

DIRTBIKER
MAGAZINE

DIRTBIKER



+
IM TEST:
BIKES
2019

ENDUROGP

Vor dem Aus oder
mit neuem Schwung?

**ZACH OSBORNE
IM INTERVIEW**

Wie aus einem WM-Fahrer
ein SX-Champ wird

SPECIAL

BIKES 2019

Die neuen MX- und Enduro-Modelle von

**MOUSSE
MONTIEREN
LEICHT GEMACHT**

Teil 2: Reifen mit
Moosgummi wechseln

www.dirtbikermag.de
August 2018 | No. 08 / 2018
Deutschland € 4,90 | Österreich € 5,50
Schweiz CHF 9,60 | Luxemburg € 5,60
Belgien € 5,60 | Italien € 5,60 | Spanien € 7,40



4 198823

AUS SECHS WERDEN SIEBEN

Test: Sherco Enduro 2019

Auch die Franzosen haben ihre Modellpalette um eine weitere Maschine ausgeweitet. Neu ist auch, dass es bei Sherco nun von Anfang an sowohl ein Racing- als auch ein aufgewertetes Factory-Modell gibt, das mit Kayaba-Fahrwerken ausgestattet ist. Zu all diesen Neuerungen stehen nun auch noch Cross-Country-Modelle zur Wahl. Die gute Nachricht: Wir können euch bereits zu allem Informationen und Fahreindrücke servieren.

✎ Dominique Essig | 📷 J.-M. Pouget

In unserer vorletzten Ausgabe durfte Busty Wolter die 2018er-Factory-Modelle von Sherco testen und schrieb: „Das Ganze schreit mehr nach 2019er-Vorserien-Modell als nach Factory-Edition-Upgrade.“ Zwei Monate später stehe ich nun in Südf Frankreich und die Bestätigung steht direkt vor meinen Füßen. Die beiden großen Zweitakter haben den neuen Zylinderkopf der 18er-Factory-Edition übernommen, genau wie den veränderten Zweitaktkrümmer und die WP-Gabel „Xplor“. Die eigentliche Überraschung war jedoch, dass Sherco nicht nur die neuen Racing-Modelle, sondern gleich noch eine komplette Palette Factory-Modelle präsentierte. Wie in den vergangenen Jahren sind sie mit edlen Teilen aufgewertet. Nun kommt dort zum ersten Mal ein Kayaba-Fahrwerk mit Closed-Cartridge-Gabel zum Einsatz. Außerdem wurde das Portfolio um Cross-Country-Modelle für den reinen Rennsinsatz auf geschlossenen Strecken und eine 500er erweitert.

Man hat sich im Hause Sherco also ordentlich ins Zeug gelegt und ist nun so gut aufgestellt wie nie zuvor. Die komplette Produktpalette reicht ab sofort von der kleinen 125er-Zweitakt-Enduro bis hin zur 500er, die es als Cross-Country- und Baja-Edition geben wird. Die neue Factory-Version soll nun schon von Anfang an eine Alternative zu den Racing-Modellen bieten. Aufgewertet mit edlen und sinnvollen Teilen werden mit ihnen vor allem die ambitionierten Racer angesprochen. Die Cross-Country-Modelle wurden dagegen hauptsächlich für den US-Markt entwickelt, obgleich sie auch in Europa erhältlich sein werden. Mit MX-Nummerntafeln ausgeliefert, haben sie eine aggressivere Motorabstimmung und ein härteres Fahrwerks-Set-up. Alle Modelle sind das ganze Jahr über erhältlich. Allerdings gilt bei Factory und Cross Country: „so lange der Vorrat reicht“. Schließlich sind sie auf gewisse Stückzahlen limitiert.

