



1



3

# 2RAD-SUV

Ein Achterl vom spanischen Trial- und Enduroproduzenten. Viel Spaß und Prost!

Die Pampera als kleiner Alleskönner blickt auf eine Ahnenreihe zurück, die als Trial mit rudimentärem Sitzkomfort und Zweitakterz begann. Und mittlerweile einige Veränderungen mitgemacht hat – das aktuelle Modell wird von einem luftgekühlten Yamaha-Viertakter angetrieben und gibt sich mindestens ebenso als Enduro wie als Trial. Es ist halt alles ein bisschen kleiner, hier in der Achttelliterklasse. Auch die Räder mit 19 Zoll vorne und 16 Zoll an der Hinterhand. Das Aggregat stammt wie die Motoren vieler Mitbewerber aus dem Südostasien-Regal. Womit die wichtigsten Parameter klar sind: hunderttausendfach erwiesene Zuverlässigkeit und

geringe Kosten in Produktion und Betrieb gleichermaßen. Also klassischer Vergaser, Choke (nur zum Kaltstart) und sogar (zusätzlich zum E-Starter) ein Kickstarter. Den man spätestens nach einer kalten Nacht und mit entsprechend schwacher Batterie heiß und innig lieben wird. Wie die in „motomobil“ Folge 001 getestete Honda CBF 125 ist auch die kleine Pampera ein genügsames Eisen, das seinen Fahrer nicht arm säuft (das ist gut für die Reichweite angesichts des kleinen 5,5-Liter-Tanks!) und vermutlich ewig halten wird. Dass das Klassenlimit von 15 PS durchaus spürbar unterschritten wird, mag man ihr unter diesen Gesichtspunkten nachsehen. Zumin-

dest, solange man in Ballungszentren oder 70er-Zonen unterwegs ist.

**[1]** Kaum Gewicht, viel Bodenfreiheit – im Alltag angenehm, im Gelände genau richtig

**[2]** Die extreme Schlankheit relativiert die Sitzhöhe noch weiter: Auch Kurzbeinige haben jederzeit sicheren Stand

**[3]** Wo geht's hier in die Trialsektion?

Die zehn PS haben nämlich ein lachhaftes Gewicht zu beschleunigen – 101 Kilo sind für ein Motorrad mit Zweipersonenzulassung erstaunlich leicht. Viele Mopeds sind schwerer. Was die kurze Pampera 125 enorm wendig macht und zugleich als Huckepack-Gerät am Wohnmobil prädestiniert. Der Österreich-Importeur BLM unterstützt diese Talente denn auch in einer Caravan-Edition – die kommt mit mit Trägerplatte, Top-

sogar recht respektvoll. Auch eine kräftige Steigung wird mit besagten Siebzig genommen. 90 Tacho sind auf längeren Ebenen zu erreichen – hier sprechen wir aber schon von Wartezeit, nicht Beschleunigung. Einmal tauchte sogar – für einen Wimpernschlag – die heroische 100 am Digitaltacho auf. Es war windstill und topfeben mit flach liegendem Fahrer. Und so fährt man die Pampera ja schließlich nicht andauernd ...

## Mehrzweckköner für den Alltag, Urlaub und Gelände

case, Abdeckplane und Spanngurten. Das butterweiche Fünfganggetriebe und die kraftsparende Kupplung müssen im Verein mit Drehzahlen zwischen 5500 und 9000 Touren naturgemäß häufig bemüht werden, soll der prinzipiell mögliche Vortrieb auch lukriert werden. In der Realität wird die Pampera deshalb eher ON oder OFF betrieben – wer es eilig hat, ist mit dem Griff auf Anschlag. Wobei weder Motorcharakteristik noch Auspuffgeräusch aufdringlich oder nervig sind und die Fahrleistungen bis etwa 70 Stundenkilometer

Quirliges Spurwechseln und Kurvenwetzen mit dem engen Wendekreis eines Mountainbikes sind ihre Domäne. Zudem ist die eigentlich grundvernünftige Pampera im engen Geläuf ein Spaßgerät und im dichten Verkehr eine feine und zeitsparende Klinge. Stau? Gib't nicht. Wo Roller stecken bleiben fährt die dünne Spanierin einfach durch. Das Fahrwerk ist preisgünstig, aber mit offensichtlicher Erfahrung aufgebaut. Durch die Kombination aus leichtem Fahrzeug, eher kleinen Rädern und kurzem Radstand ist es zwar sensibel auf grobmotorischen Fahrer-Input. Dafür lässt es sich völlig respektlos mit gutem Speed durch enge Ecken wie schnelle Bögen scheuchen, und speziell die im Klassenvergleich respektable 37-Millimeter-Gabel vermittelt dabei viel Vertrauen. Je härter die Pampera angepackt wird, desto breiter wird

der Grinser unter dem Helm des Fahrers. Was auch ein Verdienst der radialen(!) Frontbremse ist, die mit ihrem zarten Zweifinger-Hebel zwar filigran wirkt, aber in der Realität schön kräftig in die 260-Millimeter-Scheibe beißt.

Leider wird der Trial-Background von Gas Gas gerade beim Sitzkomfort deutlich: Ein 80-Kilo-Mittelleuropäer sitzt sich schon im Stand durch den dünnen Schaumstoff und verbringt den Rest der Zeit auf der Bodenplatte der Sitzbank. Über Löcher und Aufbrüche schlägt also die Steißunterlage durch, die Federung hätte noch genügend Reserven. Ein Besuch beim Sattler des Vertrauens mit Bitte um strafferen Schaumstoff ist also ein durchaus empfehlenswertes Komfort-Tuning. Und merzt diese kleine Schwäche auch um kleines Geld aus. Der Sozius sitzt dank strafferer Polsterung deutlich besser. Als Innenstadtstraßenkämpfer ist die Pampera 125 ein einzigartiges Gerät. Im Solobetrieb spritzig und den vierrädrigen Blechdosen immer weit voraus. Und endet die asphaltierte Straße, dann geht es mit der kleinen Gas Gas erst richtig los. Zu zweit? Sagen wir so: Soziusrasten sind montiert und zum Einkaufen wird's gehen. Eilig sollte man es dann aber nicht mehr haben. Längere Strecken Überland? Gerne, solange die Straßen eng und kurvig sind. ©

MOTOR	1-Zyl.-4-Takt, luftgekühlt, SOHC, 2 Ventile
HUBRAUM	125 ccm
LEISTUNG	7,5 kW (10,2 PS) bei 8250/min
DREHMOMENT	11,2 Nm bei 6250/min
GETRIEBE	Fünfgang
FAHRWERK	Stahl-Perimeterrahmen, Stahlschwinge
AUFHÄNGUNG vo/hi	Paioli-Gabel 37 mm, Monoshock
RADSTAND	1305 mm
FEDERWEG vo/hi	140/200 mm
BEREIFUNG vo/hi	90/100-19, 120/90-16
BREMSEN vo/hi	Scheibe 260 mm radial/Scheibe 200 mm
SITZHÖHE	820 mm
TANKINHALT	5,5 l
TROCKENGEWICHT	101 kg
SPITZE	94 km/h
TESTVERBRAUCH	2,9 l/100 km
PREIS	€ 3300,- (Caravan-Edition € 3400,-)
VERTRIEB/INFO	<a href="http://www.blm.at">www.blm.at</a> ; <a href="http://www.gasgas.com">www.gasgas.com</a>



2