

ERSTE WAHL

Fahrbericht GasGas TXT Raga Replica 2012.

Text: Hans Greiner, Fotos: Josefine Cardenoso

Es war ein Einstand nach Maß für Adam Raga und die neue GasGas TXT Raga Replica Jahrgang 2012. Beim WM-Auftakt in La Bresse/Frankreich holte Adam Raga den Tagessieg. Besser kann die Präsentation einer neuen Trialmaschine nicht gelingen.

Die neueste Werksreplika der Spanier ist so nahe am Werksbike von Adam Raga, wie es ein Serienmotorrad nur sein kann. Die Raga 2012 hat so gut wie alles an Bord, was dem Topfahrer der Marke zu Laufsiegen in der Trial-Weltmeisterschaft verhilft. Es ist sicher nicht aus der Luft gegriffen, wenn man die neueste Raga Replica als Referenz unter den Trialmaschinen bezeichnet. Und man darf dies meiner Meinung nach aus optischer wie auch konzeptioneller Sicht tun.

Vom Design her suchen die Katalanen in den letzten Jahren immer nach etwas Neuem und sind damit anderen Trialmarken stets den entscheidenden Schritt voraus. An der aktuellsten Raga haben die GasGas-Designer das mit dem großen Marken-Schriftzug am Heck erreicht. Er verläuft über den gesamten Luftfilterkasten, wird auf der rechten Fahrzeugseite größer und auf der

linken kleiner, was zu einer Dynamik des Designs führt, welche es in dieser Form bisher nicht an Trialmaschinen gab. Dennoch ist die Optik von vorn bis hinten stimmig und die neueste GasGas wirkt wie aus einem Guss. Das dominierende Schwarz des Rahmens wird an der 2012er Raga von vielen weißen Flächen kontrastreich ergänzt und die ausgewählten, rot eloxierten Parts sorgen für den gewissen Pep.

Ganz anders hingegen ist seit einigen Jahren das Vorgehen der GasGas-Ingenieure aus technischer Sicht. Denn das Konzept der aktuellen TXT-Pro-Modelle und ihrer Wettkampf-Ableger Racing und Raga Replica ist derart ausgereift, dass es nicht leicht ist, daran Dinge zu entdecken, die überhaupt noch zu einem besseren Fahrverhalten führen. Die Basis dafür bietet der Motor. Er ist trotz Sechs-Gang-Getriebe ultraklein und damit auch sehr leicht. Um ihn herum sind sämtliche Bauteile und Komponenten so geschickt angeordnet, dass kaum Raum dazwischen bleibt. In der Folge hat die GasGas eine extrem niedrige Sitzmulde und ist äußerst kompakt.

Deshalb wird im Hause GasGas derzeit nichts überstürzt und auf Teufel komm raus einfach etwas Neues gemacht, damit es neu ist. Vielmehr wird mit kleinen Verbesserungen die Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit und Wartungsfreundlichkeit weiter erhöht. Durch diese wohlüberlegte, vorsichtige Evolution gelingt es GasGas, die Gesamtleistung ihrer Trialmaschinen behutsam immer weiter zu steigern.

In Sachen Antrieb an der neuen Raga Replica muss zunächst das Kurbelgehäuse aus einer neuen Magnesium-Aluminium-Legierung genannt werden. Es ist thermisch stabiler und sorgt damit für eine geringere Wärmeausdehnung, was der Passgenauigkeit von Lagern und niedrigeren Toleranzen allgemein zugute kommt. Bei der Überarbeitung des Motorgehäuses wurde gleich die Aufnahme der Schaltwelle mit geändert. Diese kann nun auf der rechten Motorseite entnommen werden, ohne dass man den Motorblock dazu öffnen müsste, wie bisher. Verbogene Wellen aufgrund von Sturzschlägen auf den Schalthebel können an der neuen Raga also mit erheblich geringerem Arbeitsaufwand gewechselt werden. Und wenn wir schon mal beim Thema sind, dann muss auch direkt der jetzt werkzeuglos mögliche Luftfilterwechsel erwähnt werden. Nicht, dass es bisher viel Arbeit gewesen wäre, die eine Schraube am Deckel der Sitzbank zu lösen. Doch wenn man sich erst mal daran gewöhnt hat, dass man einfach mit den Fingern den Schnellverschluss dreht, dann möchte man dieses enorm praktische Feature nicht mehr missen!

