

# **E/ENDURO**



# KTM FREERIDE 250 F FREERIDE E-XC

**Exzellent beherrschbar, aber:  
Lieber tanken oder besser elektrisch?**



# KTM 1090 ADVENTURE R SUZUKI V-STROM 1000

**Fahrspaß groß geschrieben**



# **SHERCO SE 300 2T FACTORY**

## Aussichtsreiche Allzweckwaffe



# **YAMAHA YZ-MODELLE**

## **Vorboten der kommenden WR-Generation?**

**POSTER**



PIONEERING SINCE 1903

[www.husqvarna-motorcycles.com](http://www.husqvarna-motorcycles.com)

Gazigie Fahrzeuge bitte nicht nachahmen, immer Schutzkleidung tragen und die anwendbaren Bestimmungen der Straßenverkehrssicherung beachten!  
Die abgebildeten Fahrzeuge können in einzelnen Details vom Serienmodell abweichen und zeigen teilweise Sonderausstattung gegen Mehrpreis.

Foto: F. Lackner



# UNLIMITED ENDURO POTENTIAL

Erobere anspruchsvollstes Gelände auf einer der 2019er Enduros von Husqvarna Motorcycles. Ein ausgeklügeltes Design in Verbindung mit höchster Performance steht für ein nahezu grenzenloses Enduro-Erlebnis. Traktionskontrolle und zwei wählbare Mapping-Stufen sind bei der FE 350 serienmäßig.



Husqvarna®  
MOTORCYCLES

ROCKSTAR  
ENERGY DRINK



**D**a hast du nun eine na-gelneue ausgewachsene Reiseenduro, modern auch als Adventure-Bike bezeichnet, in der Garage stehen und weißt noch nicht, was du damit anfangen sollst? Natürlich auch reisen, aber im weitesten Sinn? Oder genügt ein Wochenend-Trip, nach dem unterm Strich gerade mal zwei-, dreihundert Kilometer stehen? Und wie steht's denn mit Offroad-Wünschen? Gewiss ein Thema,

Power gezielt provozierte Hinterrad-Slide, dann setzt dies schon fortgeschrittene Eigenschaften auch beim Motorrad voraus, denn nicht jede Reiseenduro kann dies perfekt. Perfekt heißt fahrsicher und mit einem wünschenswerten Maß an Fahrspaß.

Steigt dann der Anspruch mit der Zeit in Richtung größere Tour, wo man möglicherweise – zufällig oder geplant – einer Rüttelpiste begegnet mit Steigungen und Gefällen, Löchern,



# CHARAKTER-FRAGE

wenn auch vielleicht nur am Rande, aber sonst hättest du dir wohl kein Adventure-Bike ausgesucht.

Fragen, die vor der Wahl eines Motorrads durchdacht sein wollen – handelt es sich doch um eine Investition, die heutzutage schon beachtlich weit im fünfstelligen Euro-Bereich liegt. Umso besser, wenn der Einsatzzweck bereits frühzeitig oder zumindest rechtzeitig klar ist: Was heißt denn beispielsweise Offroad mit der Reiseenduro? Vor einer ebenen Schotter- oder so genannten Naturpiste braucht keine Enduro dieser Kategorie zurückzuschrecken, das kann jede.

Soll der Adventure-Akzent allerdings stärker unterstrichen sein und wird der Anspruch höher angesetzt, dann gilt es schon bei der Kaufentscheidung zu differenzieren: Hat man bereits Erfahrung auflosem Untergrund, dann wird man in die ohne Gepäck durchgeführte Kurztour gerne auch mal eine Schotterstrecke einbauen – so etwas ist durchaus vereinzelt noch zu finden, man muss nur schauen. Geht dann der Erlebnis-Wunsch über das bloße Fortbewegen auflosem Boden hinaus und es ergibt sich in der einen oder anderen Biegung mal ein Verlegenheits-Drift oder dann – weiter gesteigert – der mit der vorhandenen Motor-

Rinnen und Steinen, dann erhöht dies den Bedarf an bewährtem Offroad-Talent beim Fahrzeug nicht unerheblich – mit Gepäck, wohlgemerkt. Wer dann nach einem dergestalt vielseitigen Touren- oder Reisetag mit beachtlicher Offroad-Komponente von uneingeschränktem Fahrvergnügen reden kann, hat unzweifelhaft die passende Enduro – vielleicht eine KTM 1090 Adventure R wie in unserem aktuellen Titel-Vergleichstest.

Soll heißen: Man muss einfach wissen, was man sucht. Allerdings: Infolge langer Federwege kann so ein Bike für manchen Interessenten ohne Gardemaß wie ein zweirädriger Hochsitz sein.

Das andere Ende des Reiseenduro-Spektrums weist auf einen gänzlich konträren Motorrad-Charakter: Gefragt sind dann Eigenschaften, mit denen sich ohne nennenswerte Konditions-Probleme auch lange oder gar längste Tages-Distanzen realisieren lassen.

Ein angemessener Sitz- und Federungskomfort und – keinesfalls zu vernachlässigen – ein auf Dauer Gelassenheit vermittelnder Motor mit kraftvollem Drehmoment-Verlauf, unaufgeregtem Betriebsverhalten und hoher Laufkultur sowie angenehmer Akustik, natürlich

auch ein kurvenfreudiges und trotzdem fahrstables Fahrwerk sind dafür die wichtigsten Voraussetzungen. Dazu noch eine kommode Sitzhöhe und eine zwar nicht so ausgeprägte, aber dennoch akzeptable Schotter-Tauglichkeit, dann kann man mit dem Reise-Vergnügen schon sehr zufrieden sein. Die Suzuki V-Strom 1000 XT aus unserem aktuellen Test-Duo kann dafür ein treffendes Beispiel liefern.

Um letztlich auf Dauer mit dem neu angeschafften Adventure-Bike happy zu sein, kommt es also in erster Linie darauf an, dass der Motorrad-Charakter zu den Wunsch-Vorstellungen von Fahrer oder Fahrerin passt. Ausführliches zum Thema finden Sie im bereits erwähnten Vergleich ab Seite 8 in diesem Heft. Viel Spaß mit dieser an Testthemen besonders vielseitigen Ausgabe wünscht

Ihr

Norbert Bauer



8

**KTM 1090 Adventure R / Suzuki V-Strom 1000 XT:** Auf Testtour mit zwei Handling-Größen. Vergleichstest Seite 8.

22

**KTM Freeride 250 F / Freeride E-XC:** Verbrennungsmotor mit Vorteil oder doch besser elektrisch? Vergleichstest Seite 22.



## KOMMENTAR

**Charakter-Frage** 3

## TEST

**KTM 1090 Adventure R / Suzuki V-Strom 1000 XT** 8

Zwei Adventure-Bikes aus dem gleichen Holz – oder überwiegen die Unterschiede? Überzeugende Motorleistung gegen Top-Drehmoment aus dem Keller.

**KTM Freeride 250 F / Freeride E-XC** 22

Auch in anspruchsvollen Off-road-Situationen leicht beherrschbar: Verbrennungsmotor oder Elektroantrieb – welche passt für wen am besten?

**Sherco SE 300 2T Factory** 34

Ein wahres Allround-Talent als Allzweckwaffe : Die neue Sherco Factory hat das Zeug zur Klassenspitze, hochwertige Komponenten samt Vollausstattung verschaffen ihre eine Top-Position.

## FAHRBERICHT

Yamaha

YZ-Modelle 2019

50

Als Vorgeschmack auf die kommenden WR-Modelle: Die neueste Generation der 250er und 450er YZ-Typen für den Motocross-Einsatz.

Husqvarna FE 250

54

Spitze im Sport, aber auch gut für den Hobby-Einsatz? Die 250er Sport-Husky beim Gelände-Touring.

## SPORT

Enduro-EM

62

Der Vormarsch der Junioren setzt sich fort: Die ersten drei Plätze beim dritten Lauf in Schweden.

## AUSRÜSTUNG

Fahrer-Ausrüstung  
und Technisches

58

Getestet und empfohlen: Neue Stiefel für Tour und Gelände sowie ein Starthilfe-Set für die schwache Batterie.

## TIPP

Trail Tech X2  
Scheinwerfer

68

24-Stunden-Wettbewerb gefällig? Dann ist ein leuchtstarker Scheinwerfer unumgänglich.

## KLASSIK

Enduro-Klassik Sonnefeld  
und Sulzbach-Rosenberg

70

Wenn das kein Kontrast war: Eine Regenfront mit extrem rutschigem Boden hier und Sonne pur dort – hoher Anspruch und größtes Vergnügen gleichermaßen.



34

Sherco SE 300 2T Factory:  
Neues Top-Gerät für alles  
im Sport. **Test Seite 34.**

## TECHNIK

Sherco-Programm 2019

60

Update in der Modellpolitik: Die Sixdays-Varianten sind out, statt dessen richtet sich der Blick auf die hochwertigen Factory-Modelle.

## REISE

Nordbalkan

76

Verlassene Orte, abgelegene Strecken – Abenteuer-Touch: Touren durch den Nordwesten des Balkan.

## AKTUELL

Neues aus der  
Enduro-Szene

6

Meldungen aus dem technischen Bereich und Sportnachrichten, Interessantes zum ReisetHEMA sowie aktuelle Buch-Tipps.



70

Klassik Nordbayern:  
So mitreißend kann  
Klassik-Endurosport  
sein. **Seite 70.**

## POSTER

KTM 1090 Adventure R

42

Bücher

57

Enduro-Markt

46

Vorschau/Impressum

82

# Sporttermine im NOVEMBER

laut DMSB/FIM-Kalender/Veranstalter – ohne Gewähr

## ENDURO

3. November

Tuchheim (ADAC-Rallye-Cup/NGM)

## SIXDAYS ISDE

12. bis 17. November Vina del Mar / Chile

### **SW-Motech**

### **Für die 850 GS**

Immer wenn ein neues Motorrad im Markt eingeführt wird, beginnt sich auch das Zubehör-Angebot zu bewegen. Nicht anders im Zusammenhang mit der noch jungen BMW F 850 GS: SW-Motech, bekannt als Lieferant qualitativ hochwertiger Ausstattung, offeriert derzeit mehr als 50 Ausrüstungs-Artikel für diese neue BMW, in Kürze sollen es sogar mehr als 100 sein. Unter anderem reicht das vom Sturzbügel und dem Fußrasten-Kit in Edelstahl über Handprotektoren und



Zusatz-Scheinwerfer bis zu allerlei Gepäck-Lösungen wie zum Beispiel das Alu-Koffer-System. Eine interessante Kleinigkeit scheint die Spiegelverlängerung zu sein, dank der man ohne Störung durch den eigenen Jackenärmel besser sieht, was sich hinterrücks abspielt. Mehr dazu unter [www.sw-motech.com](http://www.sw-motech.com).

### **Klim**

### **Quench Pak und Scramble Pak**

Vom amerikanischen High-End-Ausrüster Klim gibt es zwei am Körper zu tragende Gepäckstücke, eines davon ganz neu, das andere überarbeitet. Quench Pak nennt sich ein leichter Trink-Rucksack, der in seinem leicht zu reinigenden System bis zu zwei Liter Flüssigkeit fasst. In den Innentaschen kann man Schlüssel oder andere Kleinigkeiten verstauen. Der Hersteller erklärt, dieser Behälter sei die effizienteste Methode, das Genannte zu transportieren, ohne die Bewegungsfreiheit einzuschränken.



Scramble Pak nennt sich eine besonders leichte und außergewöhnlich robuste Nierentasche von Klim, die sich jetzt in optimierter Ausführung präsentiert. Gedacht für Werkzeug im Hauptfach, in den Reißverschluss-Seitentaschen und Innenfächer lassen sich wiederum Schlüssel, Taschenlampe oder ähnliche Dinge unterbringen und die beiden zusätzlichen Netztaschen sind für Trink- oder Ölflasche vorgesehen. Preise: Quench Pak 95 Euro, Scramble Pak 80 Euro im Fachhandel.

KTM 1090 Adventure R / Suzuki V-Strom 1000 XT

# CHARAKTER- ZÜGE



**Mit nahezu identischem Hubraum und fast gleichem Startgewicht, aber völlig unterschiedlichem Charakter:  
Jedes dieser beiden Bikes überzeugt und begeistert auf eigene Weise.**



**E**s ist eine rumpelige Piste ohne nennenswerte Steigungen und Gefälle, aber uneben, löcherig und hin und wieder leicht stufig. Verstreut liegen faustgroße Steinbrocken auf dem Boden, denen ich mit der Suzuki ausweiche, so gut es geht. Denn so etwas scheint nicht so ganz ihr Ding zu sein, mit ihren vergleichsweise nicht so üppigen Federwegen steckt sie derlei Grüße von unten nicht so klaglos weg. Aber nicht nur: Da heißt es den Lenker energisch packen, um eine gewisse Zielstrebigkeit auf diesem Untergrund überhaupt einigermaßen zu realisieren.

Anders die KTM mit deutlich längerem Achshub, der gemeinsam mit beachtlicher Fahrstabilität Sicherheit und Fahrvergnügen gleichermaßen offeriert – der offroad-orientierten Herkunft des Motorrads entsprechend. Anschaulich: Jetzt habe ich größte Mühe, der vor mir ganz locker dahin fahrenden



*Wenn das Motorrad passt, sind auch die höchsten Pässe stets verlockend*

KTM zu folgen, nachdem es vor dem Motorradwechsel umgekehrt war und die Suzuki in meinen KTM-Rückspiegeln immer kleiner wurde.

Noch ein paar Minuten, dann ist unser kleines Gelände-Intermezzo schon wieder vorüber. Schließlich nennen sich unsere Test-Kandidatinnen Adventure-Bikes – da darf man so ein offroad-mäßiges Zufalls-Angebot in alpenländischer Gegend schon mal annehmen.

Womit wir beim aktuellen Tagessprogramm sind. Zugeschnitten auf die KTM 1090 Adventure R – R bezeichnet gegenüber dem Standard-Modell längere Federwege mit jeweils 220 Millimetern, klassische Enduro-Radgrößen mit vorn 21 und hinten 18 Zoll sowie Drahtspeichenräder – und die Suzuki V-Strom 1000 XT. Wobei die beiden Buchstaben ebenfalls auf Drahtspeichenräder hinweisen, allerdings vorn 19 und hinten 17 Zoll groß als traditionelle Reiseenduro-Dimension. Und die Federwege mit 160 Millimetern vorn und hinten deutlich knauseriger.



**KTM**  
Cockpit übersichtlich, etwas kontrastarm, aber bei Tageslicht gut ablesbar



**Suzuki**  
Cockpit mit hohem Kontrast, gut zu bedienen und einwandfrei ablesbar

Unser Plan sieht zunächst eine gemeinsame Runde in der uns am nächsten liegenden österreichischen Alpen-Landschaft vor. Dann werden sich die Wege der Duellantinen wieder mal trennen: Die Suzuki macht sich auf nach Frankreich mit insgesamt sieben bis zu 2700 Meter hohen Pässen in Hoch-Savoyen, der Hoch-Provence und den Seealpen mit einer Schleife über die Cevennen und durch die äußerst kurvenreiche Tarn-Schlucht, so dass sich unterm Strich allein aus dieser Tour eine aussagekräftige Distanz von rund 2800 Kilometern ergibt – das ist etwas anderes als nur mal kurz über die Grenze geschaut. Als Gepäck sind das



**Gabel von oben einstellbar**

neue System mit Alukoffern aus dem Original-Zubehör sowie ein mittelgroßer Tankrucksack und ein kleinerer Packsack an Bord. Das erfordert die Vorspannung der Hinterradfederung nach Gefühl und Erfahrung, dazu natürlich das Angleichen der Zugdämpfung.

Indessen nimmt sich die KTM eine Pässetour in die italienischen Alpen vor – nicht so aufwendig, weil uns die Enduro aus einem intensiven Vergleichstest (ENDURO 7/17) bereits wohlbekannt ist und ohnehin derzeit im Dauertest läuft. Ausgestattet ist sie mit den großen Leichtmetall-Koffern aus dem Power-Parts-Programm und kleinem Tankrucksack. Das Federbein wird nicht weiter vorgespannt, weil sich in Anbetracht der zu hohen Federrate erst mit dieser Gepäck-Belastung der Vorteil des längeren Federwegs wirklich bemerkbar macht. Rund 1200 Kilometer sollen sich dann aus diesem Trip ergeben.

Die Rückblende zur Anfahrt in die Alpenregion zeigt ein kurzes Autobahnstück – rund 60 Kilometer – das wir zwischen geschaltet haben, um erst mal zügig voran zu kommen. Dabei sage ich immer wieder: Reiseenduros dieses Hubraums und dieser Leistungsklasse brauchen die Vierspurige nicht zu scheuen. Schließlich sind längere oder gar lange Tagesdistanzen nicht ohne zumindest



**KTM: Mit begeisternder Power aus der Kurve heraus**



gelegentliches Autobahntempo zu schaffen. Ein Kriterium also allemal.

