Warmlaufphase willig Gas annehmen. Dabei klingt die Aspes heller und aggressiver, leistet mit 21 PS bei 9800 Umdrehungen auch etwas mehr als die harmonische DKW, die mit 97 Kilo dafür fünf Kilo leichter durchs Gelände pflügt. Sie nutzte nach der langjährigen

Vorderradschwinge inzwischen eine Ceriani-Telegabel mit 155 Millimeter Federweg, Aspes dagegen baute erst seine eigene Front mit 180 Millimetern und kaufte dann bei Cortecrosso sogar 220 Millimeter. Hinten geriet der

#### DKW 125 GS

#### TECHNISCHE DATEN

**BAUZEIT** 1972 bis 1977

**MOTOR** Luftgekühlter Einzylinder-Zweitakter mit Kolbensteuerung

**BOHRUNG X HUB**  
54 x 54 mm

**HUBRAUM** 124 ccm

**PS BEI U/MIN**  
19,5 bei 8800

**VERGASER**  
Bing Ø 30 mm

**ZÜNDUNG** Motoplat-HKZ

**ANTRIEB** Mehrscheibenkupplung im Ölbad, Sechsganggetriebe, Kette zum Hinterrad

**RAHMEN** Doppelschleifenrahmen aus Chrom-Molybdän

**RADAUFHÄNGUNG**  
Hydraulisch gedämpfte Telegabel, Hinterradschwinge mit hydraulisch gedämpften Federbeinen

**BEREIFUNG** 3.00-21 vorn, 4.00-18 hinten

**BREMSEN** vorn und hinten Vollnaben-Trommeln (Ø 140 mm)

**LEERGEWICHT** 97 kg

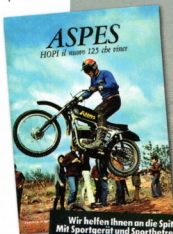
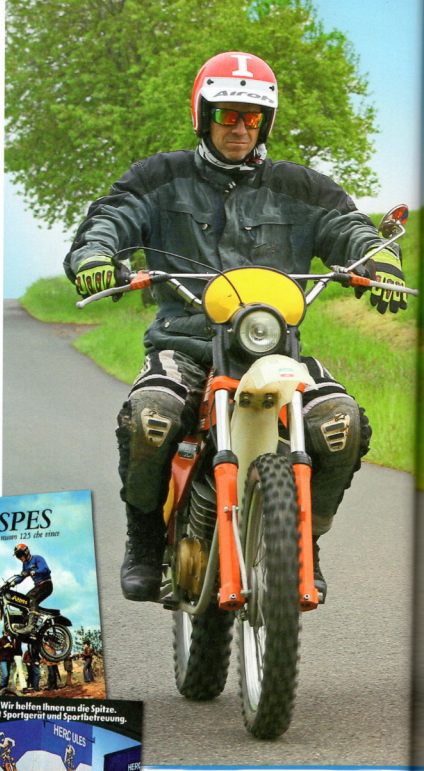
Unterschied mit 125 zu 175 Millimetern Federweg samt Gasdruckfederbeinen ebenso deutlich. Einig sind sich die beiden Enduros beim Rahmenbau aus Chrom-Molybdän sowie den üblichen Reifengrößen von 3.00-21 vorne und 4.00-18 hinten.

**Beiden attestierten** Tests im Gelände auch gute Bremsen – hauseigene Sachs hier, zugekaufte Grimeca dort. Während das Fahrwerk der Aspes besonders auf schlammigem Untergrund mit souveränem Grip gefiel, brauchte ihr Motor relativ viel Drehzahl und nervte in schnellen Passagen mit Vibrationen. Das Sachs-Aggregat dagegen offenbarte trotz seiner niedrigen Nenndrehzahl im Schlamm spürbare Kupplungsschwächen, während das altbackene Ziehkeilgetriebe tadellos funktionierte.

So konservativ die DKW damals auftrat, so wenig Ansprüche stellt sie heute. Ihr üblicher Blechtank braucht beispielsweise keine Sonderbehandlung, wohingegen der Kunststoffbehälter von Aspes zu nächst keinen modernen Sprit vertrug. „Erst die Innenbeschichtung mit dauerelastischem Polymer von Wagner macht ihn jetzt resistent“, erläutert Klaus und ergänzt: „Die Exportmodelle für Deutschland bekamen damals sowieso Alutanks.“ „Die DKW hat bislang überhaupt keine Probleme bereitet“, betont sogleich Hans und lässt demonstrativ noch mal die Brocken fliegen. Während sein kleines Wunder sicher wie die Lufthansa abhebt, federt die langbeinige Italienerin aufreizend lässig über den steinig Laufsteg.

**Ihre heiße Phase kühle** leider früh ab. Denn unbenommen ihrer Siege konnte die kleine Firma Aspes die Produktionskosten immer weniger einfahren und wurde schließlich von Unimot geschluckt, bevor dieses Unternehmen 1986 seinerseits in den Konkurs schlitterte. Der Riese Sachs wiederum fiel 1987 an den Mannesmann-Konzern und beendete zehn Jahre danach seinen Motorenbau. Die vielen Verbindungen des fränkischen Herstellers bestätigt Klaus noch einmal, als er am Ende dieses unterhaltsamen Tages verkündet: „Demnächst hole ich eine seltene Simonini-Sachs aus Italien.“ „Damit kommt Du mich besuchen, wenn meine Laverda Chott mit den Hufen scharrt“, verabschiedet sich daraufhin augenzwinkernd Lokalmatador Hans und lenkt seine DKW in die andere Richtung nach Hause. Ein paar unbefestigte Umwege nehmen die zwei dabei gern noch unter die Stollen.

80ER & 125ER



Aspes warb sofort 1971 mit den ersten Siegen beim Motocross in Perugia oder Regio Emilia. Sachs warb 1978 mit seiner Betreuung für Privatfahrer, während sich das Werk vom Enduro-Sport zurückzog

## DIE MITSTREITER

- 1 Zündapp war abnormierter Enduro-Europameister und Motorlieferant für Rickman oder Laverda
- 2 Yamaha startete 1970 mit der DT-1 die Enduro-Welle für alle und räuberte mit der DT 80 über Schulhöfe
- 3 Beta baut in der Toskana seit 1948 Motorräder wie die 125 ES und gehört heute zu den Enduro-Weltmeistern
- 4 Montesa eroberte aus Spanien die Welt, bot Geräte von 50 bis 360 ccm für Profis und Nachwuchs gleichermaßen
- 5 Honda blieb mit der SL 125 und der folgenden XL-Reihe dem Viertakter treu, bis die MTX 80 im Zweitakt tanzte
- 6 KTM ersetzte ab 1973 die Sachs-Motoren erfolgreich durch eigene Aggregate mit Klauenschaltung



»ASPHALTIERTE STRASSEN  
UNTERBRECHEN NUR DAS  
ERLEBNIS AUF FELDWEGEN...«