Bleibt in Sachen Motorperipherie noch der neue Kickstarter zu nennen und natürlich der bildschöne Titan-Krümmter, der jetzt sogar leicht konisch gefertigt ist. Das eher einem Kunstwerk als einem Motorteil ähnelnde Edelteil bringt eine Drehmomentsteigerung sowie einen harmonischeren Leistungseinsatz und trägt zu einfacherer Fahrbarkeit der neuen Ragas bei.

Dem Fahrwerk ließ GasGas für die neue Raga Replica mehr Änderungen angedeihen als dem Motor. An erster Stelle muss hier der Wechsel von der Marzocchi zur Tech-Gabel genannt werden. Neben mehr Stabilität verspricht sich GasGas dadurch ein präziseres Dämpfungsverhalten über den gesamten Federweg. Auch an der Hinterhand wurde umfassend Hand angelegt, obwohl die Änderungen dort nicht so offensichtlich sind wie die neue Gabel. Die obere Federbeinaufnahme des Rahmens wurde verstärkt, ebenso die Rahmenlaschen zur Aufnahme der Umlenkhebel. Diese Umlenkknocken wurden wieder länger. Nachdem man sie im letzten Modelljahr gekürzt hatte, sind sie nun zwischen den ursprünglichen langen Knochen und den kurzen Knochen angesiedelt. Dadurch ist das Ansprechverhalten der Federung wieder etwas weicher. Meiner Meinung nach ist die jetzige Lösung ein recht guter Kompromiss zwischen Sensibilität und Progression.

Auch in den drei erhältlichen Raga-Modellen 250, 280 und 300 des Jahrgangs 2012 ist das nun schon bekannte Reiger-Federbein verbaut. Es ist in der Feder Vorspannung sowie in Zugstufen- und Druckstufen-dämpfung einstellbar. Allein dieses Federbein lässt den





1



2



3



4



5



6



7



8



9



10

- 1 Die 250er Raga hat einen Dellorto-Vergaser.
- 2 Schaltwelle jetzt mit Schnellausbau-Möglichkeit.
- 3 Konischer Titankrümmter mit kunstvollen Nähten.
- 4 Schnellverschluss am Luftfilterdeckel.
- 5 Reiger-Federbein mit Druck- & Zugstufen-Einsteller.
- 6 Verschraubter Spritzschutz-Dichtungsgummi.
- 7 Noch ein „R“: Raga Replika mit Regina-Kette.
- 8 Verstärkte Rahmenlaschen für Umlenkung.
- 9 Der hintere Kotflügel an der Raga ist nun mit Linsen-
- 10 kopfschrauben in Vierkantmuttern verschraubt.
- 11 Die Armaturen und Hebel von Kupplung wie auch
- 12 Bremse sind jetzt von Braktec, vormals AJP.

größten Teil des Aufpreises von 350,- Euro zur Racing oder 950,- Euro zur Pro als gerechtfertigt erscheinen. Denn es hat sich in der Fahrpraxis erwiesen, dass eine verstellbare Druckstufendämpfung ein wichtiges Instrument ist, um FüÙe einzusparen oder höhere Stufen bezwingen zu können.

Der Vollständigkeit halber müssen noch die neue Tankbelüftung, die S3-Alu-Fußrasten, die neuen Radachsen mitsamt Radlagern, die neue Bodenschutzplatte und die nun verbaute Regina-Kette genannt werden. Zu guter Letzt darf die Rückkehr zu den AJP-Bremsen mitsamt AJP-Armaturen nicht unerwähnt bleiben. Sie werden nun von der Firma Braktec in den AJP-Formen hergestellt.