Als die Sicht nach vorn frei war – sprich: kein voraus fahrender Verkehr zu sehen – ließen wir es mal richtig laufen, um das Verhalten bei hohem Tempo zu erkennen. Nur kurz allerdings,

weil die serienmäßige KTM-Bereifung mit Conti TKC 80 einem Geschwindigkeits-Limit von 160 km/h unterliegt. Prinzipiell liegen beide Motorräder sicher, wobei der aktuellen Gepäck-Ausstattung kein auffälliger Einfluss zufällt. Beide Trägersysteme haben die wichtige hintere Querverbin-

dung, so dass sich die Behälter nicht gegeneinander aufschaukeln können. Dennoch verhält sich die V-Strom auch bei mehr als 170 km/h beispielsweise in langgezogenen Biegungen völlig ruhig, aber auch die Adventure liefert trotz eines ganz leichten Unruhe-Gefühls keinen Anlass zu Bedenken.

Vibrationen? Keine Rede. Wobei das weicher agierende Suzuki-Triebwerk einen kleinen Vorzug genießt, während sich der ebenfalls nahezu schwingungsfrei, aber etwas härter arbeitende österreichische V-Zweizylinder ab etwa 7000/min eher spüren lässt.

Je höher die Geschwindigkeit und je länger die Fahrstrecke, umso wichtiger ist ein wirkungsvoller Windschutz. Der KTM-Windabweiser lässt sich ohne Werkzeug stufenlos in der Höhe verstellen, in der obersten Position auch in der Neigung – alles allerdings nur im Stand, weil man beide Hände dazu braucht. Für unsere Körpergröße – über einsachtzig – erwies sich die höchste Position mit Neigung nach hinten als die günstigste. Dann blieben stärkere Turbulenzen weitgehend aus, wobei das Geräusch-Niveau erträglich war.

Der in der Neigung werkzeugfrei, in der Höhe dagegen mit Werkzeug in drei Stellungen fixierbare Suzuki-Windschutz verhielt sich bis etwa Tempo 100 relativ ruhig, darüber nahmen Geräusche deutlich zu, Turbulenzen waren zu registrieren, steigerten sich mit ansteigender Geschwindigkeit jedoch nur unwesentlich. Fazit aus diesem Fahrtwind-Thema: Die KTM-Ausführung ist hier



Robustes Kunststoffteil als Motorschutz



Das Kunststoff-Gebilde dient eher der Optik als dem Schutz



Tadellose Sitzproportionen, Tank 23 Liter



Ebenfalls gute Sitz-Ergonomie, Tank 20 Liter



**KTM:** Der schnelle Schotter-Drift als Parade-Disziplin, das Vorderrad hält sicher



Potenter V-Zweizylinder im unten offenen Gitterrohrrahmen



Conti TKC 80 mit beachtlichem Allround-Spektrum

eindeutig die bessere Wahl, aber grundsätzlich darf man die ganze Verstellerei nicht mit allzu großen Hoffnungen verknüpfen. Entscheidend ist ganz offensichtlich in jedem Fall die gelungene Grundgestaltung eines Windabweisers.

Zurück zur Gegenwart, Landstraßen im Voralpenland sind das Thema. Etwas verhalten geht es zunächst voran, der Vormittags-Verkehr ist zu dicht, um unseren Pferden die Zügel locker zu lassen. Gelegenheit indessen, das Laufgeräusch des Motors bewusst zu hören: Beide auffällig zurückhaltend im Auspuffton, die Suzuki dumpfer und mit tiefem Klang, die KTM heller, auch härter und eher mit aggressiverem Sound. Dabei der V-Strom-Motor mechanisch total leise, während sich die Adventure bei der mechanischen Akustik deutlich auffälliger gibt.

Die Lücken im rollenden Verkehr werden größer, so dass es jetzt auf der zunehmend kurvigen Strecke zügig vorwärts geht. Dann die Abzweigung Richtung Pass, wo die Bie-

gungen dann kürzer aufeinander folgen und auch ein bisschen enger werden. Flott streben wir Richtung Passhöhe, sowohl mit der KTM als auch mit der Suzuki läuft der bislang nur dezente Schräglagenwechsel ganz locker und vergnüglich von der Hand.

Das soll auch so bleiben, als die Kurven zu Kehren werden und die Strecke steiler ansteigt: Mühelose, vergnügliche Kurvenfahrt, die mit beiden Bikes nur minimale Konzentration erfordert, wobei sich Schräglagen mit der groben Conti-Bereifung der KTM natürlich nicht so auskosten lassen wie mit dem eher straßenmäßig orientierten Reifenprofil der Suzuki. Und meistens sind inzwischen die noch kleineren Kurvenradien ein Fall für den zweiten Gang: Auf der V-Strom bei perfekt rundem Motorlauf mit Drehzahlen herunter bis ungefähr 2000/min, während die KTM hier manchmal den Griff zur Kupplung erfordert, will man deren Zweizylinder nicht in einen unrunden Lauf verfallen lassen.

## KTM: Mitreißender Motor

Beim Herausbeschleunigen aus den Kurven kommt der unterschiedliche Motorcharakter deutlich zum Ausdruck: Die KTM, durchaus stark auch im unteren Drehzahlbereich, animiert zum Höherdrehen. Denn der richtig druckvolle Schub setzt ein, wenn der Drehzahlmesser um die 6000/min anzeigt. Dann spurtet der österreichische V-Zweizylinder, der seine Drehmomentspitze bei 6500/min erreicht, so vehement los, dass man ihn nur als buchstäblich mitreißend bezeichnen kann.

Indessen macht es die V-Strom mit überzeugendem Drehmoment, wobei Suzuki unter bewusstem Verzicht auf maximale Höchstleistung das Drehmoment-Maximum bereits bei der konkurrenzlos niedrigen Drehzahl von 4000/min serviert.

Daraus resultiert ein betont ruhiger Fahrstil, geradezu unauffällig schnell.

## Suzuki: Drehmoment als Stärke

Das zeigt sich bei unserem inzwischen rasanten Berg-auf-Tempo, indem die Adventure trotz ihres Leistungsvorsprungs von fast 25 PS der Japanerin



Tiefer Auspuff-Klang, dumpf und nicht zu laut



Hellerer Sound, etwas aggressiver klingend

nicht die Butter vom Brot stiehlt. Gleichwertig sind die beiden in dieser Situation, kann man da nur sagen, wobei sich das V-Strom-Triebwerk wegen seines schon weit unten anliegenden höchsten Drehmoments keineswegs träge gibt: Der rote Bereich beginnt bei 9200/min und wird ruckzuck erreicht. Das ist zwar nicht der eher explosive Charakter der KTM, aber Drehfreudigkeit ist kein Fremdwort. Nur: Gefühlsmäßig besteht überhaupt kein Bedarf, den Suzuki-Motor besonders hoch zu drehen.

Getriebe und Kupplung als häufig betätigtes und damit entscheidende Bedienelemente liefern einen beachtlichen Faktor für den Fahrspaß. Auch hier herrscht praktisch Gleichstand: Die Gangwechsel erfolgen schnell, leicht und ab dem zweiten Gang auch weitgehend geräuschlos, vielleicht mit einem hauchdünnen Vorteil für die KTM dank minimal kürzerer



Durchzugstarker V-Zwei mit Drehmoment-Maximum schon bei 4000/min



Bridgestone Battle Wing mit straßenbetontem Profil



Suzuki: Der Motor packt schon von unten kräftig zu

Technische Daten	KTM 1090 Adventure R	Suzuki V-Strom 1000 XT
<b>Motor</b>		
Bauart	Flüssigkeitsgekühlter V-Zweizylinder-Viertaktmotor, zwei oben liegende Nockenwellen und vier Ventile pro Zylinder, Ausgleichswelle, Elektrostarter	
Bohrung/Hub	103,0mm/63mm	100 mm / 66 mm
Hubraum	1050cm <sup>3</sup>	1037 cm <sup>3</sup>
Maximale Leistung	92kW,125 PS (bei 8500/min)	74 kW (100,5 PS) bei 8000/min
Maximales Drehmoment	109 Nm bei 6500/min	103 Nm bei 4000/min
Kolbengeschwindigkeit bei Nendrehzahl	17,9 m/s	17,6 m/s
Kraftstoffversorgung	Elektronische Einspritzung	
<b>Elektrik</b>		
Zündung	Motor-Managemenent, Doppelzündung	
Lichtmaschine	12V/450W	Wechselstromagegator 12V/490W
Batterie	12 V/11,2 Ah	12V/12Ah
<b>Kraftübertragung</b>		
Primärtrieb	Gerade verzahnte Räder, 1,9	Gerade verzahnte Räder 1,84
Kupplung	Hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Antihoppingkupplung im Ölbad	Mehrscheiben-Ölbadkupplung, hydraulisch betätigt
Getriebe	Sechsgang, Stufung 2,9; 2,1; 1,7; 1,35; 1,1; 0,9	Sechsgang, Stufung 3,0; 1,93; 1,5; 1,23; 1,09; 1,0
Sekundärtrieb	Offen laufende Kette 2,47 (Z42/17)	Offen laufende Kette 2,41 (Z41/17)
<b>Fahrwerk</b>		
Rahmen	Stahl-Gitterrohrrahmen, Leichtmetall-Heck angeschraubt	Leichtmetall-Brückenrahmen mit angeschraubtem Stahlrohr-Heck
Radaufhängung vorn	WP-Upsidedown-Gabel, Tauchrohr-Ø 48mm, Druck- und Zugdämpfung einstellbar	Kayaba-Upsidedown-Gabel, Tauchrohr-Ø 43mm, Federvorspannung, Druck- und Zugdämpfung einstellbar
Radaufhängung hinten	Leichtmetall-Zweiarmschwinge mit WP-PDS-Federbein, Vorspannung, Zug- und Druckdämpfung einstellbar	Leichtmetall-Schwinge mit Federbein und Hebelumlenkung, Vorspannung und Zugdämpfung einstellbar
Federweg vorn/hinten	220mm / 220mm	160mm / 160mm
Radstand	1580mm	1555mm
Nachlaufwinkel	64 Grad	64,5 Grad
Nachlauf	123mm	109mm
Wendekreis	5,7m	6,0m
Räder	Drahtspeichenräder mit Leichtmetallfelgen	
Bremse vorn/hinten	Brembo-Doppel-/Einfachscheibenbremse mit ABS und Traktionskontrolle	Tokico-Doppel-/Einfachscheibenbremse mit ABS und Traktionskontrolle
Reifen vorn/hinten	90/90-21 / 150/70-18	110/80-19 / 150/70-17
<b>Füllmengen</b>		
Motor	3,5l	3,1l
Gabel (pro Holm)	680ml links,430 ml rechts (je 570ml)	Nicht angegeben
Kraftstofftank	23 Liter, davon 3,5 l Reserve	20l
<b>Gewicht</b>		
Fahrertig aufgetankt*	243kg **	250kg**
Zulässiges Gesamtgewicht	450kg	440kg
Zuladung	207kg	190kg
<b>Importeur</b>	KTM Sportmotorcycles, 92289 Ursensollen, www.ktm.de	Suzuki International Europe GmbH, 64625 Bensheim, www.suzuki.de
<b>Wartung</b>	Nach 1000 km, dann alle 15.000 km oder jährlich	Nach 1000km, dann alle 12.000 km
<b>Garantie</b>	Zwei Jahre	
<b>Preis</b>	14.295 Euro plus Nebenkosten	12.999*** Euro plus Nebenkosten

\* gewogen, \*\* mit Kofferhaltern und Mittelständer, \*\*\* derzeit gibt es eine Rabatt-Aktion, die diesen Preis reduziert

Beide mit klasse  
Handling, Kurven  
fühlen sich mit der  
Suzuki einen Tick  
„runder“ an



KTM: Gabeldämpfung von oben ohne Werkzeug einstellbar

Schaltwege. Dieser kleine Vorteil lässt sich auf die Kupplung erweitern, der KTM-Handhebel lässt sich kaum spürbar leichter ziehen als das Suzuki-Gegenstück.

Bei all der Kurverei ist unterm Strich festzustellen, dass sich unser Test-Duo beim Kurventempo nichts schenkt und als betont handlich und kurvenfreudig gelten darf. Beim Agilitäts-Eindruck hat die KTM allerdings dank kleinem Handling-Vorteil die Nase vorn, die Suzuki gefällt indessen mit einer auffällig runden, sauberen Kurvenlinie. Und nicht zu vergessen: Der Suzuki-Zweizylinder überzeugt, das KTM-Triebwerk begeistert – was kein Werturteil sein soll.



KTM: Viel Spaß mit leichtem Handling, die grobstollige Bereifung setzt Grenzen bei der Schräglage

Was der Einfluss von Getriebebeschaltung und Kupplung aufs Fahrvergnügen bedeutet, gilt auch für die Bremsen, eher sogar noch mehr. Passabwärts wegen meist enger Kurven und häufiger Bremsvorgänge stets am stärksten gefordert, zeigt

sich der Vorderrad-Stopper der Suzuki als besonders leistungsfähiges Exemplar dank niedriger Bedienkraft, tadelloser Dosierbarkeit und hervorragender Wirkung. Dagegen erweist sich die japanische Hinterradbremse als relativ kraftaufwendig, wodurch



Suzuki: Schon verhaltene Schotter-Drifts erfordern körperlichen Einsatz, damit das Vorderrad nicht wegrutscht



**KTM:** Koffervolumen 31 und 45 Liter, Koffersatz komplett mit Trägersystem 982 Euro



**Suzuki:** Alu-Koffer à 37 Liter, Satz komplett mit Trägersystem 1125 Euro



sie ein wenig stumpf wirkt. Anders die KTM: Am Vorderrad ebenfalls ausgezeichnet, wenn auch nicht so überragend wie das V-Strom-Pendant, dafür am Hinterrad sehr praxisgerecht und damit die Bremsanlage in sich stimmig und harmonisch.

Wieder in Tallage führt eine nicht ganz ebene, fast gerade verlaufende Straße in Richtung Tagesziel. Durch das nur zum Teil genutzte Koffervolumen

und die damit dezent erhöhte Belastung des KTM-Hecks ergibt sich eine leichte Milderung der als hart empfundenen Hinterradfederung. Wenngleich die Zugdämpfung in Ordnung ist, befindet sich diese unverständlich unkommode Hinterhand recht weit entfernt von der fein ansprechenden und insgesamt ausgezeichnet arbeitenden Gabel. Das liefert die Begründung, dass sich eine wellige oder gar



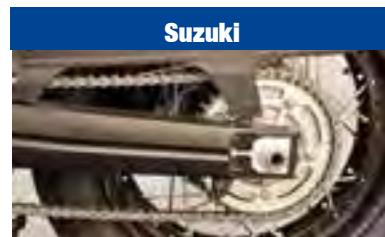
Messdaten*	KTM 1090 Adventure R**	Suzuki V-Strom 1000
Höchstgeschwindigkeit sitzend	Über 200 km/h	Über 200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,5s	3,8s
Beschleunigung 70-140 km/h im 6. Gang	9,2s	8,3s
Bremsweg aus 100 km/h	49m	41m
Tachogenauigkeit angezeigt / gefahren	50/49, 100/99	50/46, 100/96
Verbrauch auf 100 km	5,3l	5,5l

\* Tank voll, Fahrer 75 kg, Lufttemperatur 28°C, \*\* bereift mit Conti TKC 80

Messungen mit 2D-System



KTM



Suzuki

Den offenen Kettenantrieb haben sie beide, die Zweiarmschwinge aus Leichtmetall ebenfalls

Federvorspannung ohne Elektronik hydraulisch justierbar, an der Suzuki ebenso

holprige Fahrbahn mit der Suzuki komfortabler anfühlt, obwohl deren Gabel nicht an die Fähigkeiten des KTM-Teils heranreicht. Das lässt auch eine tempobezogene Aussage bei besagter Fahrbahn-Beschränktheit zu: Bei Landstraßentempo verspürt man auf der Adventure nicht den Wunsch, schneller zu fahren als mit der V-Strom.

Das Tagesziel ist erreicht, die Motorräder sind auf dem Mittelständer abgestellt. Endlich lässt sich zu diesem Punkt auch mal ein Lob aussprechen, denn beide sind auf diesen Ständer – jeweils aus dem Original-Zubehör – vergleichsweise leicht aufzubocken. Bei der Suzuki geht das sogar noch etwas besser als bei der KTM, selbst mit umfangreichem Tourengepäck – dies vorab – ist das ganz problemfrei.

Nach so einem vollen Motorradtag lässt sich auch etwas über die Sitzmöbel sagen. Die KTM-Bank, zwar gut geformt, aber recht hart und damit den Eindruck von der Hinterradfedere-



KTM: Bei Drehzahlen um 6000/min besonders rasant zupackender Motor



**KTM**

Akzeptabler verstellbarer Windabweiser, H7-Doppelscheinwerfer, Handschützer serienmäßig



Sitzbank gut geformt, aber hart gepolstert

rung noch unterstreichend, die Suzuki-Sitzbank dagegen mit deutlich größerer Fläche und damit besserer Oberschenkel-Auflage sowie ebenfalls in anatomisch günstiger Form. Dass das Sitzfleisch auf der V-Strom zwar erst später als auf der Adventure, aber dennoch bereits nach wenigen Fahrstunden schmerzt, mag an einer nicht ganz gelückten Materialwahl liegen.

