

# Rebe & Stock



Fahrbericht über die 2014er Modelle der GAS GAS TXT Eco 280 und GAS GAS TXT Pro 280 Racing.

Text: Hans Greiner, Fotos: Josefine Cardenoso, Hans Greiner

**G**AS GAS ist im Trial Markt breit aufgestellt. Neben den Kindermaschinen mit Verbrennungs- sowie Elektromotoren gibt es im TX Randonnée-Modell eine Wandertrial-Maschine mit 125 cm<sup>3</sup> Viertaktmotor und mit der TXT E4820 sogar einen ausgewachsenen Elektro-Trialer. Wettbewerbsfahrer haben bei GAS GAS gleich die Wahl zwischen drei Trial-Modellreihen mit der Bezeichnung TXT Pro.

Die GAS GAS TXT Pro ist hierbei die Basismaschine für Clubsport-Fahrer. Darüber angesiedelt sind die GAS GAS TXT Pro Racing, die für Wettbewerbsfahrer mit höherem Anspruch ausgelegt sind, was der Namenszusatz ja bereits zum Ausdruck bringt. Für all Jene, welche immer nur das Beste haben wollen und sich nicht mit

weniger zufrieden geben als die Werksfahrer es fahren, hat GAS GAS die TXT Pro Replica als Topmodell zu bieten. Alle drei Modellreihen Pro, Racing und Replica gibt es mittlerweile in den Hubravarianten 125, 250, 280 und 300. Trialer-Herz, was willst Du mehr?

Eigentlich nichts, denn Trialer-Heizen, die im GAS GAS-Takt schlagen, sind angesichts der Modellvielfalt ihrer spanischen Marke höchst zufrieden. Doch was ist mit den Herzen, die noch für den Trialsport gewonnen werden wollen? Fehlt hier nicht zwischen dem Touren-Trialer TX Randonnée, mit dem zwar leisen aber auch etwas schwachen 125er Viertaktmotor, und den aktuellen TXT Pro Wettbewerbsmaschinen ein günstiges Trial-Motorrad für Neueinsteiger?

Zu dieser Ansicht kommt zumindest die BLM März Motorrad Handel GmbH als Importeur von GAS GAS Motorrädern in Österreich und Deutschland. Denn die Zielgruppe der Späteinsteiger in den Trialsport, welche mit einem normalen Arbeitnehmer-Gehalt eine ganze Familie ernähren müssen, kommt auf dem Neufahrzeug-Markt zu kurz. Nun sind das zwar auch die typischen Gebrauchtäufer, wohl wahr! Doch so Manchem davon wäre es vielleicht lieber, ein neues Trial Motorrad zu kaufen, das seinen Bedürfnissen als Anfänger allemal genügt, als eine gebrauchte Pro, die viel von dem könnte, was er selbst mangels Können nicht nutzen kann, dafür aber bereits verschrammt und runtergenudelt ist.

Exakt für diese Zielgruppe bietet GAS GAS und BLM schon seit einigen Jahren erfolgreich die Eco-Modelle an. Jetzt gibt es mit der TXT Eco 2014 ein neues Modell der Einsteigermaschine von GAS GAS für am Trialsport Interessierte. Die neue Eco bietet bereits den verbesserten Kühler, hat einen neuen Zylinderkopf mit auswechselbarer Brennkammer zur Anpassung der Verdichtung und damit der Leistungsentfaltung, Gabel und Federbein von Ollé, ein schlauchloses Hinterrad, sowie eine mit LED-Technik bestückte Lichtenanlage.

Zum Vergleich der neuen TXT Eco 280 haben wir eine TXT Pro Racing 280 gefahren, ebenfalls bereits vom Jahrgang 2014. Anspruchsvollere Wettbewerbsfahrer erhalten mit den Racing-Modellen ein bereits in vie-

## BERICHTE

len wichtigen Punkten verbessertes Motorrad gegenüber den Standard TXT Pro. So hat die Racing 2014 ein schärferes Design, einen Reiger-Stoßdämpfer, eine Monoblock-Bremszange vorne, eine verbesserte Luftführung der Airbox, Renthal-Lenker, eine FIM-konforme Kettenradabdeckung, eine neue hintere Bremszange mit magnetischen Kolben für einen leichteren Radwechsel, rot eloxierte und leichtere Gabelbrücken, sowie verbesserte Kettenspanner.

