

---

## Praxistest Brixton Crossfire 500 XC: Schön anzusehen und auch zu fahren

Von Jens Riedel, cen

Wem es bislang schwer fiel, die Unterschiede zwischen der Crossfire 500 und der Crossfire 500 X auf Anhieb auszumachen, der hat da mit dem dritten Ableger der Mittelklassebaureihe keine Schwierigkeiten. Möglicherweise ist auch dem Markenmanagement aufgefallen, dass man mit der X von Anfang an noch hätte etwas weiter springen sollen. Lange Rede, kurzer Sinn: Die Brixton Crossfire 500 XC findet fast überall begeisternde Blicke.

Die Eigenmarke des österreichischen Großimporteurs KSR hat binnen weniger Jahre eine beeindruckende Entwicklung genommen. Mittlerweile ergänzt sogar eine 1200er das Portfolio. Die seit 2020 erhältliche Crossfire 500 war nach vielen Leichtkrafträdern und einer 250er nicht nur die erste Zwei-Zylinder-Maschine von Brixton, sondern auch Stammvater einer ganzen, sich langsam aufbauenden Produktpalette. Kennzeichen einer jeden Crossfire, zu der auch das Minibike XS gehört, ist der an der Seite X-förmig ausgestülpte Tank. Mit der XC ist nun die wohl schönste Vertreterin der Familie auf den Markt gekommen. Mit ihrem hochgelegten Vorderkotflügel, dem schicken kleinen Frontschild und der angedeuteten Startnummerntafel auf dem Seitendeckel hält sie gekonnt die Balance zwischen Scrambler und Enduro.

Die einteilige Sitzbank ist relativ hart gepolstert und wirkt recht dünn. Nach einer fast 500 Kilometer langen Tagesetappe gab es aber keinerlei Grund zur Klage. Der Bezug, der sich weit den Tank hinauf zieht, ist allerdings recht breit, so dass beidbeiniger Stand bei fast 84 Zentimetern Sitzhöhe nicht jedem Fahrern vergönnt ist. Dafür steht es sich beim Ritt über unbefestigtes Terrain umso besser auf der Crossfire, zumal die serienmäßigen Tankpads zusätzlichen Halt geben. Von Hause aus rollt die Brixton auf dem Pirelli Scorpion Rally STR, der auch auf der Straße seine Sache ordentlich macht und lediglich in etwas engeren Kurven auf dem vorderen 19-Zöller leicht nach außen drängt, durch einen leichten Impuls am breiten Lenker aber mühelos wieder auf Kurs gebracht wird. Die schlauchlosen Reifen sind auf Felgen mit außenliegenden Speichenrippeln aufgezogen.

Die 500er Crossfire ist ein recht stattliche Erscheinung. Auch ein 800-Kubik-Motor stünde ihr gut zu Gesicht. Nachteil: Für eine 48-PS-Maschine ist sie mit 195 Kilo recht schwer geraten. Nicht, dass es an Vortrieb mangeln würde, aber im Stand rangieren gehört nicht zu ihren Paradedisziplinen. Der Zweizylinder selbst läuft relativ ruhig und gibt seine Leistung linear ab. Er ist ausreichend elastisch und bringt ausreichend Drehmoment mit. Das Triebwerk lässt sich schaltfaul fahren. Ab 2500 Umdrehungen dreht der Motor stotterfrei hoch. Bereits ab Tempo 45 reichen Freunden untertourigen Fahrens die Gänge vier und sechs für alle wesentlichen Aufgaben im Alltag. Der Twin bollert für seinen nicht einmal halben Liter Hubraum erstaunlich tief, und Beschleunigung quittiert das Triebwerk mit einem angenehmen „Farzen“ aus dem nach Edelstahlauspuff. Dazu kommt ein moderater Realverbrauch von 4,5 Litern auf 100 Kilometer. Allerdings verlangt der Hersteller Super E5.

Die Freude am Fahren wird durch viel Liebe zum Detail ergänzt. Da sind zum Beispiel der schön anzuschauende Lampenhalter inklusive Schutzgitter, die Windrose im Scheinwerfer, das in die Fußrasten eingestanzte „X“ und der angedeutete Union Jack auf den Tankpads sowie der klassische Tankdeckel aus Chrom. Selbst das digitale Rundinstrument stört dieses Retro-Bike kaum, da das Anzeigendesign absolut einheitlich ist. Trotz sieben Informationen gleichzeitig liegt alles gut im Blick. Das gilt auch für die Rückspiegel, die ihren Namen tatsächlich verdienen, was heutzutage beim Motorrad ja keineswegs mehr selbstverständlich ist. Einzig die kleinen, eng beieinander liegenden

---

und billig wirkenden Blinker wollen nicht so recht in das ansonsten stimmige Gesamtbild passen.

Auch bei der Ausstattung lässt sich das Produkt österreichisch-chinesischer Co-Produktion nicht lumpen. Von der Pirelli-Serienbereifung war ja schon die Rede. Dazu kommen justierbare Handhebel, eine einstellbare und groß dimensionierte Upside-down-Gabel sowie ein Motorschutzplatte und wohlgeformte Sturzbügel ab Werk. Die Bremsen sprechen erfreulich früh an, lassen es allerdings ein wenig an klarem Druckpunkt vermissen. Auch das ABS regelt eher etwas ruppig. Den Fahrspaß kann das aber nicht trüben, zumal das Getriebe bei sehr moderatem Kraftaufwand an der Kupplung sauber die Gänge wechselt. Für einen Schrecken sorgt beim ersten Mal der Tankverschluss, ließ sich doch der Schlüssel nach dem Öffnen beim besten Willen nicht abziehen. Erst wenn der schicke Chromdeckel mit dem Schnapper wieder in die Fassung gedrückt wird, springt er zurück.

Mit knapp 7000 Euro weiß Brixton, was die Crossfire 500 XC angesichts der schicken Schale und der guten Ausstattung wert ist. Das ist kein Superschnäppchen, geht aber klar als Sonderangebot durch. (Jens Riedel, cen)

Daten Brixton Crossfire 500 XC

Antrieb: R2, 486 ccm, flüssigkeitsgekühlt, 6 Gänge, Kette  
Leistung: 35 kW / 48 PS bei 8500 U/min  
Max. Drehmoment: 43 Nm bei 6750 U/min  
Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h  
Beschleunigung 0-100 km/h: k.A.  
Tankinhalt: 13,5 Liter  
Sitzhöhe: 839 mm  
Gewicht: 195 kg (fahrbereit)  
Normverbrauch: 4,0 l/100 km  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 92 g/km  
Testverbrauch: 4,5 l  
Preis: 7166 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Brixton Crossfire 500 XC.

Foto: Autoren-Union Mobilität/KSR Group



Brixton Crossfire 500 XC.

Foto: Autoren-Union Mobilität/KSR Group



Brixton Crossfire 500 XC.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Brixton Crossfire 500 XC.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Brixton Crossfire 500 XC.

Foto: Autoren-Union Mobilität

---



Brixton Crossfire 500 XC.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Brixton Crossfire 500 XC.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Brixton Crossfire 500 XC.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Brixton Crossfire 500 XC.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Brixton Crossfire 500 XC.

Foto: Autoren-Union Mobilität

---



Brixton Crossfire 500 XC.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Brixton Crossfire 500 XC.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Brixton Crossfire 500 XC.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Brixton Crossfire 500 XC.

Foto: Autoren-Union Mobilität

---