Die Entwicklungsabteilung von Sherco hat sich im letzten Jahr intensiv mit den Themen Gewichtsreduktion und Verbesserung von Performance und Fahrbarkeit der Motoren beschäftigt. Außerdem hat man weiterhin an der Verbesserung von Qualität und Haltbarkeit gearbeitet. Besonders gut hat mir bei Sherco schon immer die Ergonomie und das Bodywork gefallen. Seit den 18er-Factory-Modellen kommt ein niedrigerer Lenker zum Einsatz. Mit dieser Form wurde das Dreieck aus Fußrasten, Sitzbank und Lenker weiter optimiert und passt für meinen Geschmack nun perfekt. Außerdem sind die Motorräder sehr schlank und man kann sich wunderbar vor und zurück bewegen. Das liegt unter anderem an den sehr niedrig sitzenden Kühlern. Diese konnten sogar noch mal um zehn Millimeter vergrößert werden und erlauben trotzdem noch eine angenehme Tankspoilerform. Ähnlich wie es die Konkurrenz vorgemacht hat, versucht auch Sherco im Lenkkopfbereich des Rahmens etwas mehr Flex zu ermöglichen, um auf Dauer die Hände des Fahrers zu schonen und gleichzeitig für mehr Traktion und Kontrolle am Vorderrad zu sorgen. Außerdem wurde der Rahmen dadurch 400 Gramm leichter. Weitere Gewichtsparnis kommt von der neuen Gabelbrücke (90 Gramm), den Michelin-Reifen (200 Gramm) sowie bei den Factory-Modellen zusätzlich von der Lithium-Ionen-Batterie (1300 Gramm), dem Batterie-Halter





stammen von Neken, die Griffgummis von Domino und die blaue Grip-Sitzbank von Selle Dalla Valle.

125 ZWEITAKT

Die kleine 125er hat mir viel Fahrspaß bereitet und punktet mit maximaler Handlichkeit, was sich auf den engen Trails absolut positiv bemerkbar gemacht hat. Der Motor ist Enduro-typisch abgestimmt und hat schon in den unteren Drehzahlen nutzbare Leistung, womit man im zweiten Gang durch enge Singletails rollen kann. Mit dafür verantwortlich dürfte das neue Mapping und die geänderte Vergaser-Abstimmung sein. Die meiste nutzbare Leistung bietet der mittlere Drehzahlbereich, also genau da, wo man sie zum Endurofahren auch benötigt. Dafür geht ihr im oberen Bereich erstaunlich schnell die Luft aus und der Motor will einfach nicht ganz sauber ausdrehen. An der 125er verrichtet das WP-Fahrwerk völlig unaufgeregt und unauffällig seinen Dienst, sodass es nichts zu beanstanden gibt. In Sachen Haltbarkeit wurde ebenfalls an der 125er gearbeitet und dafür die Schmierung der Kurbelwellenlager verbessert. Außerdem kommt ein neuer Kolben zum Einsatz. Die 125er kommt voraussichtlich erst im Januar 2019 als Factory-Modell auf den Markt. Allerdings war eine Cross-Country-Version sozusagen als Vorgeschmack auf die 125er-Factory vorhanden. Sie unterscheidet sich durch das Kayaba-Fahrwerk und eine aggressive Vergaserabstimmung, die der 125er gut zu Gesicht steht. Das Fahrwerk spricht noch mal sensibler an und hat gleichzeitig mehr Reserven, wenn es mal etwas ruppiger zur Sache geht. Wer also noch auf der Suche nach einem Zweitakter für den Rennsinsatz ist, bekommt im Januar 2019 mit der Factory eine Alternative, an der es nicht mehr viel zu tun gibt – außer das Fahrwerk nach seinem persönlichen Geschmack einzustellen.

250/300 ZWEITAKT

An beiden großen Zweitakttern kommt nun der neue Zylinderkopf zum Einsatz, den Busty bereits an den 18er-Factory-Modellen testen durfte. Dieser verbessert das Kühlsystem, reduziert die Reibung zwischen Kolben und Zylinder und soll damit für eine allgemeine Verbesserung der Performance sorgen. Sherco verspricht eine kleinere Leistungsabgabe und einen Zugewinn an Drehmoment bei 15 Prozent weniger Gewicht im Vergleich zum Vorgänger. Auch die neue elektronische Auslasssteuerung kam bereits bei den letzten Factory-Modellen zum Einsatz und soll sowohl die Gasannahme als auch die Drehmoment- und Leistungskurve positiv beeinflussen. Die Vergaserabstimmung und das Mapping wurden dementsprechend angepasst.

ausbalanciert und haben bei härterer Gangart noch mehr Reserven. Es ist nie einfach, einen guten Kompromiss aus Komfort und Performance hinzubekommen. Mit den Kayaba-Elementen ist Sherco dieses Kunststück aber ziemlich gut gelungen. Die Bremsscheiben stammen weiterhin von Galfer, ein blau eloxiertes Alu-/Stahl-Kettenrad rundet den Look ab. Der leichte und robuste Kunststoff-Motorschutz stammt von AXP. Alle Factory-Modelle haben Kühlerlüfter verbaut. An den Viertakttern kommen edle Auspuffanlagen von Akrapovic und an den Zweitakttern welche von FMF zum Einsatz. Die Gabelbrücke und das Lenkerpolster

(100 Gramm) und der Motorschutzbefestigung (250 Gramm). Bei den Factory-Modellen konnte man also insgesamt 2340 Gramm Gewicht reduzieren.