### FAHREINDRUCK

Den Übergang zur Beschreibung der Fahreigenschaften beider neuer GAS GAS-Modelle möchte ich an dieser Stelle mittels der Überschrift herstellen. Sie lautet Rebe & Stock, was sinnbildlich für Eco & Pro stehen soll, hergeleitet aus den Weinstöcken im Hintergrund unseres Aufmacher Fotos auf den Seiten vier und fünf für diesen Fahrbericht. Die Weinrebe ist die natürliche Wuchsform des Weins als Pflanzenart, der Weinstock hingegen ist die vom Mensch daraus kultivierte Weinpflanze. Da die Eco auf dem Vorgängerrahmen der aktuellen Pro-Modelle basiert, ist sie praktisch auch der Rebstock, aus dem die GAS GAS-Entwickler über die Jahre die jetzigen Weinstöcke der Pro-Sorte kultivierten.

Die Rahmenwahl bewirkt dann auch den deutlichsten Unterschied beider GAS GAS im Fahrverhalten. Die TXT Eco ist im direkten Vergleich zur TXT Pro etwas vorderradorientierter. Sie fordert daher vom Piloten eine korrekte Stehposition und exakte Fahrweise, weil sie nicht ganz so selbstverständlich um Kurven zirkelt. Doch zum Erlernen der Grundfahrtechniken muss das gar nicht mal schlecht sein, denn der Fahrer bekommt direktere Rückmeldung über Fehler. Dasselbe gilt in Bezug auf das Anheben des Vorderrades, welches sich bei der Eco geringfügig schwerer anfühlt. Dadurch behält es einerseits länger Bodenkontakt, möchte aber andererseits auch bestimmter zum Abheben aufgefordert werden.

Die Rahmengeometrie der Eco fördert also eine ruhige und sichere Fahrweise, was Anfängern grundsätzlich entgegen kommt. Dazu passen die stark gedämpften Federelemente, welche erst gar nicht zu viel Dynamik in die Maschine einleiten. Allerdings hilft das Fahrwerk der Pro Fahrfehler zu vermeiden, was es letztlich unterm Strich auch einfacher fahrbar und besser als das der Eco macht.

Doch es wäre ja schlimm, wenn das anders wäre. Denn der Rahmen der heutigen Eco basiert auf einem Prototyp, den Adam Raga schon bei



GAS GAS TXT Eco 280



Die neue GAS GAS TXT Eco gibt es in zwei Hubraumvarianten: als 250er und als 280er. Beide kosten exakt gleich viel, so dass man sich 800,- bzw. 900,- Euro auf eine Pro des gleichen Hubraums spart.

## BERICHTE

einem Indoor Trial im November 2007 erstmals fuhr. Die 2008er Raga Replika hatte diesen Rahmen dann serienmäßig an Bord, ab 2009 kamen schließlich alle Modelle in den Genuss des Rahmens aus Rund- anstatt Oval-Rohr. Den aktuellen GAS GAS-Rahmen haben die Pro-Modelle hingegen erst seit dem Jahrgang 2011. Er kam in der 2010er Raga Replika erstmals zum Einsatz, seine Konstruktion ist ergo gut zweieinhalb Jahre jünger als die des Eco-Rahmens.

Warum haben wir uns für 280er Hubraumvarianten für diesen Test entschieden? Sie sind die Universaltalente unter den heutigen Trial Maschinen. Haben mehr Drehmoment und Kraft aus dem Drehzahlkeller als 250er und sind leichter beherrschbar als die starken 300er. Deshalb fällt die Wahl vieler Trialer auf eben diese Motorvariante. Absolut zu Recht, wie ich nach dem Sonntagslauf des Herbsttrials in Retz, den ich komplett auf der 280er Racing fuhr, anerkennen muss. Das gilt mehr denn je für die neue 2014er: Sie profitiert von der neuen Airbox mit größerem Lufteinlass gleich in zweifacher Hinsicht. Erstens ist die Gasannahme im Übergang vom Schiebe- auf den Last-Betrieb sanfter geworden, sie erinnert in diesem Punkt eher an die 250er. Zweitens wächst das Drehzahlband gefühlt breiter nach oben raus,

so dass sie in hohen Drehzahlen nicht an Leistung einbüßt, wodurch sie länger wie eine 300er beschleunigt.