Die Vergaserbestückung an den neuen Ragas bleibt, wie sie war. Die 250er behält den Dellorto mit 26er Querschnitt, der 28er Keihin bleibt der 280er und 300er vorbehalten. Zu unserer Testfahrt standen uns die 250er und die 280er zur Verfügung. Und ehrlich gesagt hat mir die kleinste Raga richtig gut gefallen. Mehr Leistung dürften nur wenige Trialfahrer wirklich brauchen, wer sie dennoch möchte, findet sie in der 280er bereits reichlich. Was mir an der 250er so gut gefiel, war ihr seidiger Motorlauf in allen Drehzahlbereichen, insbesondere aber im am meisten gefahrenen, niedrigen Drehzahlbereich. Da ist sie so unbeschwert



11



12

INFO-SERVICE

fahrbar und verzeiht auch mal eine Unachtsamkeit, dass es wirklich eine Wonne ist, mit ihr zu spielen.

Bestens in dieses Bild passt die neue Gabel von Tech, welche den bis dato wohl größten Kritikpunkt der GasGas ausmerzt. Sie hat eine viel sämiger Dämpfung, dagegen war die Marzocchi bisher regelrecht derbknorrig. Die Tech-Gabel zaubert wirklich eine bisher ungekannte Harmonie in das GasGas-Fahrwerk. Ergänzt wird dieser Eindruck von der neu abgestimmten Hinterhand, welche vom Federverhalten bestens zur neuen Gabel passt.

Auch wenn es sich letztlich beim neuen Jahrgang der Raga Replica lediglich um Modellpflegemaßnahmen handelt, so ist es GasGas dennoch gelungen, ihr Topmodell wieder ein ganzes Stück besser zu machen. An erster Stelle muss hier zweifellos die neue, erheblich bessere Gabel genannt werden. In der Summe aller Verbesserungen ist GasGas der Konkurrenz also derzeit nicht nur ästhetisch einen Schritt voraus. Was optisch mit fortschrittlicher Gestaltung erreicht wird, gelingt konzeptionell mit einer konservativ-verhaltenen Vorgehensweise. Das Ergebnis ist ein optisch modernes Trialmotorrad mit technisch ausgereiftem Konzept. Es ermöglicht dem Fahrer, seine Fähigkeiten voll und ganz in ein optimales Sektionsergebnis ummünzen zu können. Nicht umsonst ist GasGas die meistgefahrte Marke in der Europa- und Weltmeisterschaft, also erste Wahl bei den weltbesten Trialfahrern. Auch die neueste Replika des Werksbikes trägt demzufolge zu Recht mit Stolz die Unterschrift von Adam Raga.



- 1 Mehr rot als bisher.
- 2 Tech-Suspension Gabel.
- 3 Wo Adam Raga draufsteht, ist das beste drin
- 4 was GasGas zu bieten hat.



TECHNISCHE DATEN

GASGAS TXT Raga Replica 2012

Motor:	Einzylinder 2-Takt, flüssigkeitsgekühlt
Hubraum:	247,7 / 272,2 / 294,1 cm ³
Bohrung:	72,5 / 76 / 79 mm
Hub:	60 / 60 / 60 mm
Getriebe:	6 Gang (GG 4/6-System)
Kupplung:	Hydraulisch Lamellen-Membran (GG 1/3 Diaphragma-System)
Vergaser:	250: Dell'Orto PHBL26BS 280/300 Keihin PWK 28 mm
Rahmen:	Chrom-Molybdän Rundrohr
Schwinge:	Aluminium
Gabel:	Hydraulische Tech-Telegabel 39 mm, 180 mm Federweg
Federbein:	Reiger mit progressiver Umlenkung, 164 mm Federweg Zug-/Druckstufe einstellbar
Bremse vorn:	Scheibe 185 mm, 4 Kolben
Bremse hinten:	Scheibe 150 mm, 2 Kolben
Radstand:	1340 mm
Sitzhöhe:	650 mm
Tankinhalt:	2,5 l
Gewicht:	65,5 kg (Werksangaben)

Preise inkl. MwSt.

TXT 250 RAGA: 6.545,00 Euro*
 TXT 280 RAGA: 6.645,00 Euro*
 TXT 300 RAGA: 6.745,00 Euro*
 (*je zzgl. 129,00 Euro Liefernebenkosten)
 Homologationskit auf Wunsch: 199,- Euro

Importeur:

BLM MÄRZ-MOTORRAD HANDEL GMBH,
 Tragöserstr. 53, A-8600 Bruck/Mur,
 Tel. +43 3862/53551-0, Fax +43 3862/56063,
 www.blm.at