WAS GIBT ES SONST NOCH NEUES?

Bei Sherco ist man sich durchaus bewusst, dass Enduro-Motorräder regelmäßig auf Motocross-Strecken und im harten Rennsinsatz bewegt werden. Um für diese extremen Belastungen gewappnet zu sein, wurden die Hinterradnaben an der Kettenradseite verstärkt. Da man aber die Nabe nicht schwerer machen wollte, wurde das zusätzliche Material an einer anderen Stelle wieder eingespart. Alle Sherco-Enduros sind mit hochwertigen Excel-Felgen ausgestattet. Die Racing-Modelle haben schwarze, Factory und Cross Country blaue Felgen. An allen Enduro-Motorrädern kommen die neuen Michelin-Enduro-Reifen zum Einsatz, bei den Cross-Country-Modellen setzt man dagegen auf Dunlop. Damit die Motoren selbst bei härtesten Bedingungen nicht überhitzen, wurden die Kühler von 120 auf 130 Millimeter vergrößert. Die Racing-Modelle bekamen ein Upgrade in Sachen Fahrwerk und durften die WP-Gabel „Xplor“ und den Stoßdämpfer der 2018er-Factory-Modelle übernehmen.

FACTORY-MODELLE

Mit dem Modelljahr 2019 bringt Sherco von Beginn an zusätzliche Factory-Modelle als Ergänzung der Racing-Linie auf den Markt. Die Motorräder sollen ambitionierte Racer ansprechen und sind in der Stückzahl limitiert. Eine Überraschung gab es in Sachen Fahrwerk: Zum ersten Mal stehen Sherco von Werk aus auf einer Closed-Cartridge-Gabel und einem Stoßdämpfer von Kayaba.

Im Einsatz merkt man sofort den Komfortgewinn. Außerdem sind die Motorräder damit schön

»ZUM ERSTEN MAL STEHEN SHERCOS VON WERK AUS AUF EINEM FAHRWERK VON KAYABA.«

Auf der Strecke fällt einem sofort auf, dass der Motor in den unteren Drehzahlbereichen sauberer läuft, schön direkt am Gas hängt und kraftvoll durchzieht. Genau so wünscht man sich das von einem großen Zweitakter! Besonders im unteren und mittleren Drehzahlbereich konnten die Motoren etwas zulegen, wodurch sie sich nun noch mal einfacher fahren lassen. Das haben wir auch dem Einsatz von Testfahrern wie Mario Roman und Wade Young zu verdanken. Die 250er wäre meine Wahl für klassisches Enduro, da sie sich etwas leichtfüßiger um enge Kurven zirkeln lässt und allgemein sanfter und runder zu fahren ist. Für den Extrem-Enduro-Einsatz bleibt die 300er jedoch der Primus. Sie lässt sich in den unteren Drehzahlbereichen noch einfacher fahren, womit man sehr gut Traktion aufbauen kann. In langen Auffahrten zieht sie ebenfalls noch ein wenig stärker durch und verzeiht damit einfach mehr Fehler. Das bezahlt man mit etwas mehr Vibrationen und leicht schwerfälligerem Handling. Wobei man den Unterschied hauptsächlich im direkten Vergleich wahrnimmt.