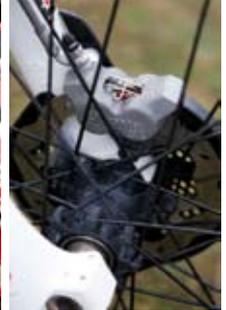
Hubraumübergreifend trägt die Racing ein Reiger-Federbein unterm Kleid. Es kann mit erstaunlich guter Grund-Abstimmung glänzen und zeigt das Potential eines guten Federbeins auf. Es ist zweifellos das Hauptargument für Käufer, sich für die Racing-Variante einer GAS GAS TXT Pro zu entscheiden.

Doch zurück zur Eco. Auch sie zeigt sich beim Fahren als bestens für die anvisierte Zielgruppe durchdacht. Insbesondere die Vergaserwahl des 26er Dellorto PHBL beider Motorvarianten bringt ein gutmütiges Verhalten auf Befehle am Gasgriff mit sich. Die Racing mit dem 28er Keihin ist hier bedeutend kritischer und erfordert eine geübtere Gas Hand. Einsteiger, welche auf das aktuelle Fahrwerk der Pro-Modelle nicht verzichten möchten, sei hier der Tipp gegeben, dass die normale TXT Pro ebenfalls den Dellorto mit 26er Querschnitt hat, wie die Eco. Für Anfänger eindeutig die sinnvollere Wahl.

Eine super Sache an der Eco ist auch die Ausstattung mit dem zweiteiligen Zylinderkopf. Mittels dessen auswechselbarer Brennkammer kann die Verdichtung und damit die Leistungsentfaltung beeinflusst werden. So ist es möglich, für die ersten



GAS GAS TXT Pro 280 Racing



Wer sich für eine GAS GAS TXT Pro Racing interessiert hat die volle Auswahl an Hubräumen. Die 125er und 250er kosten 600,- Euro mehr als eine normale Pro, für eine 280er und 300er werden 700,- Aufschlag fällig.

GAS GAS TXT Eco 280



## TECHNISCHE DATEN

## GAS GAS TXT Eco 2014

**MOTOR:** stehend-2-Takt Benzin-Vergasermotor, Wasserkühlung

**TXT 280 ECO:**  
272,2 ccm - 76,0 mm Bohrung - 60,0 mm Hub

**TXT 250 ECO:**  
247,7 ccm - 72,5 mm Bohrung - 60,0 mm Hub

**SCHMIERUNG & KÜHLUNG:** Gemischschmierung, 450cc GRO Gear Extrem 75W Getriebeöl, GRO SAE 5 / Luftkammerpegel 160 mm Gabelöl, GRO GCC-30 Kühlflüssigkeit

**GETRIEBE:** 6-Gang-Getriebe mit Fußschaltung (links), Primär 75/27 (2,78), Sekundär 41/11 (3,73), ÜVH Total 8,5, 1. 35-27-28/16-24-23 (1,52), 2. 36/14 (2,57), 3. 35/16 (2,19), 4. 36-23-24/14-28-24 (1,5), 5. 27/24 (1,13), 6. 23/28 (0,82)

**KRAFTÜBERTRAGUNG:** hydraulisch betätigte 1/3 Scheiben-Membran-Kupplung im Ölbad (Gas Gas Patent), Antriebskette 520 - 102 Glieder

**KRAFTSTOFFVERSORGUNG:** 2,3 Liter Aluminiumtank, Treibstoff: Gemisch 1:100 (Benzin 98 Oktan / GRO Off Road-1), Dell'orto PHBL 26 BS Vergaser.

