

# PORTUGIESISCHE EVOLUTION

AJP erweitert seine Produktpalette um einen großvolumigen Einzylinder. Die »PR7« soll für den Alltag und das Gelände taugen. Ihr großer 17-Liter-Tank verspricht einiges an Reichweite. Wir konnten auf der Präsentation im Norden Portugals erste Fahreindrücke sammeln.



Portugal, das ist für viele (Port-) Wein, Fisch (Bacalhau) und Gesang (Fado). Mit leichten Geländemotorrädern bringen es nur wenige in Verbindung. Insidern dagegen ist die seit 1987 existierende Marke AJP, die allein zwischen 1996 und 2000 acht nationale Meisterschaftstitel einfuhr, durchaus ein Begriff. Übrigens, das Firmenkürzel AJP setzt sich aus den Initialen der Gründer Antonio und Jorge Pinto zusammen. Bisher produziert AJP vornehmlich leichte Geländesportmotorräder mit Hubräumen zwischen 125 und 250 Kubik. Nun will das Unternehmen mit einem größeren Motorrad über den Sportbereich hinaus neue Käuferschichten ansprechen.

Mit der brandneuen PR7 könnte das auch gelingen. Bereits vor zwei Jahren stellte AJP einen Prototypen auf der Inter-mot vor, damals noch mit dem Motor aus Yamahas XT 660. Im Zuge der Euro-4 Vorschrift erschien dem japanischen Motorenbauer dann aber der zur Normerfüllung nötige Entwicklungsaufwand zu hoch und auch die zu erwartenden geringen Stückzahlen sorgten letztlich für

**Wo immer der Blick auch hängen bleibt, hinterlässt die PR7 einen soliden Eindruck – »handcrafted« eben**

das vorzeitige Aus des Antriebspenders. Infolge dessen musste man in der Rua de Santa Ana im portugiesischen Lousada umdenken und die Weichen neu stellen.

Aber zurück zur Gegenwart: Vor uns steht eine sportliche Enduro mit einer schlanken Silhouette und einem 600 Kubik großen, flüssigkeitsgekühlten Einzylinder-Viertakt-Motor mit zwei obenliegenden Nockenwellen und vier Ventilen. Das Triebwerk stammt von SWM aus Italien und absolvierte bis 2013 seinen Dienst in der Allrounderin Husqvarna TE 630. Um den Motor auf Euro-4-Niveau zu hieven, wurden Modifikationen an der Airbox vorgenommen, eine andere Abgasanlage sowie eine neue CDI verbaut und die Leistung gekappt. Auch Teile aus den kleineren AJP-Modellen wurden verbaut. So fällt beim Blick unter die Sitzbank die Electronic Control Unit (ECU) aus der PR5 ins Auge. Schwinge und Rahmen dagegen sind vollständig neue Konstruktionen. Diese wie auch die

Mehrzahl an Kunststoffteilen werden von AJP komplett in Eigenregie entwickelt und produziert. Für den Tank mit 17 Liter Volumen wird ein Verbund aus besonders strapazierfähigen Polyamiden verwendet. Wo immer der Blick auch hängen bleibt, hinterlässt die PR7 einen soliden Eindruck – »handcrafted« eben.

Es wird Zeit für die Praxis: Zum Fahren sind die Temperaturen ideal. 920 Millimeter thront der Fahrer über dem Boden, wobei die Sitzbank überraschend bequem wirkt. Das große Tablet im Zentrum des Cockpits ist bei dem, was nun folgt, sehr hilfreich, wenn es nicht direkter Sonneneinstrahlung ausgesetzt ist. Dann lässt

**1** Hilfreich ist das Tablet nur sofern die Sonne nicht direkt einfällt. **2** Der hintere Braktec-Stopper erfordert Feingefühl. **3** Die Braktec-Vorderradbremse ist gut zu dosieren – für beide Stopper gibt es kein ABS. **4** Das vollständig einstellbare Fahrwerk begeistert. Der Doma-Endschalldämpfer fällt in der homologierten Variante dem Rotstift zum Opfer.

sich auf dem Display nämlich gar nichts mehr erkennen. Das übrige Cockpit und die Armaturen sind spartanisch aber funktional ausgestattet und vermitteln Rallyeflair. Einen Drehzahlmesser gibt es nicht, der eigentlich auch nicht vermisst wird.