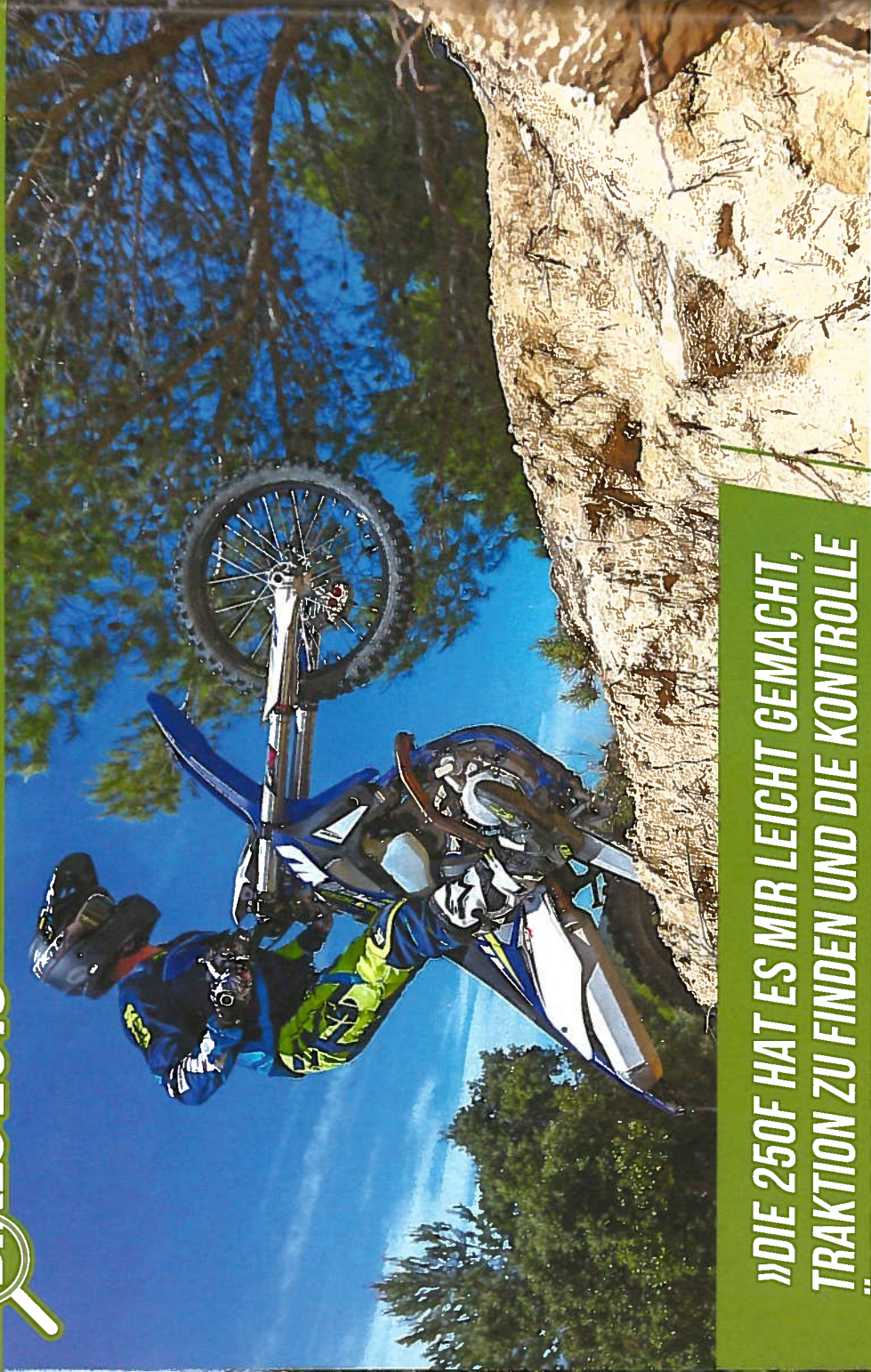
Durch die neue digitale Auslasssteuerung unterscheidet sich die Spitzenleistung zwischen den beiden Mappings „soft“ und „hard“ noch deutlicher als das bei anderen Herstellern der Fall ist. Laut Sherco handelt es sich um einen Unterschied hauptsächlich von ganzen sechs PS!

VIERTAKT

Bei den rutschigen Bedingungen haben sich die Viertakter sehr gut geschlagen. Allen voran die 250er. Sie hat es mir leicht gemacht, Traktion zu finden und die Kontrolle über das Hinterrad

Die angenehme Qual der Wahl haben Sherco-Käufer nun: **01** Die Standard-Racing-Variante in Blau mit WP-Fahrwerk. **02** Oder darf es lieber die aufgemotzte Factory-Version mit Kayaba-Fahrwerk sein? **03** Wer keine Straßenzulassung benötigt, kann nun auch das Cross-Country-Modell nehmen. Hier die nagelneue 500-ccm-Viertaktmaschine.