**RAHMEN:** Chrom-Molybdän-Rohrrahmen, Aluminiumschwinge, progressive Umlenkung

**GABEL:** Ollè Right-Side-Up Gabel, 40 mm Standrohrdurchmesser, 177 mm Federweg

**FEDERBEIN:** Hydraulisches Ollè-Mono-Federbein einstellbar in Federvorspannung, 164 mm Federweg

**FELGEN:** Aluminium-Speichen-Felge - 1,60 x 21 / 2,15 x 18

**REIFEN:** 2,75-21, Pirelli Trial vorne, 4,00-18TL, Pirelli Trial hinten

**BREMSE VORNE:** Hydraulische Einscheibenbremsanlage, 185 mm Bremsscheibe, Brake Tech 4-Kolben-Bremszange-Bremszange, feststehend, Brake Tech Bremszylinder

**BREMSE HINTEN:** Hydraulische Einscheibenbremsanlage, 130 mm Bremsscheibe, feststehend, Brake Tech 2-Kolben-Bremszange, feststehend, Brake Tech Bremszylinder

**GEWICHT:** 67 Kg Trockengewicht

**ABMESSUNGEN:** 2.045 mm Länge, 825 mm Breite, 1.130 mm Höhe, 1.340 mm Radstand, 650 mm Sitzhöhe, 300 mm Bodenfreiheit, Fußrastenhöhe: 335 mm vorne

**STARTER:** Kickstarter

**ZÜNDUNG:** Kontaktlöse Hidria Elektronikzündung - Zwei Zündkurven abrufbar, Zündkerze: NGK BPR5E

**BELEUCHTUNGSANLAGE - SICHERUNGEN:** 12 V Spannung, 12 V LED Scheinwerfer, LED Rücklicht

Fahrversuche eine Brennkammer mit wenig Kompression und deshalb weichem Leistungseinsatz zu wählen und dann mit zunehmendem Fahrkönnen aufzurüsten.

Passend an der Eco sind ebenfalls die nicht ganz so extrem bissigen Bremsen und die bereits erwähnten, gut gedämpften Federelemente. Von ihnen darf man kein säufertartiges Schweben über Hindernisse erwarten, dürften Gabel und Federbein doch einen erheblichen Teil der Kosteneinsparung an der Eco ausmachen. Wichtiger zu erwähnen scheint mir da allerdings noch, dass die neuen Eco's am Hinterrad mittlerweile ebenfalls auf Schlauchlo-Reifentechnik setzen. Das bringt deutlich mehr Griff und damit auch deutlich mehr Fahrspaß. Und um nichts anderes geht es doch, wenn man neue Herzen für das Trial fahren gewinnen möchte. Und genau das kann die Eco - nicht mit allerneuester Technik zwar, aber mit allerbestem Preis.

## FAZIT

Eco oder Pro, das ist eine reine Geldfrage - wie beim Wein! Wer es sich leisten kann, der wird nicht die billigsten Weine trinken. Und wer als Trial Einsteiger nur ein neues Fahrzeug möchte, die 800 bzw. 900 Euro zusätzlich für eine Pro aber nicht hat, nimmt die Eco und ist als Anfänger immer noch gut bedient. Für das gesparte Geld kann man dann ganz schön lange Trialen!

Besser verdienenden Einsteigern empfehle ich hingegen die Standard-Pro. Sie hat die modernere Rahmengeometrie als die Eco und passt von der Leistungsentfaltung besser für Anfänger als die Racing. Diese wiederum sieht man nicht umsonst oft bei Trial Veranstaltungen. Fortgeschrittenen Trial Fahrern bietet sie für - je nach Hubraumvariante - 600 bis 700 Hundert Euro Mehrpreis gegenüber einer Pro, im Hinblick auf ambitionierte Wettbewerbsleistungen und top Ergebnisse mehr Möglichkeiten. <

GAS GAS TXT Pro 280 Racing



## TECHNISCHE DATEN

## GAS GAS TXT PRO Racing 2014

**MOTOR:** stehend-2-Takt Benzin-Vergasermotor, Wasserkühlung

**TXT 300 Racing:**  
294,1 ccm - 79,0 mm Bohrung - 60,0 mm Hub

**TXT 280 Racing:**  
272,2 ccm - 76,0 mm Bohrung - 60,0 mm Hub

**TXT 250 Racing:**  
247,7 ccm - 72,5 mm Bohrung - 60,0 mm Hub

**TXT 125 Racing:**  
124,8 ccm - 54,0 mm Bohrung - 54,5 mm Hub

**SCHMIERUNG & KÜHLUNG:** Gemischschmierung, 450cc GRO Gear Extrem 75W Getriebeöl, GRO SAE 5 / Luftkammerpegel 160 mm Gabelöl, GRO GCC-30 Kühlflüssigkeit