Die abendliche Gesprächsrunde befasst sich neben den Eindrücken des Tages nur kurz mit dem technischen Konzept der beiden Kontrahentinnen. So ist neben dem bereits erwähnten rasch gesagt, was noch einen Unterschied ausmacht oder als Übereinstimmung gilt: Während die KTM durch ihren traditionell orange-farbenen Stahl-Gitterrohrrahmen auffällt und ein angeschraubtes Leichtmetall-Heck besitzt, hat die Suzuki – ebenfalls traditionell – ihren Leichtmetall-Brückenrahmen mit angeschraubtem Stahlrohr-Heck. Und die Hinterradfederung der V-Strom arbeitet mit Hebelumlenkung, die Adventure hat das direkt angelenkte PDS-Feder-

**Suzuki**

Ebenfalls Halogen-Doppelscheinwerfer, Windabweiser relativ laut, Handprotektoren Serie



Gut geformte Bank mit großzügigem Platzangebot

bein. Schließlich noch als Gemeinsamkeit der Doppelscheinwerfer mit vertikal angeordneten Reflektoren, von denen bei Abblendlicht nur einer, bei Fernlicht beide aktiviert sind.

## **KTM: Schotter- Fahrspaß groß geschrieben**

Tags darauf bewegen wir uns zwischendurch mal ganz ohne Gepäck auf einer Schotterstrecke, die Fakten zum Verhalten auflosem Untergrund liefert. Solange keine Kurven auftauchen, gibt es an der Fahrstabilität sowohl bei der Suzuki als auch mit der KTM nichts auszusetzen. In weiten oder auch engen Schotterkehren liefert die Adventure begeisternde Drift-Einlagen, das Vorderrad hält stets sicher Bodenkontakt. Dagegen übertreibt man mit der V-Strom derlei Spiele besser nicht, denn schon relativ früh schiebt sie vorn weg.

Mit ABS sind natürlich beide ausgerüstet, das bei der KTM abschaltbar ist – auf losem Boden immer empfehlenswert. An der Suzuki lässt sich das ABS nicht deaktivieren, was ein Kritikpunkt sein muss. Immerhin: Die V-Strom gelangt relativ spät in den Regelbereich, so dass zunächst noch ordentlich verzögert werden kann.

Abhängig von der Körpergröße ist die Sitzhöhe insbesondere off road ein Kriterium. Mit **89 Zentimetern** über dem Erdbo- den liegt die Sitzfläche der KTM in luftiger Höhe und erfordert ein recht langes menschliches Fahrgestell, um sicher den Boden zu erreichen. Ist dies nicht der Fall,

### **Am Rande**

Beide Adventure-Bikes absolvierten den kompletten Vergleichstest ohne Zwischenfall. Dass die Fahrleistungswerte für die KTM 1090 teilweise schlechter ausfielen als vor rund drei Jahren mit der KTM 1050, hat zwei Ursachen: Wegen der grobstolligen Bereifung mit Conti TKC 80 greift das ABS bei der Bremswegmessung schon relativ früh regelnd ein, bei der Beschleunigungsmessung von 0 bis 100 umgekehrt die Traktionskontrolle. Dass auch die Elastizitätsmessung von 70 bis 140 km/h im sechsten Gang etwas schwächer ausfiel als mit dem früheren Modell, liegt an der Verschiebung der Leistungskurve nach oben: Zu Beginn der Messung produziert die 1090 minimal weniger Leistung, während die Mehrleistung erst im Drehzahlbereich nach Messende zur Geltung kommt.

Diesmal war der Tourenverbrauch beider Motorräder nahezu identisch mit der Verbrauchsmessung auf unserer permanenten Vergleichsstrecke: 5,3 Liter auf 100 Kilometer mit der KTM, 5,6 Liter bei der Suzuki. Als totale Reichweite bis zu völlig entleertem Tank ergibt das mit der KTM 434 Kilometer, bei der Suzuki sind es 357 Kilometer.

Während des Vergleichstests wurden mit der Suzuki V-Strom 1000 XT 4508 Kilometer zurückgelegt, die KTM 1090 Adventure R wurde dafür im Zug des laufenden Dauertests eingesetzt.

Suzuki: Ruhiger Schotter-Trail  
am Fluss entlang, problemlos  
und stressfrei



kann es durchaus zu Stress-Momenten kommen, vor allem wenn zusätzlich Bodenvertiefungen im Spiel sind. Da zeigt sich die Suzuki mit nur **84 Zentimetern** deutlich humaner, was in Anbetracht der Motorradmasse auch von größer Gewachsenen immer als angenehm empfunden wird. Mit jeweils 51 Zentimetern Abstand zwischen Fußrasten und Bank ergibt sich bei beiden Motorrädern ein langstreckentauglicher Kniewinkel.

Als Übergang zur Ausstattung noch ein Blick auf die Ergonomie zum Soziusplatz: Mit nur 42 Zentimetern Luft zwischen Soziusrasten und hinterem Sitzplatz gibt sich die Adventure auffallend geizig, da muss das Mädchen hinten drauf die Beine ganz gehörig zusammenfalten, nichts für Langstrecke. Auch die V-Strom zeigt sich in diesem Punkt nicht gerade großzügig, aber immerhin sind es dort drei Zentimeter mehr.



KTM



Suzuki

Fotos: Bauer (27), Gebhardt (13), Monique (4)

**Hoch wirksame Bremsanlage,  
in sich harmonisch**

Konzentriert man sich mal auf den ersten Handgriff zum Start, dann stolpert man bei der KTM über die beenigten Platzverhältnisse ums Kombischloss. Die Schlüsseldrehung erfordert Geduld – zumal dann, wenn der kleine Kofferschlüssel mit am Schlüsselring hängt. Bei der Su-

**Äußerst wirkungsvolle Vorderrad-  
bremse, bestens dosierbar**

zuki gibt es dafür Platz genug, keine Beanstandung.

Nachtfahrten brauchen helles Licht: Unser Test-Duo agiert auf gleichem Niveau, die konventionellen Halogen-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut aus. Ein kleines Plus gebührt der KTM noch für das in Qualität

KTM: Flottes Schottertempo als Teil vom soliden Offroad-Fahrspaß



und Umfang anständige Bordwerkzeug, während die V-Strom nur mit einer Minimal-Variante kommt. Dafür hat die Japanerin den besseren Blinkerschalter mit deutlich spürbarer Rastung.

#### KTM 1090 Adventure R



- Motor mit Feuer für eine fahrspaßintensive Charakteristik
- Hervorragende Gabel
- Ausgezeichnete Bremsen, in sich harmonisch
- Federung mit hohem Schluckvermögen
- Erstklassige Verarbeitung
- Harte Hinterradfederung
- Harte Sitzbank



- Besonders durchzugstarker kultivierter Motor
- Begeisternde Drehmoment-Charakteristik mit Maximum bei relativ niedriger Drehzahl
- Hervorragende Vorderradbremse
- Leiser Motor, auf Langstrecke konditionsfördernd
- Großflächige gut geformte Sitzbank mit viel Platz auch für zwei Personen



- Windabweiser relativ laut
- Hinterradbremse vergleichsweise kraftaufwendig

Suzuki: Kurvenfahrt stets sicher und vergnüglich



Aufs Haben-Konto der Suzuki geht schließlich noch deren kontrastreiches Cockpit, das nicht überladen wirkt und sich eindeutig und einfach bedienen lässt.

#### Suzuki: Entspannt auf Tour

Die zusätzlichen Erfahrungen auf der eingangs erwähnten Frankreich-Runde mit der Suzuki unterstreichen die bisherigen Erkenntnisse und bestätigen sie durchweg. Bei maximal Landstraßentempo, wo der Einfluss des kritisierten Windabweisers noch nicht zum Tragen kommt, erweist sich die 1000er V-Strom als ausgesprochen angenehme Reisepartnerin. Es ist die Kombination aus gelungener Fahrwerksgeometrie und stets druckvoll, aber nie rabiät einsetzendem Motor sowie unaufgeregt tiefem und nicht zu lauten Auspuff-Sound, die den Unterschied ausmacht.

Kurven jeglicher Art ohne nennenswerten Konzentrations-Bedarf und das schon früh im Drehzahlspektrum bereit gestellte Drehmoment-Maximum schaffen einen völlig entspannten Fahrstil. Bei flottem Kurventempo passaufwärts schaue ich hin und wieder mal auf den Drehzahlmesser – nicht um mich danach zu richten, sondern aus Neugierde: Tatsächlich bewegt sich der Zeiger für maximale Beschleunigung stets um die 4000er Marke.

Dann zum Beispiel mein ganz persönlicher Pässetag – eine mir seit Jahren vertraute Strecke mit allein vier hohen Pässen, nur kurvigen Landstraßen und auch einem mehrere Kilometer langen Schotter-Trail am Fluss entlang, die ich mir regelmäßig gerne mit verschiedenen Motorrädern vornehme und mithin eine Vergleichsmöglichkeit habe: Wer dergleichen kennt, weiß, dass so etwas – abhängig von der Distanz und in hohem Maß auch von der Maschine – durchaus anstrengend sein kann. Als der Etappenzähler am Abend exakt 554 Kilometer anzeigt,

fühle ich mich zwar nicht frisch wie der sprichwörtliche Fisch im Wasser, aber mit der großen Suzuki kann auch nach so einer Endlos-Kurvverei von Anstrengung geschweige denn Fahrstress keine Rede sein.

Jedenfalls kam das Vergnügen keineswegs zu kurz – woran auch der vergleichsweise verhaltene, geradezu beruhigende Auspuffton einen beachtlichen Anteil hat – kann doch die mittleren Konkurrenz auf so einer längeren Tour ganz schön auf die Nerven gehen, wenn in gebirgiger Gegend der von Felswänden reflektierte Schall stundenlang auf die Ohren trommelt.

Unter dem Eindruck des diesmal besonders umfangreichen praktischen Einsatzes handelt es sich bei diesen beiden Adventure-Bikes in der Summe um gleichwertige Reiseenduros, jede auf ihre Art, jede mit ganz eigenem Charakter, die sich nicht unbedingt gemeinsam in ein und denselben Topf stecken lassen. So kreieren wir nach überein stimmender Einschätzung innerhalb unseres Test-Teams gleich zwei Testsiegerinnen: Dank ihrem besonders rasanten, beinahe explosiven Motor und auffällig agilen Kurvenverhalten, jedoch mit Einschränkungen bei der Reise tauglichkeit vor allem wegen harter Hinterradfederung und unkommoder Sitzbank ge-



Suzuki: Entspannt auf kurvenreicher Pässetour

winnt die **KTM 1090 Adventure R** auch durch ihr ausgezeichnetes Schotter-Talent zweifelsfrei die Fahrspaßwertung. Die **Suzuki V-Strom 1000 XT** bietet zwar off road nicht die Top-Eigenschaften der KTM, schiebt sich aber ebenso unbestritten mit ihrem höheren Sitz- und ausgeglichenen Federungskomfort sowie durch den weniger drehzahlintensiven ruhigeren Motor bei der Touren-Eignung und Reise-Tauglichkeit an die Spitze.

Norbert Bauer



Bergstrecken: Was die KTM mit Leistung macht, bringt die Suzuki mit Drehmoment

**Magura**

## Von Küste zu Küste

Magura, unter anderem führender Hersteller von Bremssystemen für Motorräder, veranstaltete kürzlich eine Abenteuer-Tour von Küste zu Küste. Genauer: Drei Teilnehmer und eine Teilnehmerin fuhren mit vier Husqvarna-Enduros sieben Tage lang über unwegsames Gelände ohne Begleitfahrzeug durch Spanien. Das waren insgesamt 1500 Kilometer, die diese vier völlig unterschiedlichen Personen vom Führerschein-Neuling über zwei



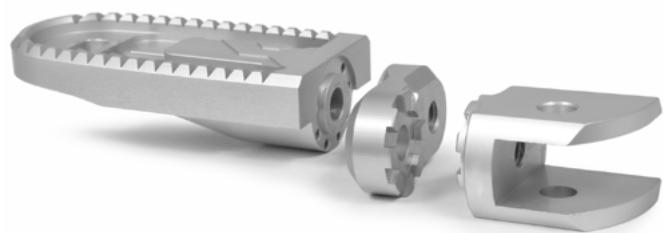
Enduro-Erfahrene bis zur mehrfachen Mutter unter die Räder nahmen. Hintergrund der Abenteuer-Geländetour: Natürlich sollte auch gezeigt werden, dass die Magura-Komponenten unter jeder Beanspruchung eine gute Figur machen – was letztlich auch gelang.

### **Wunderlich**

## Vario-Fußrastensystem

Wunderlich in Sinzig, spezialisiert auf BMW-Zubehör, verspricht mit seinem Vario-Rastensystem einen deutlichen Komfort-Zugewinn. Ob die Schräglagenfreiheit verbessert werden soll oder ob es um einen langstreckentauglichen Kniewinkel geht, dieses System soll für Fahrer und Sozia keine Wünsche offen lassen. Die Basis des Systems ist das modellspezifisch gestaltete Vario-Gelenk, das anstelle der Serien-Fußraste an deren Halterung montiert

wird. Daran wird ein Adapter befestigt, dessen vielfache Verstellmöglichkeit für eine große Flexibilität bei der Fußrasten-Position sorgt. Verfügbar ist dieses Vario-System aus Leicht-



metall – silber oder schwarz eloxiert – für fast alle aktuellen BMW-Modelle. Die Auslieferung erfolgt prinzipiell mit ABE, Wunderlich gewährt fünf Jahre Garantie.

**BRÄUER**  
MOTORRADSPORT KG



**Ab sofort ist die aktuelle  
2019er Kollektion von  
KTM und Husqvarna  
in unseren Webshops  
verfügbar !**

**Ab sofort bei uns erhältlich!**



**KTM Shop:**  
[braeuer-shop.de](http://braeuer-shop.de)  
**Husqvarna Shop:**  
[braeuer-shop.com](http://braeuer-shop.com)

**Ab sofort  
paydirekt  
Zahlung  
möglich**



**jetzt online shoppen:  
[www.braeuer-shop.com](http://www.braeuer-shop.com)**

Bräuer Motorradsport  
Industriestr. 4 - D-31180 Emmerke  
Tel. 05121/47377 - Fax 05121/47378  
[info@braeuer-motorradsport.de](mailto:info@braeuer-motorradsport.de)

**KTM Freeride 250 F /  
Freeride E-XC**



**TANKEN  
ODER  
LADEN?**

Fortschreitende Freeride-Entwicklung, besonders beim  
E-Modell: In welcher Situation und für wen ist jetzt welche  
Variante die bessere Wahl?

Außergewöhnlich niedriges Gewicht als Vorgabe, Handlichkeit als Trumpf und Wendigkeit als Philosophie – welchen Gelände-Fan würde so etwas nicht schon beim ersten Proberitt beeindrucken. Verbunden natürlich mit durchweg auffallend leichter Fahrbarkeit. Sinngemäß so lautete der Einstieg zur bisher letzten Begegnung mit der Freeride (ENDURO 6/12), damals noch mit dem 350er Motor. Denn KTM hat seit gut sechs Jahren eine passende Antwort: Mit dem einigermaßen überraschenden Erscheinen der Freeride 350 auf dem Markt im Frühjahr 2012 stieß die österreichische Marke „eine neue Tür ins Offroad-Vergnügen auf“, wie es in unserem ersten Test hieß.

Tatsächlich war mit diesem Motorrad manches ganz anders als beispielsweise bei einer Sportenduro, weit mehr noch beim Fahren als bei der Technik. Man denke etwa an die betont weiche Federung und an die Trial-Reifen mit ihren weichen Flanken, womit die mit Priorität bedachte Traktion als herausragende Eigenschaft in den Vordergrund gestellt war. In der Tat waren mit diesem neuen Motorrad-Konzept Situationen im Gelände wie etwa knifflige Kletter-Einlagen auf felsigem Untergrund vergleichsweise leicht beherrschbar, wie es mit einer Sportenduro kaum vorstellbar ist.

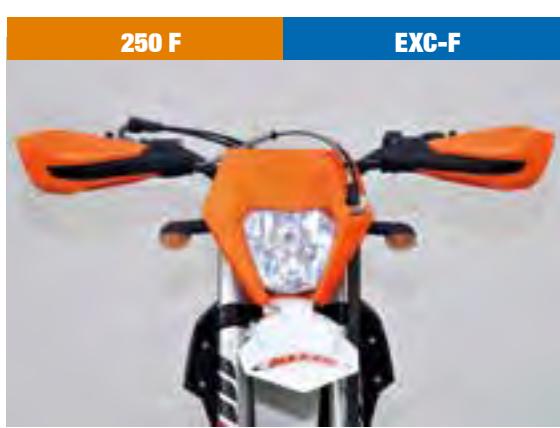
Jedenfalls hat sich die Free ride rasch einen Freundeskreis geschaffen, belegt durch mehr als 500 verkaufte Exemplare im Premierenjahr 2012 und durch „sehr konstante Zulassungszahlen“ – wie KTM mitteilt – in den Folgejahren.

Betrachtet man die Situation im kleineren Umkreis, dann ist die Präsenz dieser völlig eigenständigen Enduro auch hier erkennbar: Keine unserer traditionellen mehrmals im Jahr stattfindenden Leser-Enduro-touren ist seitdem vorstellbar, bei der nicht mindestens eine Freeride dabei wäre. Und ihre Fahrer äußern sich überein stimmend, dass sie dieses Modell bei einer neuerlichen Entscheidung wiederum kaufen





**Freeride E-XC:** Leichtes Spiel bei klassischen Gelände-Anforderungen



**Bilux-Scheinwerfer und offene Hebeleinschüter**

würden – wenngleich jeder den Kraftstoff-Nachschub unterwegs infolge des damals mit fünfseinhalb Litern sehr kleinen Tankvolumens auf individuelle Art realisieren muss.