»DIE 250F HAT ES MIR LEICHT GEMACHT, TRAKTION ZU FINDEN UND DIE KONTROLLE ÜBER DAS HINTERRAD ZU BEHALTEN.«

zu behalten. In meinen Augen hat sie den größten Sprung nach vorne gemacht. War sie bisher etwas schwach auf der Brust, hat sie in Sachen Motor ihre Hausaufgaben gemacht. Vor allem in der Factory-Version mit kompletter Akrapovic-Auspuffanlage hat das Bike sehr gut funktioniert und dürfte die Lücke zur Konkurrenz in der E1-Klasse schließen. Um das zu erreichen, wurde an den Ein- und Auslasskanälen sowie den Ventilen gearbeitet. Der kleine Viertakter hängt nun direkter am Gas und hat bereits unten mehr Drehmoment, das man nutzen kann, um auch mal einen Gang höher aus der Kurve heraus zu beschleunigen. Auch in den oberen Drehzahlen hat der Motor einen Leistungszuwachs erhalten. Dadurch kann man die Gänge etwas länger ziehen und muss nicht mehr so früh schalten.

Für alle, die etwas mehr Leistung und Drehmoment verlangen können, bei denen es aber auch keine 450er sein muss, hat Sherco mit der 300er ein echtes Ass im Ärmel. Für mich ist sie der Star der Sherco-Viertakt-Palette. Basierend auf der 250er punktet sie mit extrem niedrigem Gewicht und beeindruckendem Handling. Das Motorrad ist irgendwie nicht besonders spektakulär, dafür aber umso effektiver zu fahren, was zum Beispiel an der enormen Traktion am Hinterrad liegt. Der unaufgeregte Charakter des Bikes hilft einem dabei, sauber, schnell und effektiv zu fahren. Am Aggregat der 300er standen Verbesserungen des Auslasses im Fokus der Entwickler. Sie wollten den Motor in den oberen Drehzahlbereichen noch etwas stärker machen.

Eine weitere Neuerung bei den Viertaktern betrifft den Kuppelungskorb. Hier konnten nochmals 90 Gramm eingespart werden, was die Massenträgheit verringert und sich damit positiv auf das Handling auswirkt. Nicht dass das ein Problem der kleinen Sherco-Viertakter gewesen wäre, aber es ist immer gut, an seinen Stärken zu arbeiten.

Außerdem freuen sich die 450er und 500er über Verbesserungen des Handlings. Leider war das Testgelände alles andere als optimal für die großen Viertakter, sodass diese ihre Vorteile nicht richtig ausspielen konnten. Aber auch sie lassen sich schön fahren, vor allem dann, wenn man einen Gang höher einlegt und das zur Verfügung stehende Drehmoment nutzt. Trotzdem waren die kleineren Hubräume auf den engen französischen Singletails eindeutig besser aufgehoben.

Alles in Allem hat Sherco inzwischen eine beeindruckende Produktpalette auf die Beine gestellt. Sie bedient mit den Racing-Motoren die Hobby-Piloten, während die Racer mit den Factory-Modellen eine konkurrenzfähige Alternative geboten bekommen. O

PREISE SHERCO ENDURO 2019

ENDURO	RACING	FACTORY
SE 125	8.225 €	ab Januar 2019
SE 250	8.765 €	9.295 €
SE-F 250	9.645 €	10.595 €
SE 300	8.875 €	9.450 €
SE-F 300	9.795 €	10.795 €
SE-F 450	9.845 €	10.995 €
CROSS COUNTRY		
SCF 125 2T	8.345 €	
SCF 250 2T	8.885 €	
SCF 250 4T	9.950 €	
SCF 300 2T	8.895 €	
SCF 300 4T	10.055 €	
SCF 450 4T	10.305 €	
SCF 500 4T	10.365 €	



ADAC MX MASTERS

Int. Deutsche Motocross-Meisterschaft

21./22.4 Fürstlich Drenna 26./27.5 Mölln 23./24.6 Bielstein 14./15.7 Höggers

28./29.7 Tensfeld**

8./9.9 Gaidorf

22./23.9 Holzgerlingen FINALE

Mehr unter: www.adac.de/mx-masters



*ohne ADAC MX Junior Cup 125
**ohne ADAC MX Junior Cup 85



Unsere Partner:

