
Fahrvorstellung Mash X-Ride 650: Sprung in die Achtziger

Von Jens Riedel

Ja, auch sie weckt Erinnerungen, schwimmt Mash doch seit der Gründung vor acht Jahren auf der Retro-Welle: Mit der X-Ride 650 springt die französisch-chinesische Marke aber gefühlt ein Jahrzehnt weiter in die Achtziger. Gold eloxierte Felgen, eine weiße Lackierung mit einigen wenigen roten und schwarzen Farbtupfern und das ganze im Offroad-Dress – da taucht automatisch vor dem inneren Auge die legendäre XT 500 von Yamaha auf. Und auch Ducati hatte es mit der Desert Sled schon ähnlich vorgemacht.

Technisch bleibt Mash auch mit der X-Ride 650 gewohnt bodenständig. Der 650-Kubik-Einzyylinder ist alter Schule und vom Grundsatz her der ehemalige Dominator-Motor von Honda, auch wenn Mash darauf pocht, dass es sich um eine Eigenentwicklung handelt. Das Triebwerk verrichtet schon in der Dirt Track 650 seine Dienste und bestätigt alle, die der Meinung sind, ein Motorrad könne gar nicht einzylindrig genug sein.

Ab 2500 Umdrehungen in der Minute stampft der kleine Dampfhammer ohne Murren los. Zwischen 3000 und 5000 Touren liegt sein Wohlfühlbereich, ehe es ab 6000 U/min mechanisch spürbar rauer wird. Aber da ist dann ohnehin die Maximalleistung von 40 PS erreicht, während das höchste Drehmoment bei 4500 Touren anliegt. Das Landstraßentempolimit ist im letzten, fünften Gang bei 4000 U/min erreicht.

Für den Einsatz im neuen Modell wurde das Getriebe länger als bei der Dirt Track übersetzt, um eine etwas sanftere Leistungsentfaltung zu gewährleisten. Dazu kommen eine andere Airbox und eine neue Auspuffanlage mit doppeltem Endrohr. Zudem ist die X-Ride mit dem breiteren Tank, dem höheren Lenker und dem kleineren Vorderrad deutlich fahraktiver ausgelegt. Zwar spricht Mash von einer Enduro, aber mit den hüben wie drüben 17 Zoll großen Rädern wirkt die 650er doch eher wie eine Motard. Das „X“ in der Modellbezeichnung soll einfach nur bedeuten, dass der Fahrer in alle Richtungen aufbrechen kann – und findet sich auch im Scheinwerfer wieder.

Die X-Ride lässt sich zwar punktgenau führen, will dabei aber spürbar dirigiert werden. Das Handling ist leicht, aber eben nicht unbedingt spielerisch. Dazu reagiert die Lenkung ein wenig zu träge. Das passt am Ende dann aber alles wieder gut zu der leicht geänderten Antriebsabstimmung. Die Kupplung verlangt nach ein wenig Kraft, das Schaltwerk arbeitet aber präzise und weich. Probleme, den Leerlauf zu finden, gibt es in der Regel weder von oben noch von unten. Die vordere Bremse spricht angenehm früh und ausreichend kräftig an, hinten geht es zurückhaltender zu. Das ABS am Hinterrad ist für den Ritt ins Gelände abschaltbar. Die Federung ist eher straff ausgelegt.

Der verchromte abschließbare Tankdeckel ist hübsch anzusehen, die leider nur aufgeklebten Dekore stehen für den Kostendruck auch unter chinesischer Fertigung, um den Preis unter 6000 Euro (ohne Nebenkosten) zu halten. Auch der Lampentopf aus Plastik fällt in dieses Kapitel. Das kleine Rundinstrument ist hübscher als die komplett digitale Instrumenteneinheit der Dirt Track, das in den analogen Drehzahlmesser integrierte Display mit Leerlauf-, Geschwindigkeits- und Tankanzeige steht aber exemplarisch für den Begriff „Mäusekino“. Zudem ist der Tacho im wahrsten Sinne des Wortes etwas voreilig. LED-Beleuchtung, Tagfahrlicht und ein klassischer Gepäckträger sowie ein Motorschutz aus Plastik sind Serie.

Zwar betont, wie andere Hersteller auch, der hinter Mash stehende französische Zweiradimporteur Sima, dass die Motorräder in Europa entwickelt und designt werden und man beim chinesischen Partner (in diesem Fall Shineray) die Qualität kontrolliere, doch

dass da noch Luft nach oben ist, weiß man selbst. So zeigten die Maschinen bei der Pressepräsentation vor allem im Bereich zwischen Öleinfüllstutzen im Rahmen und Lenkkopf stark schwankende Ausführungen der Schweißnaht. Ebenfalls fällt auf, dass einige Kabel und elektrische Steckverbindungen etwas ungeschützt vor Wind und Wetter oder direkt über dem Ansaugstutzen liegen.

Auch wenn das keinen ernsthaften Kaufinteressenten davon abhalten wird, sich die Mash X-Ride 650 Classic zuzulegen, für das Markenimage außerhalb der Fan-Gemeinde muss noch ein wenig getan werden. Die montierten Kenda-Pneus made in China mit Stollenprofil hingegen machen ihre Sache recht ordentlich, wenn sie erst einmal warm sind. Lediglich beim Herausbeschleunigen auf der letzten Rille schwächelt der Grip ein wenig.

Für die Retro-Szene ist die Mash X-Ride eine Bereicherung, auch wenn dem einen oder anderen die etwas bissigere Motorabstimmung der Dirt Track lieber wäre. Die fahraktivere Variante ist sie aber auf jeden Fall. Der Preis geht in Ordnung, mit ins Kaufkalkül sollten aber auch die kurzen Wartungsintervalle gezogen werden. Und vielleicht ist die eine oder andere Schwäche im Detail mit der Euro-5-Version ja behoben, die ab Februar in den Handel kommen soll. (ampnet/jri)

Daten Mash X-Ride 650

Motor: 1-Zyl., 644 ccm, luft-/ölgekühlt
Leistung: 29 kW / 40 PS bei 6000 U/min
Max. Drehmoment: 49 Nm bei 4500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 150 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h: k.A.
Getriebe: 5 Gänge
Antrieb: Kette
Tankinhalt: 12 Liter
Sitzhöhe: 840 mm
Gewicht: 180 kg
Normverbrauch: 4,5 l/100 km
CO₂-Emissionen: 103 g/km
Bereifung: 120/70-17 (v.), 150/60-17 (h.)
Wartungsintervall: 3000 km
Preis: 6164 Euro

Bilder zum Artikel



Mash X-Ride 650.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mash



Mash X-Ride 650.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mash



Mash X-Ride 650.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mash



Mash X-Ride 650.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mash



Mash X-Ride 650.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mash



Mash X-Ride 650.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mash



Mash X-Ride 650.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mash



Mash X-Ride 650.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mash



Mash X-Ride 650.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mash



Mash X-Ride 650.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mash



Mash X-Ride 650.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mash



Mash X-Ride 650.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mash



Mash X-Ride 650.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mash



Mash X-Ride 650.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mash



Mash X-Ride 650.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mash



Mash X-Ride 650.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Mash X-Ride 650.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Mash X-Ride 650.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Mash X-Ride 650.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Mash X-Ride 650.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Mash X-Ride 650.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Mash X-Ride 650.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Mash X-Ride 650.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Mash X-Ride 650.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Mash X-Ride 650.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Mash X-Ride 650.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mash



Mash X-Ride 650.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mash



Mash X-Ride 650.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Mash X-Ride 650.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Mash X-Ride 650.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mash



Mash X-Ride 650.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Mash X-Ride 650.

Foto: Auto-Medienportal.Net