**GETRIEBE:** 6-Gang-Getriebe mit Fußschaltung (links), Primär 75/27 (2,78), Sekundär 42/11 (3,82), ÜVH Total 8,71, 1. 35-27-28/16-24-23 (1,52), 2. 36/14 (2,57), 3. 35/16 (2,19), 4. 36-23-24/14-28-24 (1,5), 5. 27/24 (1,13), 6. 23/28 (0,82)

**KRAFTÜBERTRAGUNG:** hydraulisch betätigte 1/3 Scheiben-Membran-Kupplung im Ölbad (Gas Gas Patent)  
Antriebskette 520 - 102 Glieder

**KRAFTSTOFFVERSORGUNG:** 2,3 Liter Kunststofftank, Treibstoff: Gemisch 1:100 (Benzin 98 Oktan / GRO Off Road-1) Keihin PWK28 Vergaser

**RAHMEN:** Chrom-Molybdän-Rohrrahmen, Aluminiumschwinge, progressive Umlenkung

**GABEL:** Marzocchi Right-Side-Up Gabel einstellbar in Zug- und Druckstufe, 40 mm Standrohrdurchmesser, 177 mm Federweg

**FEDERBEIN:** Hydraulisches Reiger-Mono-Federbein einstellbar in Federvorspannung und Zugstufe, 164 mm Federweg

**FELGEN:** Aluminium-Speichen-Felge - 1,60 x 21 / 2,15 x 18

**REIFEN:** 2,75-21, Michelin Trial vorne, 4,00-18TL, Michelin Trial hinten

**BREMSE VORNE:** Hydraulische Einscheibenbremsanlage, 185 mm Galver-Wave-Bremsscheibe, schwimmend, Brake Tech 4-Kolben-Monoblock-Bremszange, feststehend, Brake Tech Bremszylinder

**BREMSE HINTEN:** Hydraulische Einscheibenbremsanlage, 130 mm Bremsscheibe, feststehend, Brake Tech 2-Kolben-Bremszange, feststehend, Brake Tech Bremszylinder

**GEWICHT:** 66,5 Kg Trockengewicht

**ABMESSUNGEN:** 2.045 mm Länge, 825 mm Breite, 1.130 mm Höhe, 1.340 mm Radstand, 650 mm Sitzhöhe, 300 mm Bodenfreiheit, Fußrastenhöhe: 335 mm vorne

**STARTER:** Kickstarter

**ZÜNDUNG:** Kontaktlöse Hidria Elektronikzündung - Zwei Zündkurven abrufbar, Zündkerze: NGK BPR5E

**BELEUCHTUNGSANLAGE - SICHERUNGEN:** 12 V Spannung, 12 V LED Scheinwerfer, LED Rücklicht

## Preise

GAS GAS TXT Eco 250/280:	4995,- Euro
GAS GAS TXT Pro 125:	5495,- Euro
GAS GAS TXT Pro 250:	5795,- Euro
GAS GAS TXT Pro 280:	5895,- Euro
GAS GAS TXT Pro 300:	5995,- Euro

GAS GAS TXT Pro 125 Racing:	6095,- Euro
GAS GAS TXT Pro 250 Racing:	6395,- Euro
GAS GAS TXT Pro 280 Racing:	6595,- Euro
GAS GAS TXT Pro 300 Racing:	6695,- Euro

(je inkl. 19% MwSt.,  
zzgl. 129,- Liefernebenkosten)  
Homologation: 159,- Euro

## Kontakt

**BLM MÄRZ** Motorradhandel GmbH  
Tragöberstraße 53  
A-8600 Bruck an der Mur

Telefon: 0043 (0) 3862-53551-0  
E-Mail: office@blm.at