Mit dem Drehen des Zündschlüssels und beim ersten Druck auf den Starterknopf nimmt der Einzylinder willig seine Arbeit auf. Die Lebensäußerungen des Motors sind kernig, er spricht spontan auf die Drehungen am Gasgriff an. Auf den ersten Metern fällt beim Zirkeln über das Gelände die leichtgängige und gut zu dosierende, hydraulische Kupplung auf. Ich habe es auf der homologierten





1 Das Herzstück ist ein 600 ccm Einzylinder von SWM aus Bella Italia. 2 Die polierte Schwinge ist ein Hingucker und wurde für die PR7 bei AJP neu konstruiert. 3 Der Blick unter die Sitzbank gibt ein aufgeräumtes Bild, das Steuergerät stammt aus der kleineren PR5. 4 Beim Gepäcksystem steht man noch in Verhandlungen mit Drittanbietern. Im Bild eine erste Softbaglösung, die über SW-Motech erhältlich ist.

Variante bei der Suche nach Grip mit den auch als Serienbereifung montierten Continental TKC 80 etwas leichter, da die auf 28 PS gedrosselte Version beim Gasgeben nicht so gefühlvoll behandelt werden muss. Anders sieht das bei der mit Michelin Desert-Pneus bestückten 52 PS starken Rallye-Variante aus.

Es folgen Geländeabschnitte mit Tiefsand, Schlamm und Geröll, die auch der nicht ganz so geübte Geländefahrer mit der PR7 gut meistert. Die einzelnen Stufen des Sechsgang-Getriebes lassen sich sportlich hart schalten, trennen aber sauber. Wir verlassen das Gelände und es geht weiter auf Asphalt. Trotz der schwächeren Leistung gibt es keine Probleme, den Anschluss an den Kollegen auf der offenen Variante zu halten. Bis 130 km/h dreht der Motor ohne erkennbare Hänger hoch, viel mehr ist dann aber auch mit den

28 PS nicht drin. Vibrationen sind zwar spürbar aber alles andere als ausgeprägt. Der Windschutz ist bei einer Körpergröße von 180 cm nach unserem ersten Eindruck sehr gut. Die Verwirbelungen sind spürbar, halten sich jedoch in Grenzen.

Nach einer längeren Straßenetappe geht es wieder ins Gelände. Der Untergrund ist nicht ganz so schlammig wie in der ersten Sektion, dafür aber gespickt mit tiefen Rinnen. Ich habe schnell Vertrauen zur PR7 gewonnen, die vollgetankt immerhin 165 Kilogramm wiegt. Die voll einstellbare USD-Gabel von ZF Sachs verrichtet ihre Arbeit ohne Tadel und schlägt selbst bei zügiger Fahrweise über derben Untergrund nicht durch. Zudem liefert sie eine klare Rückmeldung. Das selbe gilt für das ebenfalls voll einstellbare Sachs-Federbein am Hinterrad. Das Fahrwerk ist auf jeden Fall eine sichere

#### TECHNISCHE DATEN

##### AJP PR7

**Motor:** Flüssigkeitsgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, Hubraum 600 ccm, Bohrung x Hub 100 x 76,4 mm, Verdichtung 12,4:1, zwei obenliegende Nockenwellen (dohc), vier Ventile, elektr. Benzineinspritzung, Drosselklappen-Durchmesser: 45 mm, Nassumpfschmierung, Kat, Euro 4, Leistung: 28 PS, Drehmoment: k. A.

**Kraftübertragung:** hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, Hinterradantrieb über Kette

**Fahrwerk:** Verbundrahmen Aluminium/Stahl, vorn USD-Gabel von ZF-Sachs, Gleitrohr-Durchmesser 48 mm, voll einstellbar, polierte Zwei-Arm-Aluschwinge mit angelenktem Zentralfederbein von Sachs, voll einstellbar, Federweg v./hi. 300/280 mm

**Räder/Bremsen:** Stahlspeichenräder mit Alufelgen, v. 1.60 x 21, hi 2.50 x 18, Reifen vorn 90/90-21, hi. 140/80-18, Serienbereifung Continental TKC 80, vorne Zwei-Kolben-Schwimmsattelbremse, Einzelscheibe, 300 mm Ø, Bremsscheibe schwimmend gelagert, hinten Einkolben-Schwimmsattelbremse Bremsscheibe mit 240 mm Ø

**Maße/Gewichte:** Radstand 1540 mm; Sitzhöhe 920 mm, Gewicht ohne Füllstoffe: 148 kg (Werksangabe), Tankinhalt 17 Liter

**Farbe:** Schwarz/Weiß

**Preise/Garantie/Inspektion:** 10.500 € zzgl. NK (28 PS), Preis für 52 PS-Variante steht noch nicht fest; Garantie: 2 Jahre; Service: alle 6.000 km

Bank, die mir an keiner Stelle des Tracks die Schweißperlen auf die Stirn treibt, was sicher auch an der optimalen Abstimmung liegt. Die geländesportlichen Gene schlagen sich hierbei auch in langen Federwegen von 300 Millimetern vorn und 280 mm hinten nieder. Verzögert wird an der Vorderhand über eine schwimmend gelagerte Doppelkolbenbremse, die ihre 300 mm Einzelscheibe stets sicher im Griff hat. Sie lässt sich gut dosieren und liefert einen klar definierten Druckpunkt. Für den Geländeeinsatz ist sie nicht zu giftig ausgelegt. Die Einkolben-Schwimmsattelbremse am Hinterrad krallt sich nicht ganz so gefühlvoll in eine 240 Millimeter-Bremsscheibe. Auf der Straße und besonders aber im Gelände will sie gefühlvoller bedient werden, da sie sonst schnell blockiert. Auf ein ABS muss der PR7-Fahrer indes verzichten.

Auf stehend gefahrenen Etappen macht sich der schmale Tank, der einen guten Knieschluss erlaubt, angenehm bemerkbar. Lediglich der Lenker könnte auf längeren Etappen und für Fahrer mit einer Körpergröße ab 180 cm eine Idee höher bauen. Die breiten Fußrasten bieten viel Stellfläche und gaben auf unserer Testfahrt stets sicheren Halt.

Beim Wechsel auf das 52-PS-Modell ist auf- wie abseits der Straße eine deut-

lich gefühlvollere Gashand notwendig. Das liegt zum einen an der Michelin-Bereifung, die onroad merklich früher über den Asphalt »radiert« als die TKCs, und zweitens an der doch deutlich direkteren Leistungsabgabe, die besonders offroad erhöhte Konzentration und den erfahreneren Piloten verlangt. Dafür bietet der Michelin Desert auf Sandpassagen mehr Seitenführung und bolzt wie auf Schienen durch Innen- wie Außenlieger. Auf jeden Fall lassen beide Varianten auf Antrieb viel Fahrfreude aufkommen.

Noch im Dezember 2016 sollen die ersten Motorräder produziert werden. Über Gepäcklösungen verhandelt der Hersteller derzeit noch.

Auch über eine Variante mit 2-Personen-Zulassung denkt man in Portugal nach. Zusätzliches werkseitiges Zubehör sei nicht geplant, heißt es auf unsere Nachfrage.

Nach aktuellen Angaben des Herstellers soll die AJP PR7 in Deutschland für selbstbewusste 10.500 Euro zzgl. Nebenkosten in den Handel kommen. Dafür erhält man im Gegenzug eine leichte Enduro mit Reichweiten um die 300 Kilometer und ein exzellentes Fahrwerk. Egal ob die PR7 dies- oder jenseits des Asphalts, sportlich oder touristisch bewegt wird, die Enduro aus Portugal bereitet in jedem Fall sehr viel Spaß. *Andreas Berger*



Firmengründer und siebenfacher portugiesischer Enduromeister Antonio J. Pinto mit seiner Tochter vor der neuen AJP PR7 bei der Präsentation der Enduro in Penafiel.



# EVERYTHING YOU NEED FOR YOUR NEXT ADVENTURE



- Größter Motorrad-Reise-Katalog
- Mehr als 1500 Seiten in neuem Format
- Viele neue Teile und Ausrüstung
- Equipment für alle Adventure Bikes
- Erhältlich ab Januar 2017

GRATIS Katalog hier bestellen