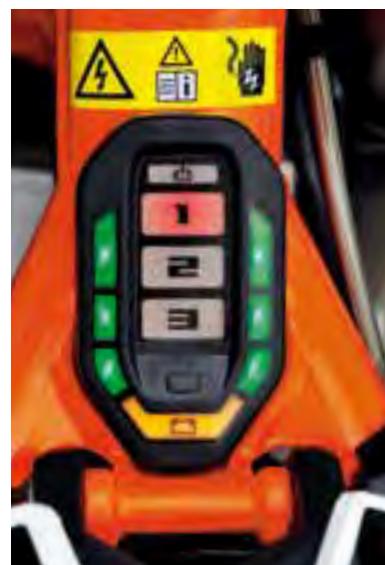
Natürlich, der kleine Tank. Wahrscheinlich als strategische Entscheidung des Herstellers, um mit dem Startgewicht die 100-Kilo-Marke zumindest nicht wesentlich zu überschreiten. Tatsächlich zeigt die Waage aktuell 105 Kilogramm mit vollem Tank – und für den lautet die

Angabe jetzt fünf Liter. Nicht zu vergessen der Motor, der nicht mehr 350, sondern nur noch 250 Kubikzentimeter hat. Womit wir schon mittendrin sind im Thema.

Das äußere Erscheinungsbild der neuesten Freeride hat sich indessen nicht geändert: Dargestellt wird ein ausgesprochen zierliches Motorrad mit besonders schmaler Silhouette. Mit **92 Zentimetern** Sitzhöhe – gemessen bei 25 Millimetern Negativ-Federweg am Hinterrad – zwar nicht niedrig, aber eben auch nicht so hoch wie eine Sportenduro. Und der üppige



Zwei Schalter zur Aktivierung des Elektroantriebs



Anzeigen für Fahr-Modus und Ladezustand hinterm Lenkkopf

Abstand von 52 Zentimetern zwischen den gezahnten Fußrasen und der Sitzfläche verheißt einen entspannten Kniewinkel – vorausgesetzt, man will überhaupt sitzen. Denn die auffallend schmale und sehr spartanisch gepolsterte Bank ist alles andere als eine Einladung zur Tour – wenngleich KTM auch

die Allround-Fähigkeiten hervorhebt: „Dieses Bike bringt dich dank Straßenzulassung auch zur Arbeit und ist nützlich bei Besorgungen in der Innenstadt.“

Geprägt wird die Freeride-Optik auch von der auffälligen Rahmenkonstruktion, die leicht als Verbund-Ausführung zu erkennen ist: Der Hauptteil aus Chrom-Molybdän-Stahlrohr ist verschweißt, bestehend aus Lenkkopf und von dort direkt zur Schwingenlagerung führendem Doppel-Oberzug mit jeweils ovalem Querschnitt sowie zwei Frontrohren, die in den doppelten Unterzug aus Rundrohren

hier vom Fabrikat Maxxis. Reifenhalter gehören dazu, um mit möglichst niedrigem Luftdruck fahren zu können – ebenfalls im Sinn höchstmöglicher Traktion.

Zwar blieben die Federwege mit vorn 250 und hinten 260 Millimetern unverändert, aber die Feder- und Dämpferelemente des neuesten Typs Xplor vom Hauslieferanten WP haben jetzt eine progressive Abstimmung, womit die zuvor sehr weiche Auslegung abgelöst wird. Die Formula-Bremsen haben dieselbe Herkunft wie bisher, KTM spricht jedoch von einem verbesserten Druckpunkt.



**Zündschloss nicht ganz glücklich rechts neben dem Scheinwerfer platziert**



**KTM Freeride 250 F**

**Zwei Mapping-Stufen mit kleiner, aber spürbarer Auswirkung**



**Spontan am Gas hängender 250er Motor mit Stärke in der Drehzahlmitte**

übergehen. Dieses Gebilde ist verschraubt mit dem Mittelteil aus geschmiedetem Leichtmetall mit Schwingenlager- und Federbein-Aufnahme. Das damit wiederum verschraubte Kunststoffheck nimmt unter anderem die beiden Leichtmetall-Schalldämpfer auf. Obligatorisch ist bei der Freeride Trial-Bereifung,



**Freeride 250 F: Tadellos kontrollierbarer Leistungs-Einsatz**



<b>Technische Daten</b>		<b>KTM 250 EXC-F</b>
<b>Motor</b>		
Bauart	Flüssigkeitsgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor mit zwei oben liegenden Nockenwellen, vier Ventile, Elektrostarter	
Bohrung/Hub	78mm / 52,3mm	
Hubraum	249,9 cm³	
Maximale Leistung	15kW (20,4PS) bei 8500/min	
Maximales Drehmoment	18 Nm	
Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl	14,8 m/s	
Kraftstoffversorgung	Elektronische Keihin-Einspritzung	
<b>Elektrik</b>		
Zündung	Keihin-Motormanagement	
Lichtmaschine	12V/196W	
Batterie	12V/4Ah	
<b>Kraftübertragung</b>		
Primärtrieb	Gerade verzahnte Räder 3,04	
Kupplung	Mehrscheibenkopplung im Ölbad, hydraulisch betätigt	
Getriebe	Sechsgang, Stufung 2,46; 1,88; 1,5; 1,22; 1,0; 0,77	
Sekundärtrieb	Offen laufende Kette 4,0 (Z48/12)	
<b>Fahrwerk</b>		
Rahmen	Verbundrahmen aus Stahlrohr, Leichtmetall und Kunststoff	
Radaufhängung vorn	WP Xplor Upsidedown-Gabel, Tauchrohr-Ø 43mm; Druck- und Zugdämpfung einstellbar	
Radaufhängung hinten	Leichtmetall-Schwinge mit WP Xplor PDS-Federbein, Druck- und Zugdämpfung sowie Vorspannung einstellbar	
Federweg vorn/hinten	250mm/260mm	
Radstand	1418mm	
Nachlaufwinkel	67 Grad	
Nachlauf	Nicht angegeben	
Wendekreis	3,9m	
Räder	Drahtspeichenräder mit Giant-Leichtmetall-Felgen	
Bremse vorn/hinten	Formula-Doppelkolben-/Einkolben-Scheibenbremse	
Reifen vorn/hinten	2.75-21 / 4.00-18	
<b>Füllmengen</b>		
Motor	1,2 l	
Gabel (pro Holm)	Nicht angegeben	
Kraftstofftank	5,0l	
<b>Gewicht</b>		
Fahrfertig aufgetankt*	105kg	
Zulässiges Gesamtgewicht	280kg	
Zuladung	175kg	
<b>Wartung</b>		Erstmals nach einer, dann alle 20 Betriebsstunden
<b>Importeur</b>		KTM Sportmotorcycles, 92289 Ursensollen, <a href="http://www.ktm.de">www.ktm.de</a>
<b>Garantie</b>		3 Monate
<b>Preis</b>		9645 Euro plus Nebenkosten



**Gilt für beide: Verbundrahmen aus Stahlrohr, geschmiedetem Leichtmetall und Kunststoff**

Und der Motor? Bekanntlich begann die Freeride-Präsenz mit dem in der Leistung reduzierten und der Charakteristik angepassten 350er Triebwerk der erfolgreichen Sportenduro. Ergänzt wurde diese verbreiterte Version vor rund vier Jahren durch eine Variante mit 250er Zweitaktmotor. Beide hat man ab dem Modelljahr 2018 durch die aktuelle 250er ersetzt,

**Auspuffkrümmer geschützt und nicht tiefer als der Rahmen-Doppelunterzug**

deren Antrieb wiederum auf die entsprechende Sportenduro des Hauses zurückgeht. Klar, dass auch hier die auf rund 20 PS begrenzte Höchstleistung Drosselcharakter hat und wiederum auf das Einsatzziel der Freeride ausgerichtet ist. Dazu gehören die von den EXC-Modellen bekannten zwei Mappings und die Traktionskontrolle.

## KTM Freeride E-XC



Robuster Leichtmetall-Schutz für den Elektromotor

# BESSER ELEKTRISCH?

Als die elektrisch angetriebene Freeride im Frühjahr 2015 auf der Bildfläche erschien, hieß es dazu im Test: Verlockende neue Möglichkeiten off road –



elektrisch fast lautlos durchs Gelände (ENDURO 5/15). Seit Beginn der aktuellen Saison ist die Freeride E-XC in zweiter Generation da und nimmt für sich die Ausstattung mit „modernster E-Mobility-Technologie“ in Anspruch, wie KTM betont.

Auf den einfachsten Nenner gebracht heißt das, der wassergekühlte Elektromotor in staub- und wasserdichter Ausführung hat jetzt einen deutlichen Leistungs- und Drehmomentschub erhalten – auch wenn sich letzterer rein nominal mit 42 Newtonmetern nicht vom Vorgänger unterscheidet. Jedenfalls entspricht allein dieser Zahlenwert mehr als dem doppelten Drehmoment des 250er Verbrennungsmotors und: Dieses hohe Drehmoment des Elektro-Aggregats steht theoretisch schon ab Drehzahl null zur Verfügung. Dazu der neue Akku, von KTM als PowerPack bezeichnet, mit erheblich vergrößerter Kapazität und damit Voraussetzung für eine deutlich angewachsene Reichweite.

Das Fahrwerk der Elektro-Freeride ist völlig identisch mit dem der 250 F, von den geometrischen Werten über die



Technische Daten	KTM Freeride E-XC
<b>Motor</b>	
Bauart	Flüssigkeitsgekühlter Permanentmagnet-Synchronmotor in Scheibenläufer-Bauweise
Batterie	Lithium-Ionen-Akku, 3,9 kWh
Betriebsspannung	260 Volt
Nennleistung	9kW (12,2 PS) bei 4500/min
Maximale Leistung	18 kW (24,5 PS) bei 5000/min
Maximales Drehmoment	42 Nm ab 0/min
Maximale Drehzahl	7000/min
Ladezeit	80% 75 min
Ladezeit	100% 105 min
Ladeleistung	Schnell 3000W, normal 2300W
Reichweite	77 km (Mode 3)
<b>Kraftübertragung</b>	
Primärtrieb	Gerade verzahnte Räder 2,4
Sekundärtrieb	Offen laufende Kette 4,4 (Z48/11)
<b>Fahrwerk</b>	
Rahmen	Verbundrahmen aus Stahlrohr, Leichtmetallguss und Kunststoff
Radaufhängung vorn	WP Xplor Upsidedown-Gabel, Tauchrohr-Ø 43mm, Zug- und Druckdämpfung einstellbar
Radaufhängung hinten	Leichtmetall-Zweiarmschwinge mit WP Xplor Federbein, Druck- sowie Zugdämpfung und Vorspannung einstellbar
Federweg vorn/hinten	250 / 260mm
Radstand	1418mm
Nachlaufwinkel	67 Grad
Nachlauf	Nicht angegeben
Wendekreis	4,04m
Bremse vorn/hinten	Formula-Vierkolben-/Doppelkolben-Einfachscheibenbremse
Reifen vorn/hinten	2,75-21, 120/90-18
<b>Gewicht*</b>	112kg
Zulässiges Gesamtgewicht	280kg
Zuladung	168kg
<b>Importeur</b>	KTM Sportmotorcycle Deutschland, 92289 Ursensollen, <a href="http://www.ktm.de">www.ktm.de</a>
<b>Garantie</b>	1 Monat (auf Akku und Ladegerät 3 Jahre), Gewährleistung 2 Jahre
<b>Preis</b>	11.295 Euro plus Nebenkosten, Ersatz-Akku 3205 Euro

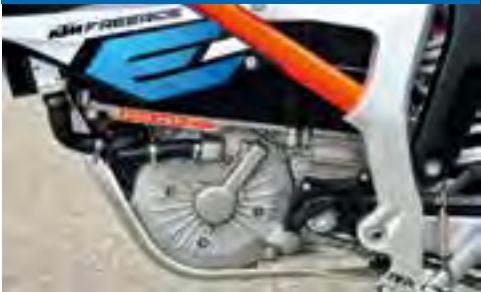
\* gewogen

Federwege bis zur Sitzhöhe und den Bremsen. Bei letzteren ist allerdings eine Eigenart hervorzuheben: Die Hinterradbremse wird nicht wie gewohnt über einen Fußbremshebel betätigt, sondern über einen Handhebel

**250 F****EXC-F**

Einstellung der Gabel-Dämpfung komplett von oben ohne Werkzeug

**KTM Freeride E-XC**



Gegen Staub und Wasser geschützter Elektroantrieb ohne Kupplung und Schaltgetriebe

links am Lenker – dort, wo sonst die Kupplungs-Betätigung sitzt. Das halte ich für eine zumindest überdenkenswerte Anordnung, auch wenn der Elektroantrieb ohne Schaltgetriebe auskommt und somit die klassische Kupplung entfällt.

Das PowerPack als Stromversorgungs-Einheit befindet sich an der Stelle, wo sonst der Tank seinen Platz hat: Über dem Motor und zum Laden zugänglich, nachdem die gelenkig befestigte Sitzbank nach vorn aufgeklappt ist. Mit einem soliden Tragegriff am Leichtmetall-Gehäuse ausgestattet lässt sich der Lithium-Ionen-Akku zum Wechsel gut herausheben – interessant dann, wenn beispielsweise im Zug des Leih-Systems in einem Enduropark bei erschöpfter Batterie einfach gewechselt wird.

Mit dem externen Ladegerät, das mit einer Ladezustands-Anzeige ausgestattet ist und an jede Haushaltssteckdose ange-

schlossen werden kann, dauert bei verbrauchter Energie ein Ladevorgang laut Hersteller rund 110 Minuten. Begnügt man sich mit 80 Prozent der Kapazität, dann ist die E-Freeride nach etwa 75 Minuten Ladung wieder startklar.

Drei Fahrmodi sind geboten, angezeigt auf dem großen Display mit Schalttaste hinterm Lenkkopf: Economy, Enduro und Cross. Im Zusammenhang mit der Energie-Rückgewinnung im Economy-Modus gibt KTM bis zu eineinhalb Stunden Fahrzeit an – abhängig von Einsatz und Fahrstil natürlich. Interessant noch: Mit den angegebenen 11 kW als Dauerleistung erfüllt die Freeride E-XC die Anforderungen der Führerscheinklasse A1. Das heißt, ab einem Alter von 16 Jahren darf man damit fahren.

Die 15 Kilometer bis zu unserem Gelände sind ja im Grunde keine Entfernung, im Zusammenhang mit einem benzingetriebenen Motorrad betrachtet. So gesehen trifft die Formulierung „gewissermaßen vor der Haustür“ durchaus zu. Aber heute ist das anders, die elektrisch angetriebene Freeride ist mit dabei, wir sind mit dem Freeride-Paar unterwegs.

Das erfordert eine andere Denkweise. Denn auch bei deutlich vergrößerter Reichweite des Elektromotors will so ein Einsatz durchdacht sein, soll man am Ende nicht mit leerem Akku stranden. Denn auf ein vierrädriges Begleitfahrzeug zum Transport eines Ersatz-Akkus haben wir diesmal verzichtet, um die Situation so durchzuspielen, wie sie der Besitzer erlebt, sofern er seine E-Freeride nicht per Hänger oder Transporter zum Einsatzort bringt.

Das heißt, nicht Tempo 100 auf der Landstraße, was die 250 F mit ihrem Verbrennungsmotor problemlos hergibt, sondern ungefähr 60 auf dem Tacho, um den elektrischen Energivorrat zu schonen. Wobei dann allerdings der Modus 1 der E-EXC schon mehr als ausgereizt ist, denn 58 km/h laut Digitaltacho sind damit das höchste der Gefühle – abgesehen davon, dass





**250 F:** Beim Zirkeln auf engstem Raum ist die Kupplung eine wertvolle Hilfe



**Trial-Profil für maximale Traktion auch auf felsigem Untergrund**

die Beschleunigung in diesem Modus nicht gerade berausend ausfällt. Das ist ganz bewusst so konzipiert, handelt es sich doch dabei um die Ener-

giesparstufe. Anders gesagt: Das ist der Modus beispielsweise zum Brötchenholen in der Stadt – und das mit größtmöglicher Reichweite.

Anders sieht das schon im Modus 2 aus, mit dem sich eine recht akzeptable Beschleunigung realisieren lässt und die Tachoanzeige sich bis maximal 78 km/h bewegt. Ein Erlebnis ist indessen Modus 3 mit begeisterndem Drehmoment ganz von unten und einer noch bei 50 km/h heftigen Beschleunigung. Das wird auf dieser Anfahrt allerdings nur ganz kurz probiert, um die nachher im Gelände benötigte Energie nicht vorzeitig zu vergeuden.

Die Höchstgeschwindigkeit nimmt in diesem Modus 3 übrigens nur unwesentlich zu: 81 zeigt der Digi-Tacho maximal. Dass trotz des spürbaren Leistungspotenzials nicht mehr

geht, hängt mit der Kraftübertragung zusammen: Der Elektromotor arbeitet zwar über einen Primärtrieb, aber Schaltgetriebe und Kupplung gibt es nicht. Das heißt, das mögliche Geschwindigkeitsspektrum wird allein durch den Drehzahlbereich der E-Maschine festgelegt.

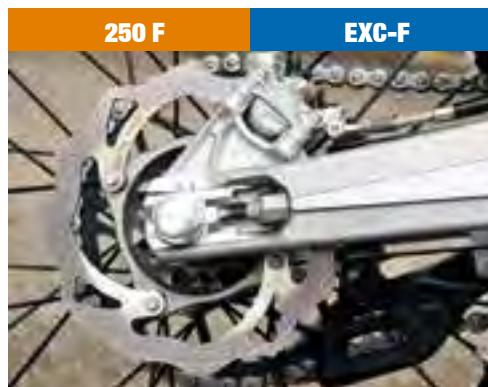
Kurze Rückblende: Da beide Freeride-Modelle für die reguläre Zulassung im Straßenverkehr homologiert sind, haben sie unter anderem ein Lenkschloss, das nach klassischer Art links am Lenkkopf sitzt. Und auch ein Zündschloss. Das seinem Namen natürlich nur bei der 250 F gerecht wird, denn bei der Elektro-Freeride gibt es bekanntlich nichts zu „zünden“. Jedenfalls ist dieses Schloss bei beiden seitlich rechts vom Scheinwerfer platziert – vielleicht nicht ganz ideal für den Geländeeinsatz und mögliche Folgen.

Noch ein Eindruck beim ersten Draufsitz: Die Hinterradfederung geht nicht mehr so deutlich in die Knie wie beim 350er Vorgänger-Modell, ist also schon beim ersten Fahrzeug-Kontakt als etwas straffer zu spüren.

#### KTM Freeride 250 F



In den Tank integrierter Luftfilter nach aufgeklappter Sitzbank leicht zugänglich



Tadellos dosierbare Bremse bei beiden

### KTM Freeride E-XC



Flüssigkeits-Kühlung für den Elektroantrieb

250 F

EXC-F



Wirkungsvolle und schön dosierbare Bremse vorn

### KTM Freeride 250 F



Zwei leichte Alu-Schalldämpfer für verhaltenen Sound

Gelände erreicht, ab jetzt wird nur noch stehend gefahren. Dafür sind diese Enduros auch gemacht, die sitzende Fahrweise ist nur als Notbehelf gedacht – hier unterstrichen vom bereits nach der kurzen Distanz nicht mehr schmerzfreien Sitzfleisch.

Ungute Längsrinnen, verursacht durch die Holzabfuhr und nach wochenlanger Hitze hart getrocknet wie Stein, markieren die Zufahrt zu unserem privaten Waldstück, in dem wir uns ungestört bewegen können. Hier demonstrieren unsere beiden Kandidatinnen gleich mal Fahrstabilität, auch bei Langsam-Tempo. Und wenn gewollt, klettert das Vorderrad auch mal über den Rand in die andere Fahrspur, ohne die Zielstrebigkeit wesentlich zu beeinträchtigen. Geradeauslauf ist also ein Thema bei diesen beiden.

### Freeride 250 F: Leistung und Drehmoment

Auf die Frage nach der Drehzahl beim höchsten Drehmoment, die in den Technischen Daten nicht genannt wird, teilt KTM mit: „Abweichend von unseren offiziellen Angaben – 20,5 PS und 18 Nm – weisen die nach der Prüfstand-Messung erhaltenen Daten für aktuelle Testmotorrad 24,5 PS bei 8445/min und 22,7 Nm bei 6904/min aus.“

Das gilt auch für das kurze Schotterstück, bevor es für nur wenige hundert Meter wieder hinaus geht ins freie Gelände, um dann abermals in den Wald einzutauchen. Schlupf am Hinterrad? Mit 0,8 bar Reifendruck



250 F: In schwierigen Situationen Vorteil durch Kupplung

und den weichen Reifenflanken wird eine beeindruckende Traktion aufgebaut, so dass sich bei kräftigem Gasgeben eher mal das Vorderrad ein wenig hebt – bei der Benzin-Free ride leichter als bei der elektrischen. Wozu jedoch gesagt sein muss, dass ich die E-Free ride im Augenblick im Modus 2 bewege, also mit mittlerem Drehmoment und mittlerer Leistung.

Dann über einige moosbewachsene Steinstufen recht steil hinab in eine Niederung. Wohler wäre mir hierbei, wenn ich auf dem tückischen Untergrund die Hinterradbremse mit dem gefüls-gewohnten Fuß dosieren könnte anstatt mit der fürs Bremsen ungeübten linken Hand – da nützt auch die Mountainbike-Praxis nicht viel.

Unten in dem kleinen Kessel stehen Bäume dicht beieinander, wo man sich mit Vergnügen jenem Bewegungsablauf hingeben kann, den man gerne als „zirkeln“ bezeichnet: Mit engem Radius zwischen den dünnen Stämmen hindurch – mit keiner Enduro geht das auch nur annähernd so gut wie mit den Freerides.

Aber bei diesem Langsamst-Tempo verlangt der gezielte Vortrieb bei der Elektro-Variante allein mit dem Drehgriff eine erhöhte Konzentration, da fehlt mir einfach die Feindosierung mit dem Kupplungs-Finger. Dann geht es auf der anderen Seite wieder hoch auf Geröll und welkem Laub – die kleinste Übung mit der überlegenen Traktion. An der 250 F fällt dabei die Wahl natürlich auf das minimal zahmere Mapping 1. Schade

nur, dass sich der Übergang von Standgas auf Teillast – zumindest bei unserem Testgerät – nicht glatt und rund anfühlt.

Wenn ich mir nun dieselbe Sektion mit der 250 F vornehme, dann läuft mir das alles ein wenig einfacher, leichter von der Hand. Und dies nicht nur wegen des immerhin sieben Kilogramm betragenden Gewichtsvorteils gegenüber der elektrischen Schwester und auch nicht allein dank Kupplung und gewohnter Fußbremse, sondern es ist die Art des Leistungs-Einsatzes: Man kann es drehen und wenden, wie man will, der Elektromotor folgt der Drehgriff-Bewegung nicht ganz so unmittelbar wie der Verbrennungsmotor, der den Dreh am Gasgriff eins zu eins ans Hinterrad weitergibt. Da fehlt mir beim Elektroantrieb einfach das situationsbezogene Zusammenspiel zwischen Kupplungsfinger und Gashand als Voraussetzung für einen fein- und bedarfsgerecht dosierbaren Leistungseinsatz in anspruchsvollem Gelände.

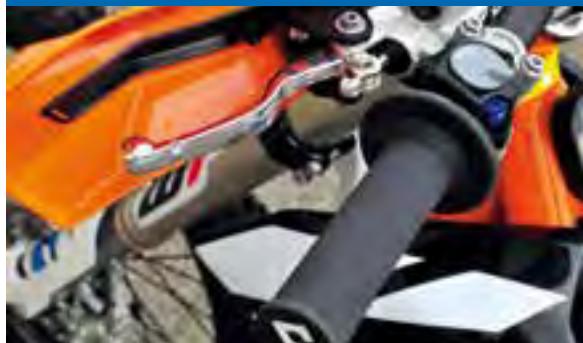
Darstellen lässt sich der Unterschied auf einfache Weise, wenn man mal mit beiden Free ride-Modellen einen Vollkreis mit geringstmöglichen Durchmesser fährt: Mit der Benzin-Free ride und ihren Standard-Bedienungselementen bringt das als Kombination aus Drehgriff, Kupplung und Fußbremse ein perfektes Ergebnis. Mit der E-Free ride wird der Kreis, wo bei das Tempo fast bis zum Stillstand abfällt, nicht so rund und meistens auch nicht so klein, da fehlt einfach die bei Bedarf bewusst vollzogene Trennung



zwischen Antrieb und Hinterrad – sprich Kupplung.

Jetzt Modus 3 bei der E-Free ride, der für die bisher geschilderten Fahr-Beispiele zu ungestüm gewesen wäre. Jedenfalls zeigt sie damit, dass sie auch anders kann: Das enorme Drehmoment, mehr als dop-

#### KTM Free ride E-XC



Fotos: Bauer

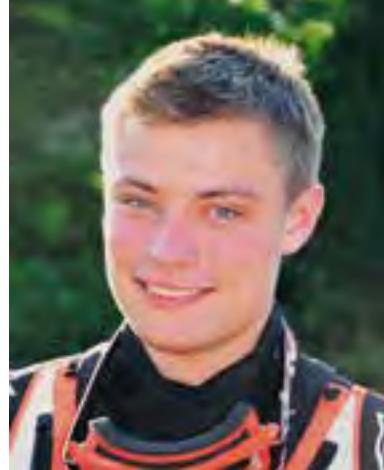
Kein Kupplungshebel, sondern  
Bremsbetätigung fürs Hinterrad



Herausnehmbares PowerPack  
über dem Elektroantrieb

## Statements

Völlig unterschiedlich beurteilen unsere zwei Gastfahrer die beiden Freeride-Varianten.



Moritz, Wettbewerbs-Praxis im Endurosport, touren-versiert: „*Mit der Freeride 250 F habe ich die direkte und damit totale Kontrolle mit Gas und Kupplung. In technischen, also anspruchsvollen Sektionen empfinde ich das als unbedingt vorteilhaft, dazu die für mich als Motorradfahrer gewohnten Bedien-Elemente und das niedrigere Gewicht.*“



Leichtbau auch beim Ketten-Zahnrad

### KTM Freeride 250 F



- Leichtgewicht mit hervorragendem Handling
- Sehr gut kalkulierbarer Leistungseinsatz, erstaunlich kräftiger Motor
- Exzellente Manövriert-Fähigkeit dank konventioneller Antriebs- und Bedien-Elemente



- Schmale, harte Sitzbank
- Sehr kleines Tankvolumen



250 F: Haargenau gezielt über ein Gelände-Hindernis



Thomas, Hobby-Geländefahrer, große Touren-Praxis: „*Die leichte Fahrbarkeit der Freeride E-XC, auch für Anfänger, begeistert mich. Der weiche, gut dosierbare Leistungs-Einsatz vor allem bei verhaltenem Tempo gefällt mir. Das Entfallen von Kuppeln und Schalten bringt stressfreies Fahren und die Hand-Hinterradbremse finde ich richtig gut.*“

oder mit Verbrennungsmotor – eine Kleinigkeit mehr zur klassischen Sportenduro orientiert, nachdem man bisher gern das Vorherrschen der Trial-Gene betont hatte.

Unabhängig von dieser dezenten Richtungsänderung im Charakter handelt es sich bei beiden Ausführungen nach wie vor um außerordentlich leicht zu dirigierende Enduros, die jedem – ob Einsteiger, Fortgeschritten oder Profi – eine ganze Menge Fahrspaß in jeder Art von Gelände versprechen. Das sind hochkarätige Geländegängerinnen, die stressfrei eine Offroad-Welt eröffnen, die anderen Enduros zumindest teilweise verschlossen bleibt.

Differenziert man am Ende noch nach Verbrennungsmotor und Elektroantrieb, dann liegen die Vor- und Nachteile beider Konzepte klar auf der Hand: Die **KTM Freeride 250 F** glänzt durch einzigartiges Handling gegenüber einer Sportenduro, unterstrichen auch durch den

#### KTM Freeride E-XC



Den Akku laden, ohne das PowerPack auszubauen



Ladezustands-Kontrolle am Ladegerät



E-XC: Der gezielte Leistungseinsatz kann körperliche Nachhilfe erfordern

Gewichtsvorteil. Nicht zu vergessen der weich und schön dosierbar einsetzende, aber dennoch unmittelbar am Gas hängende Motor mit breitem nutzbaren Drehzahlbereich, dazu die vertrauten konventionellen Bedien-Elemente. Mit all dem wird nahezu jede denkbare Gelände-Spielart begeisternd offeriert.

Die etwas schwerere **Freeride E-XC** mit ihrer für den engagierten Motorradfahrer ungewohnten Betätigung der Hinterradbremse am Lenker, dem allein über den Drehgriff ohne Kupplung steuerbaren Leistungseinsatz und der mit dem E-Motor eigenen Art der Leistungsentfaltung halte ich für den Einsteiger, auch oder gerade den Nicht-Motorradfahrer als geeignetes Fahrzeug, um das Fahren im Gelände leicht und spielerisch zu genießen – ohne sich auf die beim Einstieg ins Motorradfahrerleben komplizierte Bedienung einer Enduro mit konventionellem

KTM Freeride E-XC	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Ausgezeichnetes Handling</li> <li>● Nahezu lautloser und am Einsatzort emissionsfreier Elektromotor</li> <li>● Enormes Drehmoment im Modus 3</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Für Motorradfahrer Bedienungs-Handicap durch Hinterrad-Bremsbetätigung am Lenker</li> <li>● Äußerst spartanische Sitzbank</li> </ul>

Antrieb konzentrieren zu müssen. Sie ist überdies das Mittel der Wahl, wenn das Fahren schon im Gelände beginnt. Das heißt beispielsweise in einem der E-Parks, wo man das Fahrzeug mieten kann, vielleicht eine Stunde fährt und den dann erschöpften Akku an der Ladestation gegen einen frischen tauscht – womit die Reichweite kein Thema mehr ist.

Letztendlich haben das annähernd lautlose Agieren im Gelände und der gewissensberuhigende „lokal emissionsfreie“ – wie KTM völlig korrekt anmerkt – Betrieb des Elektromotors ihren Preis: Um sage und schreibe 3800 Euro ist die Investition höher gegenüber der Freeride 250 F.

Norbert Bauer

Die Sherco SE 300 Factory schickt sich an, das E3-Podest zu erklimmen: Hochwertige Komponenten und Vollausrüstung bringen sie in eine Spitzenposition.



# ALLZWECK WAFFE

Der französische Sportenduro-Hersteller Sherco scheint die richtigen Hebel für den Erfolg zu betätigen. Betrachtet man nicht nur den Sieg von Werksfahrer Wade Young kürzlich bei den Red Bull Romaniacs, sondern auch die Verkaufsbilanz weltweit, so stehen die Zeichen für eine erfolgversprechende Zukunft auffallend gut.

Mit dem neuen 2019er Spitzenmodell legt man die Messlatte äußerst hoch, denn die Sherco SE 300 2T Factory hat so einige Spezialitäten zu bieten, die die bisherigen Platzhirsche ziemlich in die Enge treiben könnten. Doch zunächst einmal ein kurzer Blick auf



**Sherco SE 300 Factory  
2019: Sportliche Optik  
und kein Zubehör fehlt**

die Neuerungen für das Modelljahr 2019, denn hier hat man ordentlich Hand angelegt und überrascht mit einem neuen Kayaba-Fahrwerk bei den Factory-Modellen, die exklusiv von Technical-Touch aus Belgien eine modellabhängige Abstimmung erfahren haben.

Dass diese Maßnahme nicht nur vielversprechend ist, sondern Großes erwarten lässt, dürfte seit einer ziemlich ähnlichen Vorgehensweise beim Konkurrenten GasGas aus Spanien bekannt sein. Denn dort hat der Wechsel zu Kayaba den entscheidenden Vorteil gebracht, um herausragende Fahreigenschaften realisieren zu können. Dadurch ist es ohne weitere Fahrwerks-Abstimmung möglich, einer viel größeren Bandbreite an Fahrern unterschiedlichsten Fahrkönnens ein passendes Setup ab Hersteller bereit zu stellen.

Neuheiten 2019: Bevor wir auf die Factory-Besonderheiten eingehen, noch kurz ein Blick auf die modellübergreifenden 300er Neuerungen: Ein neuer leichter Rahmen – 400 Gramm Gewichtsreduzierung – mit erhöhter Flexibilität zur Reduzierung von Vibrationen und Übertragung von Schlägen soll für eine bessere Kontrolle des Vorderrads sorgen. Unter-

stützt wird dies durch eine um 90 Gramm leichtere Neken-Gabelbrücke. An der Hinterradnabe wurden die Kettenradaufnahmen für eine höhere Lebensdauer konstruktiv haltbarer ausgeführt. Bei der Rad-Reifen-Kombination setzt man auf Bewährtes von Excel und Michelin.

Das Kunststoffkleid besitzt ab sofort ein widerstandsfähiges InMould-Design und die Befestigung des Kennzeichenhalters ist verstärkt worden. Im Bereich der Elektronik kommt ab sofort ein leistungsfähiger Spannungsregler mit optimierten Kühl eigenschaften zum Einsatz. Auch die Motorkühlung ist verbessert, was durch großflächige Kühler – zehn Millimeter länger als beim Modell 2018 – und neue Kühlleitungen realisiert wurde. Der Kabelbaum ist nun teilweise in den Rahmenzügen verlegt, wodurch er bestens geschützt ist. Zudem konnte man die Flexibilität erhöhen. Leider gibt es keine Auskünfte

darüber, ob dies durch den Einsatz einer neuen flexibleren Isolationshülle oder das prinzipielle Abspecken des Kabelbaums erreicht wurde.

Motorseitig kommt ein komplett neues FMF-Leistungsteil mit veränderter Form zum Einsatz, was zugleich die Widerstandsfähigkeit erhöht. Der Verbindungsgummi zwischen Leistungsteil und Schalldämpfer bringt eine verbesserte Abdichtung und Robustheit mit sich.

Die größten Neuerungen spielen sich im Inneren des 300er Motors ab. Der neue Zylinder konnte um 15 Prozent erleichtert, die Reibung zwischen Kolben und Zylinder minimiert und dank neu gestaltetem Kühlkreislauf optimiert werden. Für eine flexiblere Leistungs- und Drehmomentabgabe erhielt das E3-Aggregat eine neue Auslasssteuerung – die wie auch im Vorjahr elektronisch gesteuert wird. Damit konnten laut Hersteller die Gasannahme verbes-



**Die Sichtbarkeit des Tachos wird durch das Lenkerpolster sowie Leitungen und Züge vollständig verhindert**

sert und die beweglichen Bauteile reduziert werden. Zugleich erhielt das Zündsystem ein Update.

Zur Reduzierung der Massenträgheitsmomente im Kurbeltrieb wurde der Zündmotor erleichtert. Aber auch der Vergaser erhielt eine neue Abstimmung, so dass eine konstantere und stabilere Kraftstoff-Versorgung auch bei niedrigen Drehzahlen für eine verbesserte Leistungsabgabe sorgt, womit wir am Ende der 300er Neuerungen angelangt sind.



**Klassisch einstellbare Kayaba-Gabel mit hervorragender Abstimmung**



**Brembo-Kupplungsarmatur benötigt etwas höhere Bedienkräfte, Lichtschalter serienmäßig**

Nun zu den Spezialitäten des Factory-Modells: Wie bereits erwähnt setzt man hier auf die bekannt hervorragend funktionierenden Kayaba-Fahrwerks-Komponenten anstatt der bisherigen WP-Produkte. Blaue Excel-Felgen ersetzen die D.I.D-Exemplare, die geschlossenen Brems scheiben stammen vorn und hinten von Galfer und das blaue Alukettenrad besitzt einen Stahlkranz für eine bekannt lange Lebensdauer. Ein leichter, aber auffällig stabiler Kunststoff-Motorschutz vom französischen Hersteller AXP sorgt für die notwendige Protektion der

Rahmen-Unterzüge und des Motorgehäuses samt unten liegendem Starter motor.

Außerdem setzt man auf einen Neken-Oversize-Lenker, ein passendes Factory-Dekor, einen Selle-Dalla-Valle Grip-Sitzbankbezug mit neuem Sitzschaum und Zwei-Komponenten-Griffe von Domino mit eigenem Hersteller-Schriftzug. Die bereits erwähnte Aus puffedanlage vom amerikanischen Hersteller FMF, eine leichte Shido-Lithium-Batterie – minus 1300 Gramm – sowie ein neuer Batteriehalter gehören ebenso dazu und fertig ist die Factory.

Was kostet dieser Spaß? Exakt **9.450 Euro** plus Nebenkosten. Erst einmal flößt dieser Preis etwas Respekt für einen Zweitakter ein. Doch lässt man sich die Besonderheiten durch den Kopf gehen, dann ist der Preis gar nicht so übertrieben. Denn die Factory hat alles an Bord, was ein Sportfahrer benötigt, so dass die noch notwendigen Umbauten für den Wettbewerbseinsatz größtenteils wegfallen würden. Im Vergleich mit der hub raumgleichen Konkurrenz scheint die Sherco auf dem Papier ein echter Geheimtipp zu sein, der bisher nur glänzen kann. Die

Verfügbarkeit ist ebenfalls ab sofort gegeben, da man sich von der Sixdays-Linie verabschiedet hat und deshalb Ressourcen für eine parallele Produktion der Factory-Modelle frei geworden sind.

Ist man detailverliebt, so gehört die Sherco im Factory-Trimm sicherlich zu den optisch schönsten und technisch aufregendsten Zweitakt-Sportenduros am Markt, was aber immer noch dem persönlichen Geschmack unterliegt.

Gestartet wird ausschließlich über den Elektrostarter, was über den bekannten Startknopf erfolgt, der am Domino-Gasgriff



Nach gut 30-minütiger Fahrzeit auf sandiger Strecke ist der äußere Verschmutzungsgrad des Luftfilters überraschend hoch

## Factory-Besonderheiten

- 48er Kayaba-Gabel mit Closed-Cartridge-Technologie, 300mm Federweg
- Kayaba-Federbein, 3-fach einstellbar, 330mm Federweg
- Blaue Excel-Felgen
- Geschlossene Galfer-Racing-Bremsscheiben
- Blaues Kettenrad mit Alu-Innenring und Stahl-Zahnkranz im Stealth-Supersprox-Design
- Massiver AXP-Kunststoff-Motorschutz
- Neken-Oversize-Lenker
- Neken-Lenkerpolster
- Überarbeiteter Sitzschaum
- Selle-Dalla-Valle Grip-Sitzbezug
- Zwei-Komponenten Gummigriffe
- Elektrolüfter
- FMF-Komplett-Auspuffanlage
- Leichte Shido-Lithium-Ionen-Batterie
- Optimierter Batteriehalter
- Zwei stark unterschiedliche Zündkurven
- Factory-Design



## Service

- Geriebeölwechsel erstmals nach 5, dann alle 20 Betriebsstunden (im Sport Einsatz nach jedem Wettbewerb)
- Kolbenwechsel alle 40 Betriebsstunden (alle 20 Betriebsstunden im Wettbewerb)
- Pleuel- und Kurbelwellenlagerwechsel alle 80 Betriebsstunden (alle 40 Betriebsstunden im Wettbewerb)

Das spielerische Handling setzt sich in der Flugphase fort

des Hebels zu verlängern, doch die Gefahr eines Bruchs bei Sturz ist immer noch gegeben. Hier wäre eine Alternative in Form eines Kippschalters eine sinnvolle Anpassung, die diese Problematik einfach und kostengünstig beheben würde.

Ebenso fällt beim Startvorgang die unpraktische Positionierung des Kraftstoffhahns auf. Er ist mittig unter dem Tank platziert und somit schwer erreichbar. Wie schon in den Jahren zuvor vermuten wir

dahinter nach wie vor eine künftige Nutzung für die elektronische Einspritzung und die Anwendung einer Benzinpumpe, für die der

Tank eingesetzt werden kann.

Die Sherco läuft sofort per Druck auf den Startknopf an und produziert

integriert ist und zugleich den Mapping-Schalter aufnimmt. Letzterer ist noch immer in der bekannten sturzgefährdeten Version ausgeführt. Zwar hilft es laut Sherco-Deutschland durch Abschleifen der Erhöhung, die Lebensdauer



Nur edle High-End-Komponenten:  
VForce4-Membranblock zwischen  
Vergaser und Zylinder

#FORMA  
BOOTS

PREDATOR 2.0  
div. Farben erhältlich  
€ 419,90

Forma  
performing boots

PERFORMANCE IS HERE

FORMA Boots Distribution Deutschland  
+43 5574 757 47  
www.forma-motorradstiefel.de

eine angenehm sportliche Zweitakt-Geräuschkulisse. Was ebenfalls sofort auffällt, sind die präsenten Vibrationen, die in ähnlicher Manier wie bei der Gas-Gas vorhanden sind. Da ist noch einiges an Verbesserungspotenzial gegeben, um es für den Fahrer noch angenehmer im Einsatz zu machen.

Die Kupplung scheint besonders robust und widerstandsfähig für den harten Sportenduro- und Extremenduro-Einsatz ausgelegt zu sein, denn die Bedienkräfte der Brembo-Kupplungsarmatur sind spürbar höher als bei der Konkurrenz, die ebenfalls auf das gleichnamige Produkt setzt. Im Einsatz gewöhnt man sich relativ schnell daran, so dass dieser Umstand in den Hintergrund wandert und weiter keine Beachtung benötigt.

Beeindruckend sind die geringen Abmessungen der überaus handlichen 300er Sherco, was sie zu einem absoluten Fun-Gerät werden lässt. Die Bewegungsfreiheit ist hervorragend und alle Hebeleien befinden sich wie gewohnt an Ort und Stelle.

Einzig störend ist das auffällig große Lenkerpolster, das den Digital-Tacho verdeckt. Einerseits ist dadurch der Schutz für den Fahrer unschlagbar hoch, andererseits kann man die dargestellten Infos auf dem Tacho nur sehr schwer ablesen.

Ab geht die Post und die 300er marschiert los, so wie es sich für diesen Hubraum mit Flachschieber-Vergaser gehört. Sensibel dosierbar in unteren Drehzahlregionen, um dann dank Auslasssteuerung in den mittleren und höheren Bereichen ein wahres Feuerwerk abzubrennen. Doch so dramatisch ist die Leistungsexplosion dann gar nicht, da die anfängliche Drehfreudigkeit ziemlich abrupt ein Ende findet. Dass der 300er Sherco-Motor im Vergleich zur Konkurrenz eine gewisse Rasanz und Drehfreudigkeit besitzt, ist längst bekannt. Doch im Fall der Factory hat man eher das Gefühl, mit einer bewusst gebremsten Motorabstimmung unterwegs zu sein. Näher betrachtet empfiehlt sich diese Abstimmung für technisch anspruchsvolle



**Dank neuem Zylinder mehr Drehmoment und Leistung**



**Die Auslasssteuerung wird elektronisch geregelt und arbeitet auf höchstem Niveau**

Passagen, wie sie im Extrem-Enduro vorkommen, was ja auf Grund ihres Einsatzes durch den Werks-

fahrer Wade Young nicht verwunderlich wäre.

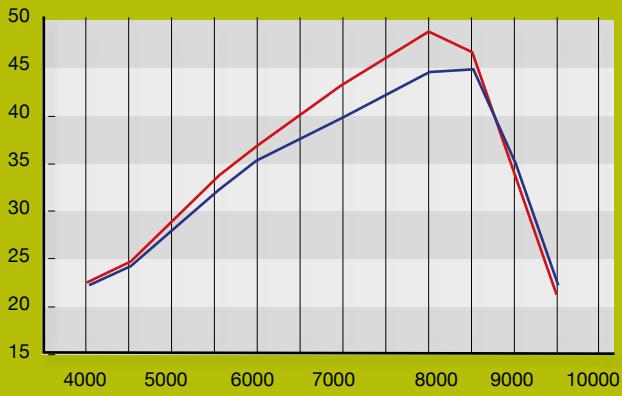
Mit dem Wechsel auf die Zündkurve Nummer zwei folgt der Aha-Effekt auf dem Fuß. Denn das scheint die Sportenduro-Variante für die Hatz über die Sonderprüfung zu sein. Denn jetzt legt die 300er so richtig nach und schiebt gerade in den höheren Drehzahlregionen vehement an und hört kaum auf zu drehen. Das nenne ich mal einen sprichwörtlichen Wolf im Schafspelz, der so eindeutige Unterschiede dank zweier Zündkurven in der Abgabe der Motorleistung bereitstellt, als stünden zwei völlig verschiedene Sportenduros zur Verfügung.

Natürlich hat das wie immer eine Leistungsmessung unter Vollast zur Folge. Auf dem Rollenprüfstand mit Mapping



**Geradeauslauf und Fahrstabilität sind tadellos und referenzverdächtig**

## LEISTUNG PS



Maximale Leistung Mapping 1: 44,6 PS bei 8483/min  
Maximale Leistung Mapping 2: 48,03 PS bei 8051/min

## DREHMOMENT Nm



Maximales Drehmoment Mapping 1: 40,87 Nm bei 6097/min  
Maximales Drehmoment Mapping 2: 43,5 Nm bei 6522/min

\* Gemessen auf einem Prüfstand Dynojet 250i  
www.micronsystems.de

Nummer eins, was einer Extrem-Enduro-Abstimmung am nächsten kommt, reicht es für gut 44,6 PS bei 8483/min und ein Drehmoment von 40,9 Newtonmetern, was auch die sensible Leistungsabgabe bestätigt. Umgeschaltet auf Mapping Nummer zwei legt die Sherco nochmals unerwartet nach und setzt mal so eben satte 3,4 PS oben drauf, so dass die Leistungskurve knackige **48 PS** darstellt. Auch das Drehmoment nimmt um beachtliche 2,6 Newtonmeter zu, was den gewonnenen Fahreindruck im Gelände bestätigt. Damit sind **43,5 Newtonmeter** als Spitzenwert für das Drehmoment gesetzt.

Festzuhalten ist, dass es bislang noch nie einen derart großen Unterschied zweier Mappings bei einem Zweitakter in der E3-Klasse gegeben hat. Dadurch ist es Sherco gelungen, erstmals in der Geschichte einer E3-Sportenduro zwei wünschenswerte Charaktere in einer 300er zu vereinen. Das bedeutet, man kann sie tatsächlich relativ einfach in Extrem-Situationen mit der Zündkurve Nummer eins bewegen und ein Feuerwerk auf der Sonderprüfung oder der Crossstrecke dank Zündkurve Nummer zwei abrufen.

**Praxistest** bei 35 Grad Lufttemperatur: Die Sherco

kennt dank ihrer Abstimmungsarbeit durch ihre hauseigenen Testfahrer diese Bedingungen im Süden von Frankreich bestens, so dass ihr diese hohen Temperaturen weniger anhaben als unsereinem. Start, erster Gang und ab geht die Post. Sofort spürt man, dass man auf einer leicht zu bewegenden Sherco unterwegs ist, die sowohl den Geradeauslauf, das notwendige Einlenkverhalten sowie das Thema Spurstabilität perfekt beherrscht. Der Motor dreht ab Leerlaufdrehzahl sauber hoch und ist stets bestens dosierbar. Mit Mapping Nummer eins wird der Drehfreudigkeit bewusst und frühzeitig ein Ende gesetzt, so dass sich diese Zündkurve vornehmlich bei extremen und technisch anspruchsvollen Passagen empfiehlt.

Dieses Mal bewegen wir uns auf Grund der ausgetrockneten Böden bewusst auf sandigem Geläuf, das aber über einen ebenso ungewöhnlich harten Untergrund verfügt, weshalb die Traktion stets ein Thema ist und das Mapping Nummer eins gerade am Anfang empfehlenswert ist. Sobald der Streckenverlauf besser bekannt ist, nimmt logischerweise auch das Tempo zu, weshalb wir auf Mapping Nummer zwei wechseln. Dann legt die

Sherco so richtig los, versorgt den Fahrer mit einem gefühlts kompllett anderen Bike, das die wünschenswerte Drehfreudigkeit besitzt und deutlich schneller um den Kurs bewegt werden kann.

Dabei sind die überzeugende Spurtreue, das

spielerische Einlenkverhalten und der tadellose Geradeauslauf sowie die hohe Traktion am Hinterrad Garanten für hohen und vor allem sicheren Fahrspaß – wäre da nicht das zu weiche Kayaba-Fahrwerk, das wir bislang noch nicht berücksichtigt haben.





**SELE DALLA VALLE**  
ITALY

**Grip-Bezug für alle Bedingungen, der Schnellverschluss sorgt für einen raschen Zugriff auf den Luftfilter**



Zwar erweist sich dies als absoluter Zugewinn gegenüber den WP-Produkten im Racing-Modell, da die Dämpfung im mittleren Einfederbereich deutlich stärker ist, ohne aber die Sensibilität im Ansprechverhalten einzubüßen. Dennoch ist die aktuelle Einstellung für temporeiche Abschnitte ähnlich einer Sonderprüfung mit zahlreichen Sprüngen einfach etwas zu weich.

**Folglich Boxenstopp:** Die Druck- und Zugdämpfung an der Kayaba-Gabel wird auf klassische Weise per Schraubendreher oben und unten am Holm bis auf vier Klicks geschlossen, also erhöht. Gleiche Maßnahme erfolgt am Federbein, wobei hier noch die High- und Lowspeed-

Druckdämpfung erhöht werden muss. Der Negativ-Federweg geht in Ordnung und bleibt unangetastet, so dass die Federvorspannung nicht verändert werden muss.

Mit neuer Fahrwerkeinstellung geht es erneut auf den Kurs und siehe da, die Sherco ist nun direkter, bei Sprüngen mit mehr Reserven ausgestattet und trotzdem werden kleine Bodenwellen gekonnt geschluckt, ohne durch eine zu starke Zugdämpfung verlorenen Komfort akzeptieren zu müssen. Auch über mehrere aufeinander folgende Bremswellen lädt sich das Federbein nicht auf, sondern dämpft die Wellen konstant weg und das Hinterrad bleibt am Boden.

Auch in Anliegern ist die Sherco nun sicherer und mit höherem Tempo zu bewegen, da die Federelemente das zu tiefe Eintauchen verhindern. Sprünge ins Flat sind kein Problem, denn auch das beherrscht das Kayaba-Fahrwerk bis ins Detail. Trotz meines Körpergewichts von 85 Kilogramm ist die Sherco unbeeindruckt und liefert eine überdurchschnittliche Fahrwerks-Performance ab.

Auch bei Auf- und Abfahrten mit teilweise zerfurchten Linien und Absätzen bleibt die Sherco neutral und das Ausgleichen durch Verlagerung des Körper-Schwerpunkts reicht aus, um auf Kurs zu bleiben. Bergab bekommt man nicht genug, denn die Kayaba-Gabel taucht nie zu tief ein. Übertreibt man es dennoch, bleibt alles



Fotos: Christof

**Hervorragend agierendes Kayaba-Federbein mit breitem Einsatzspektrum**

Technische Daten	Sherco SE 300 2T Factory
<b>Motor</b>	
Bauart	Flüssigkeitsgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor mit Membraneinlass, variabler Auslasssteuerung, Elektrostarter
Bohrung/Hub	72mm/72mm
Hubraum	293,1mm³
Maximale Leistung Mapping 1*	32,8kW (44,6PS) bei 8483/min
Maximale Leistung Mapping 2*	35,3kW (48PS) bei 8051/min
Eingetragene Leistung	15kW (20,4PS) bei 7.250/min
Maximales Drehmoment*	40,9Nm bei 6097/min
Maximales Drehmoment*	43,5Nm bei 6522/min
Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl	20,4m/s (Mapping 1), 19,3m/s (Mapping 2)
Vergaser	Keihin-Flachschieber-PWK Ø 36mm
<b>Elektrik</b>	
Zündung	Kokusan CDI
Lichtmaschine	12V/220W
Batterie	12V/4Ah
<b>Kraftübertragung</b>	
Primärtrieb	Gerade verzahnte Räder 2,78
Kupplung	Mehrscheibenkopplung im Ölbad, hydraulisch betätigt
Getriebe	Sechsgang, Stufung 2,28; 1,63; 1,42; 1,14; 0,96; 0,84
Sekundärtrieb	Offen laufende Kette 3,5 (Z49/14)
<b>Fahrwerk</b>	
Rahmen	Geschlossener Stahlrohrrahmen mit doppeltem Unterzug und angeschräbtem Leichtmetall-Heck
Radaufhängung vorn	Kayaba-Upsidedown-Gabel, Closed-Cartridge, Tachrohr-Ø 48mm; Druck- und Zugdämpfung einstellbar
Radaufhängung hinten	Leichtmetall-Schwinge mit progressiver Umlenkung und Kayaba-Federbein, Druck- (High- und Lowspeed) und Zugdämpfung sowie Federvorspannung einstellbar
Federweg vorn/hinten	300mm/330mm
Radstand	1480mm
Nachlaufwinkel	Nicht angegeben
Nachlauf	Nicht angegeben
Wendekreis	4,55m
Räder	Drahtspeichenräder mit Excel-Leichtmetall-Felgen
Bremse vorn/hinten	Brembo-Doppelkolben-/Einkolben-Scheibenbremse
Reifen vorn/hinten	90/100-21 / 140/80-18
<b>Füllmengen</b>	
Motor	0,75l
Gabel	Nicht angegeben
Kraftstofftank	10,4l, davon 1l Reserve
<b>Gewicht</b>	
Fahrerfertig aufgetankt**	114kg
Zulässiges Gesamtgewicht	300kg
Zuladung	186kg
<b>Importeur</b>	Sherco Deutschland 73084 Salach <a href="http://www.sherco.com">www.sherco.com</a>
<b>Gewährleistung</b>	1 Monat
<b>Preis</b>	9450 Euro plus Nebenkosten

\*gemessen, \*\*gewogen

stets kontrollierbar, ohne dass sie sofort mechanisch durchschlägt.

Im technisch anspruchsvollen Gelände könnte

man die Fahrwerks-Abstimmung wieder etwas softer einstellen, was aber nicht zwingend notwendig ist. Denn der Spagat

zwischen Durchschlagsicherheit, sensiblem Ansprechverhalten und Traktion am Hinterrad und Grip am Vorderrad gelingt komplett, was erneut eine absolut positive Überraschung darstellt. Drifts, Highspeed, Sprünge, schnelle Richtungswechsel oder bekannte Manöver in

## Ersatzteilpreise

- Kotflügel vorn 21,20 Euro
- Gabelschützer 33,70 Euro
- Lampenmaske 14 Euro
- Scheinwerfer 58,40 Euro
- Kotflügel hinten 29,40 Euro
- Kühlerabdeckung links und rechts 178,80 Euro
- Seitendeckel hinten links und rechts 113,10 Euro
- Dekor 73,50 Euro
- Zylinder 694,90 Euro
- Kolben inklusive Kolbenbolzen, Ringe und zwei Sprengringe 165,75 Euro
- Kolbenringe 25,50 Euro
- Membran-Set 120,02 Euro
- Kupplungslamellen-Kit 205,74 Euro
- Leistungsteil 332,80 Euro
- Schalldämpfer 334,60 Euro
- Bremshebel 20,40 Euro
- Kupplungshebel 15 Euro
- Schaltthebel 54,70 Euro
- Fußbremshebel 66 Euro
- Leichtmetallheck 399,70 Euro
- Kühler rechts und links 320,20 Euro
- Luftfilter 19,90 Euro
- Batterie 44 Euro
- Elektrostarter-Motor 482 Euro
- Bremsscheibe vorn 119,50 Euro
- Bremsscheibe hinten 97,50 Euro
- Bremsbeläge vorn 49,50 Euro
- Bremsbeläge hinten 39,90 Euro
- Offene Handschützer 10,70 Euro
- Kunststoff-Motorschutz auf Anfrage



**Der kraftvolle 300er Motor sorgt dank passender Fahrwerks-Einstellung für hervorragenden Vortrieb**

anspruchsvollem Gelände gehen überzeugend von der Hand, so dass keine Wünsche offen bleiben. Die anfänglich schwächernde Verzögerung der Brembo-Bremsanlage hat sich in Wohlgefallen aufgelöst, da sich anscheinend der Sprühnebel des Kunststoff-Pflegemittels verflüchtigt hat und die Bremsleistung auf bekanntem Niveau zurückgekehrt ist.

**Die Endrechnung:** Sherco hat es als einzige Marke im Feld der E3-Klasse geschafft, eine Sportenduro ins Gelände zu schicken, die sowohl motorseitig als auch vom Fahrwerk Extrem-Enduro-Einsätze wie auch Sonderprüfungen auf einer Crossstrecke beherrscht wie keine andere. Mit dieser breitbandigen Auslegung ist eine notwendige Anpassung in allen Belangen deutlich länger zu vernachlässigen als bei allen anderen bisher getesteten 300er Zweitaktern.

**Die Sherco SE 300 2T Factory** Modelljahr 2019 beweist, dass noch lange nicht Schluss ist mit der bewährten Vergaser-

Technologie und dass ein gut abgestimmtes Fahrwerk in Verbindung mit hochwertigen Komponenten und einer tadellosen Verarbeitungsqualität zu einem Top-Produkt führt. Vor allem die Motorabstimmung sowie die zwei Zündkurven sind das absolute Sahnehäubchen. Mit nur **114 Kilogramm** Startgewicht belegt sie außerdem einen Spitzensplatz, obwohl ein externer Kühlwasser-Expansionsbehälter, ein 10,4 Liter fassender Kraftstofftank und ein Elektrolüfter montiert sind.

Für mich persönlich gehört sie hinsichtlich ihrer Einstellbarkeit zu den am besten nutzbaren Sportenduros am Markt, die außerdem mit enorm viel Fahrspaß aufwartet. Somit ist der Anschaffungspreis in Höhe von **9.450 Euro** in meinen Augen gerechtfertigt, da man keine wirklichen Umbaumaßnahmen und Abstimmungsarbeiten im Nachgang vornehmen muss – es sei denn, man übersteigt oder unterschreitet das Gewichtslimit massiv.

*Sascha Christof*



**Auch am Vorderrad liefert die geschlossene Bremsscheibe eine überzeugende Vorstellung**



**Geschlossene Bremsscheibe mit guten Verzögerungswerten, Vorteile bei widrigen Bedingungen**

+	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Hohe Spitzenleistung</li> <li>● Rasanter Motor</li> <li>● Tadellose Dosierbarkeit der Motorleistung</li> <li>● Hervorragende Fahrzeugbalance</li> <li>● Überzeugendes Handling</li> <li>● Einstellbereich der Kayaba-Fedeelemente</li> <li>● Elektrostarter</li> <li>● Hohe Verarbeitungsqualität</li> <li>● Optisches Erscheinungsbild</li> </ul>
-	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Motorvibrationen</li> <li>● Benzinhhahn-Position</li> <li>● Mappingschalter-Ausführung</li> </ul>

READY TO RACE  
»[www.ktm.com](http://www.ktm.com)

# ENDURO

Foto: Bauer



KTM 1090 ADVENTURE R

**KTM**

**TigerTrip****Routiniert in Afrika**

Ein Abenteuer für Einsteiger gleichermaßen wie für Hard-Enduro-Experten, konkret: Die Sahara-Dünen, das Atlas-Gebirge und die schönsten Plätze Marokkos erkunden, dazu die Routen der klassischen Dakar-Rallye. So charakterisiert Hannes Zeller, Chef beim österreichischen Reiseunternehmen TigerTrip, sein Enduro-Programm in Nordafrika. Weitere Stichworte sind Tourenangebote für jedes Fahrer-Niveau, gefahren wird in kleinen Gruppen und die KTM-Leihenduros befinden sich im Topzustand. Dazu die Unterkunft im erstklassigen Hotel mit ausgezeichneter Küche unmittelbar am Meer. Und ein entscheidender Pluspunkt: Für TigerTrip ist Nordafrika



die Wahlheimat mit entsprechender Länder-Erfahrung. So bezeichnet sich der Veranstalter als erste Adresse für Wüsten-, Berg- und Küstentouren sowie Sand-Training. Jedenfalls hört sich das alles sehr verlockend an. Weitere Infos unter [www.tigertrip.cc](http://www.tigertrip.cc).

**Sechstagefahrt 1968****50 Jahre**

Es liegt tatsächlich schon fünf Jahrzehnte zurück: Zum 50. Mal jährt sich der Sieg der Bundesrepublik bei einer Sechstagefahrt. Das kam damals einigermaßen überraschend, war doch die einstige DDR in den 60er Jahren stets der Favorit bei der „Olympiade der Motorradfahrer“. Zur Erinnerung: Auf den steinigen Gebirgsstrecken um den italienischen Kurort San Pellegrino triumphierte damals das westdeutsche Team auf den leichten Zündapp-Maschinen, als nur etwas mehr als die Hälfte der 298 Starter aus 16 Nationen das Ziel erreichte. Jedenfalls war dieser historische Erfolg Anlass zu einer Vortrags-Veranstaltung der FörderFreunde PS.Speicher in Einbeck,

die kürzlich stattfand. Interessant war diese Talkrunde dadurch, dass einstige Weltmeister und Zeitzeugen zugegen waren wie zum Beispiel Bernd Uhlmann und Rolf Witthöff, die zu den erfolgreichsten Geländefahrern ihrer Zeit gehören und über die Sechstagefahrten und den Geländesport zwischen 1963 und 1980 erzählten. Mehr dazu unter [www.ps-speicher.de](http://www.ps-speicher.de).

**Wunderlich****Qualitäts-Anspruch**

Wunderlich als anerkannter Spezialist für BMW-Zubehör reklamiert für sich einen hohen Qualitäts-Anspruch, begründet unter anderem durch die alle drei Jahre zu erneuernde Zertifizierung nach DIN. Dies ist übrigens auch die Voraussetzung dafür, dass TÜV-Gutachten und bei Bedarf eine ABE – Allgemeine Betriebs-Erlaubnis – beim Kraftfahrt-Bundesamt beantragt werden können. Wunderlich verweist darauf, ausschließlich eigene Komponenten herzustellen und warnt gleichzeitig vor billigen Imitationen ohne Qualitäts-Prüfung. Seine eigenen Produkte bezeichnet er als „Anständige Komponenten“ für die BMW.

**Ortema****Ortho-Max Light**

Ortema, bekannt als kompetenter Hersteller von Protektions-Systemen aller Art, hat unter der Bezeichnung Ortho-Max Light einen neuen Rückenprotektor entwickelt. Dieser Protektor, der grundsätzlich als zentraler Schutz der Wirbelsäule gilt, fällt durch minimale Größe und nied-



riges Gewicht auf, ebenso wird ihm optimale Atmungsaktivität zugesprochen. Das Teil, das in sieben Größen von XXS bis XXL produziert wird, ist größenabhängig ab 99 Euro erhältlich. Die Markteinführung des mit Level 1 zertifizierten Protektors ist soeben erfolgt. Näheres unter [www.ortema.de](http://www.ortema.de).

## **Deutsche Enduro-Meisterschaft**

# **Abgesagt...**

**... sind inzwischen drei Wettbewerbe:  
Da bleiben für diese Saison nicht mehr viele übrig.**

Eigentlich hätten in diesem Heft die Berichte von der Deutschen Enduro-Meisterschaft in Burg und Walkappel stehen sollen. Doch beide Wettbewerbe sind, wie schon im März der in Dahlen, aufgrund der Witterungsbedingungen abgesagt worden.

Waren es in Dahlen noch die Sturmschäden, so sind die aktuellen Absagen der Waldbrandgefahr durch die extreme Hitzewelle geschuldet. Alle Absagen erfolgten so frühzeitig, dass den Fahrern eine vergebliche Anreise erspart blieb, auch wenn die Veranstalter teilweise schon erheblichen Aufwand vor Ort hatten.

Für die Fahrer von DEM und Pokal bedeutet es aber, dass sich die Anzahl der Fahrtage von ursprünglich neun auf nur noch fünf reduziert. Zweifelsfrei eine unbefriedigende Situation, der man beim ADAC in Burg mit einem Ausweichtermin begegnen wollte. Doch im Spätherbst sind die Veranstaltungen dicht gedrängt. „Eine Belastung von sechs Veranstaltungs-Wochenenden am Stück ist weder sinnvoll noch zumutbar“, befindet Winfried Mei-



ne, der nicht nur Sportleiter beim veranstaltenden ADAC Niedersachsen/Sachsen-Anhalt ist, sondern auch Vorsitzender des Fachausschuss Enduro beim DMSB. Der MSC Waldkappel-Breitenau, der sonst im Zweijahresrhythmus veranstaltet, wird versuchen, im nächsten Jahr seinen ausgefallenen Wettkampf nachzuholen.

## **Restliche Termine 2018**

<b>23. September</b>	<b>Kaltenkirchen (nur Pokal)</b>
<b>7. Oktober</b>	<b>Streitberg (alle Klassen)</b>
<b>13./14. Oktober</b>	<b>Woltersdorf (nur DEM)</b>
<b>21. Oktober</b>	<b>Kempenich (nur Pokal)</b>
<b>27. Oktober</b>	<b>Zschopau (nur DEM)</b>

## **KTM**

# **Let's Trade Keys**

Unter dem Stichwort „Let's Trade Keys“ gibt es bei KTM derzeit eine Sonderaktion, um Interessenten den Kauf eines der V-Zweizylinder-Modelle schmackhaft zu machen: Bis zu 2000 Euro Bonus erhält der Kunde, wenn er



sein altes Motorrad – das mindestens sechs Monate auf ihn angemeldet sein muss – in Zahlung gibt. Diese Aktion, die bis zum 31. Oktober gilt, betrifft unter anderem die 1090 Adventure, die 1090 Adventure R und die 1290 Super Adventure R. Näheres beim KTM-Händler.



**md tricks&skills**  
Marco Dorsch - Offroad Training

# **MX & ENDURO URLAUB SPANIEN**



- ↗ Motorradtransport D, NL-ES.
- ↗ Mietmotorräder
- ↗ 4\* Hotel am Meer
- ↗ Begleitpersonen
- ↗ Motocross/Enduro
- ↗ Enduro Touren mit Guide



**Termine unter [www.tricks-skills.de](http://www.tricks-skills.de)**

# ENDURO-MARKT

## AJP

[www.crossover-cycles.de](http://www.crossover-cycles.de)

[www.rma-offroadshop.de](http://www.rma-offroadshop.de)

## ALFER

GS250 Enduro wassergek., Zweitakt, Rotax-Motor, 50 PS, neuer Auspuff, Reifen und Kotflügel, Tacho Bj. 1992, 2000 Euro, Tel. 0043-677-62352961

## APRILIA



## BETA

390 RR, EZ 2/16, Mod. 16, 40 h, abzugeben ab November 2016, 6700 Euro, Tel. 0176-81781632



## BMW

R 75 WH-Gespann zu kaufen gesucht, Tel. 07172-3050077

## GASGAS

Für Bastler: 125 ccm, Bj. 94/95 mit zweitem Motor, zweite Schwinge und Gabel, Plastik etc., VB 1450 Euro, Tel. 0170-3250438

**GASGAS**

[www.rma-offroadshop.de](http://www.rma-offroadshop.de)

Dorfstraße 1 · 04626 Thonhausen  
Funk 0151-19503621 · Tel. 03762-9416507  
Fahrzeuge und Teile online.

## GESPANNE

Suche Enduro-Gespann WASP, EML usw., über 500 ccm, bis Bj. 1988, TÜV?, Tel. 08031-2210403

## HUSABERG



Das Leben ist zu kurz für langweilige Motorräder. Moto Rumpf: Verrückt aus Überzeugung, Kompetent aus Erfahrung, Beratung, Service, Zubehör, Ersatzteile. Fordern Sie uns!



Moerslede Straße 10 51069 Köln-Dellbrück  
Tel. (0221) 60 56 86 Fax. (0221) 60 58 59  
[www.motorumpf.de](http://www.motorumpf.de)  
[vollgas@motojumpf.de](mailto:vollgas@motojumpf.de)

Der Bundesreisepass wird. Wer MotoRumpf rechnet oder verlässt wird mit Freude aufgenommen. Wer nicht kommt, wird mit Freude erwartet. Willkommen am Ende der Anzeige. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

## HONDA

3 x Honda XL 500 R: 1 x Straße, 1 x Gelände, 1 x in Teilen, je 60 Kilometer, Bj. 1984, TÜV 4/19, mit Zubehör, je 2950 Euro, Tel. 09443-6762

## HUSQVARNA

WR 420, Modell 1981, generalüberholt, TÜV neu und komplette Ersatzteile, zum Beispiel Kette, VB, Telefon 0172-8006349

TE 510, EZ 2008, Mod. 2004, 4000 km, TÜV 4/2018, guter Zustand, E- und K-Starter, kein Rennen, 2300 Euro, Tel. 0179-9001846 TE 310, Modell 2013, technisch top, VB 3950 Euro, Tel. 0177-6504710

FE 350, Bj. 2015, TÜV 4/20, 90 Betr.-Std., 2750 km, techn. u. opt. in Top-Zustand, VB 5650 Euro, Tel. 0171-1770993

## KAWASAKI

KLX 250, Bj. 2011, Original-Teile: Lüfter, Lenker, Schalldämpfer usw., alles neuwertig, Tel. 09876-428

## KTM



KTM-EXC-ZÜNDSCHLOSS  
ZUM NACHRÜSTEN  
[WWW.MVALENTIN.DE](http://WWW.MVALENTIN.DE)

[www.ktmteamwest.de](http://www.ktmteamwest.de)

Suche Spannr. Alt LC4 (ohne Diode) und andere Ersatzteile, Bj. 1994 bis 1998, Tel. 0170-1866126

**www.KTM-onlineshop.com**

... der ultimative Onlineshop für Neu- und Gebrauchteile

Suche Spannungsregler LC4, Bj. 1994 (ohne Diode), Tel. 0170-1866126

450 4T EXC, Bj. 2003, nur Hobby, wenig km, 2500 Euro, Tel. 09191-5558 oder 0172-8626123

Suche preiswert auch gebraucht WP Xplor, 48mm-Gabel, Tel. 0170-8113542 Unben. Ers.t. für EXC 450, Bj. 2010, NP 870 Euro; Kompl.-Abn. 370 Euro oder einzeln je 50 Prozent des NP für Selbstabholer, Tel. 06247-9007887

EXC 400, Bj. 2001, Liebhaber-Stück, keine R., 9000 km, zwei Fahrg. Akrapovic-Titan Carbon Talonweideres.per, Tel. 0175-7105200

GS 250 LD Enduro, Bj. 1993, Hobbyfahrzeug, ungedrosselt, mit Orig.-Fahrzeugbrief, VB 2650 Euro, Tel. 09128-16166 oder 0151-27028973

Suche günstig EXC SX OC oder CC, evtl. 4CS, WP 48 Gabel, 26 mm, ADM, Tel. 0160-93145582

## MAICO

MC 250, Bj. 1980, technisch und optisch restauriert, VB 3400 Euro, Tel. 0171-4868963

## MZ

Suche ES 125 G, auch Einzelteile, Telefon 03622-903794

## SCORPA

TV 125, Bj. 6/2014, 6kW, 79 kg Leergewicht, 77 cm Sitzhöhe, Wandertrialer, Alu-Motorschutz, VB 2690 Euro, Tel. 0170-8143522

## Für unsere Anzeigenkunden:

**Bitte beachten Sie, dass wir zuerst einen Auftrag mit dem Ausdruck der Anzeige benötigen!**

### Betriebssystem: PC/Windows

Datenformate: PDF, TIFF, EPS

Farbmodus: nur CMYK-Farben

E-Mail: anzeigen@enduro-press.de

### Betriebssystem: MAC OS X

Programme: InDesign CS, Illustrator, Photoshop

E-Mail: anzeigen@enduro-press.de

### Datenträger:

DVD • CD



### Papiervorlage:

Bitte achten Sie auf eine gute Qualität Ihres Ausdrucks, schicken Sie uns die Unterlagen möglichst ungefaltet. Natürlich verarbeiten wir auch weiterhin

Ihre Textvorlagen mit entsprechendem Korrekturabzug. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Rufen Sie einfach an unter Telefon 07173/71450-0 (Ute Werner)

**ENDURO Anzeigenverwaltung • Adlerstraße 6 •  
73540 Heubach • Fax: 07173/71450-20**

## SHERCO

Als Importeur der Marke **electric motion** bieten wir zahlreiche neue, sowie Vorführmaschinen zu Topkonditionen an! Außerdem haben wir noch einige **SHERCO**-Schnäppchen am Lager, sogar mit Garantie! Passend zur Urlaubssaison:

Etrek elektrisch, leise, drehmoment stark, mit 2-Personenzulassung



## YAMAHA

[www.enduropack.de](http://www.enduropack.de)

Suche XT 350 bis 660 (750 XTZ), möglichst günstig, auch zum Herrichten, Tel. 07161-5046462 (ab 18 Uhr)

## SUPERMOTO

**Supermoto für alle**  
[www.he-motorradtechnik.de](http://www.he-motorradtechnik.de)  
HE-Motorradtechnik GmbH  
83395 Freilassing, Hofhamer Str. 59a  
Tel. 08654-6 15 63

## SUZUKI

Suche für DR 350 (Bj. 1995) eine gut erhaltene blaue Sitzbank, Tel. 038828-20886

[www.DR-BIG-SHOP.de](http://www.DR-BIG-SHOP.de)

DR 350-600-650  
DR BIG  
DRz 400

## SWM

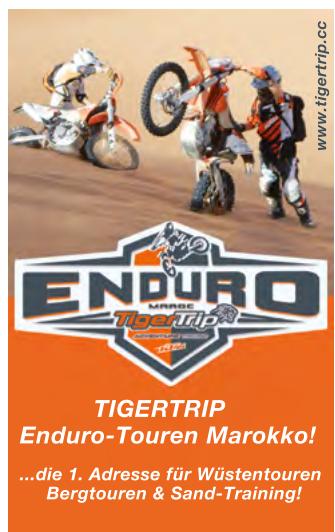
Suche Enduro oder MC, auch defekt und Einzelteile, oder SWM, Tel. 09827-4720

## TRIAL

  
[www.Trialschule.de](http://www.Trialschule.de)



## REISE



**HERMANN**  
WANDERN MIT DEM MOTORRAD

hermann-motorrad-reisen.de  
info@hermann-motorrad-reisen.de - Tel: 08432 949426

NEUE TOUREN ONLINE

facebook.com/HermannMotorradReisen



## ZUBEHÖR

Suche für Husaberg FE 400 E, Erstzul. Dez. 1999 eine Zündspule, Tel. 06198-7837 oder 0171-7869142

Suche Frontscheibe oder komplette Frontmaske KTM L4 Adventure, Bj. 1999, Tel. 0160-8072421

Suche Motorcross-Stiefel Nofear, Größe 45, Tel. 0173-4892252

## VERSCHIEDENES

Suche: 50er nur mit Fußschaltung, gerne Enduro. Marke und Alter ist egal, aber nicht aus China. Tel. 0174-6232540

ENDURO-Hefte und andere Motocross Literatur, Sammlungsauslösung, Tel. 06253-8078277

RS 125 ohne Rennen: Bj. 2005, 15 PS, VB 2000 Euro, Tel. 07171-795230 oder 0157-3500197

**www.EnduroPRO.de**  
zertifizierter Trainingsanbieter  
MOTOCROSS | ENDURO | TOUREN

Gesucht: Günstige Enduro ab 350 cm<sup>3</sup>, Marke ist gleichgültig, auch zum Herrichten, Tel. 0173-4892252

**micron** Systems GmbH  
Leistungsmessungen und Abstimmung von Einspritzanlagen ab 49,-

**micron Systems GmbH**  
Boxdorfer Str. 13 90765 Fürth  
www.micronsystems.de 0911-936740

**www.Motorrad-Versicherung-Online.de**

# ENDURO

## Spezifikation für den digitalen Datentransfer

Mögliche (bevorzugte) Dateiformate für den digitalen Workflow sind:

### Von Mac und PC

- PDF
- Photoshop
- Illustrator

### Digitale Bilddateien (MAC + PC)

TIFF und EPS-Dateien mit einer **Auflösung von mindestens 300 dpi** bei 100% Bildgröße – Schriften und Logos möglichst mit 1200 dpi. Hoch auflösende TIFF-Datei mit 1200 dpi oder als EPS-Datei mit eingebundenen Schriften bzw. Schrift in Kurven umwandeln (z.B. in Corel Draw oder Freehand).

### PDF-Dateien

Bitte auf ausreichende Auflösung achten!  
Einstellung: print- bzw. druckoptimiert.  
PDF: möglichst PDF-X3.

**Datenträger für Anlieferung per Post:**  
DVD/CD-Rom (PC und MAC)

Um einen reibungslosen Ablauf zu gewährleisten, bitten wir zusätzlich um einen **Ausdruck der Anzeige** per Fax. Nur so können wir Vollständigkeit und Richtigkeit der Daten überprüfen. Bitte vermerken Sie auf dem Andruck/Fax auch Dateinamen, Erstellungsprogramm und Version sowie den Verwendungszweck. Der Dateiname sollte möglichst den Namen Ihrer Firma beinhalten.

### Das Wichtigste in Kürze

Bitte achten Sie auf eine ausreichende Auflösung – mindestens 300 dpi. **Farben bitte unbedingt im CMYK-Modus.** Bitte Schriften, Logos usw. als Datei mitliefern, sofern sie nicht in das Dokument eingebettet sind. Zusätzlich zum Datentransfer bitte einen Ausdruck per Fax als Kontrollmuster.

Für Farbanzeigen bitte Farbproof oder -skala schicken.

**BITTE** keine Bilder im RGB-Farbraum, sämtliche Bilder und Logos **nicht** JPEG-komprimieren!  
In Anzeigen für den ENDURO-Markt dürfen keine Sonderfarben enthalten sein.

# **Jeden Monat veröffentlicht ENDURO kostenlos Privatanzeigen!\***

**anzeigen@enduro-press.de**

Wenn Ihre Kleinanzeige in ENDURO  
11/18 erscheinen soll,  
senden Sie uns bitte bis spätestens  
**28.09.2018** Ihren **gut lesbar**  
verfassten Text.

Pro Anzeige stehen Ihnen unter der von  
Ihnen gewünschten Rubrik maximal  
**5 Druckzeilen, die 100 Zeichen auf dem  
Coupon entsprechen**, zur Verfügung.

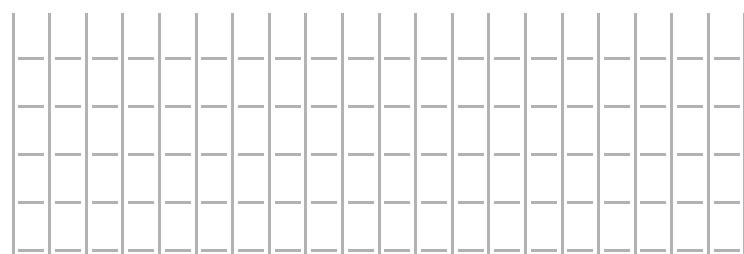
Es gelten ausschließlich schriftlich einge-  
reichte Anzeigentexte, die in der nächst-  
möglichen Ausgabe von ENDURO veröf-  
fentlicht werden.

\* Private Kleinanzeigen, die **länger als 5  
Zeilen** sind, sowie gewerbliche Anzeigen  
werden zu unseren üblichen Preisen  
berechnet.

Sie können uns Ihre Kleinanzeige  
unter 07173/71450-20 zufaxen  
oder unter [www.enduro-press.de](http://www.enduro-press.de)  
eingeben!

An ENDURO-Verlagsgesellschaft mbH, Adlerstraße 6, 73540 Heubach

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Privatanzeige                   | <input type="checkbox"/> Gewerbliche Anzeige        |
| <input type="checkbox"/> mit meiner kompletten Anschrift | <input type="checkbox"/> nur mit meiner Telefon-Nr. |



bitte geben Sie unbedingt die Rubrik

an, in der Ihre Anzeige erscheinen soll!



Name: \_\_\_\_\_ Vorname: \_\_\_\_\_

Straße/Nr.: \_\_\_\_\_ PLZ/Ort: \_\_\_\_\_

Die links von diesem Bestellcoupon abgedruckten Bedingungen sind mir bekannt.

Datum: \_\_\_\_\_ Unterschrift: \_\_\_\_\_

# WR-ZUKUNFT?

**Yamaha präsentiert die neuen 250er und 450er MX-Modelle sogleich mit der Nachwuchs-Generation in Form der YZ65 und 85: Ein Vorgeschmack auf die kommenden WR-Modelle?**

Yamaha lud zur Präsentation der neuen YZ-Modelle 2019 nach Spanien in der Nähe von Barcelona ein, um die Updates der bekannten Cross-Geräte YZ450F und YZ250F direkt erfahren zu

können. Die größten Veränderungen betreffen die YZ250F, die eigentlich fast eine Neukonstruktion darstellt, da nahezu kein Bauteil unangetastet blieb. Die große 450er Schwester ist bereits für 2018 überarbei-

tet worden, so dass sich deren Neuerungen etwas übersichtlicher gestalten.

Doch endlich schafft es Yamaha, die bekannte Lücke für den Nachwuchs zu schließen, so dass man eine durchgehende Mar-

kenbindung ausgehend von der schon fast legendären PW50 über die Vierakt-Zwischenmodelle oder die sportlicheren Zweitakter YZ 65 und YZ85 schafft. Womit der Nachwuchs an den Offroad-Sport für höhere Klassen herangeführt werden kann.

Die wichtigsten Neuerungen im Überblick: Eine CCU-Connection über die Yamaha App, Wifi oder den Power-Tuner ermöglicht einfach und schnell diverse Einstellmöglichkeiten am Motormanagement zur individuellen Anpassung. Hinzu kommt eine steifere Front durch neue Gabelklemmfäuste mit weniger Flexibilität in ihrer Ausführung. Ein Mappingschalter für zwei Leistungskurven ist ab sofort montiert, deren Aktivierung auch während der Fahrt möglich ist. Für satte Leistungsentfaltung und ein hohes Drehmoment sorgt eine 12-Loch-Einspritzdüse, die aus einem 6,2 Liter fassenden Kraftstofftank versorgt wird. Ergonomisch sorgte man durch eine schlankere Airbox-Kühler-Kombination für mehr Bewegungsfrei-



**Das YZ-Modell erhielt für 2019 eine Schlankheitskur für mehr Bewegungsfreiheit**

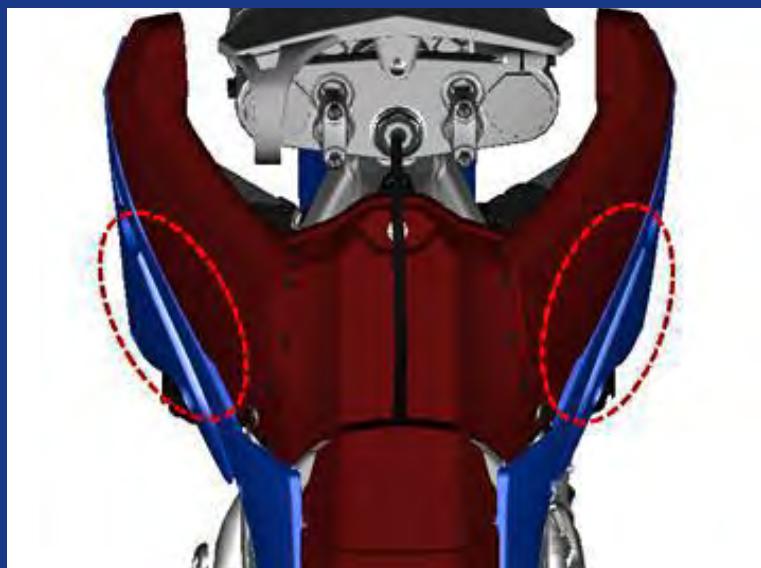


**Die neue 250er ist ein echtes Kraftpaket mit hohem Drehmoment ab Leerlauf**

heit. Eine Änderung der Rahmengeometrie und -dimensionierung bei der 250er steht für verbesserte Absorptions-Eigenschaften. Beispielsweise ist der Rahmenoberzug ab sofort gerade ausgeführt.

Wo wir schon bei der 250er sind, geh's mit deren spezifischen Neuerungen

weiter: Die Verdichtung des Motors wurde von 13,5 auf 13,8 angehoben und gestartet wird ab sofort nur per Elektrostarter. Durch die schlankere Silhouette und die niedrige Sitzbank sowie den höheren Lenker sitzt man etwas mehr endurogerecht, was so nicht erwartet wurde. Hin-



**Vergleich Modelljahr 2018: Die Airbox-Kühler-Kombination fiel deutlich breiter aus**

zu kommen massive Veränderungen an Rahmen, Airbox samt Ansaugkanal, Sitzbank, Vorderachsträger, Fahrwerkssetup und Kupplung, was der 250er gut zu Gesicht steht.

Im ersten Praxistest konnte sie durch ihr narrischeres Fahrverhalten auf Anhieb begeistern, was

durch einen eklatanten Drehmomentzuwachs begünstigt wird, ohne die Drehfreudigkeit einzubüßen zu müssen. Weder in engen Kurven, beim Ab sprung oder der Landung noch über Brems- und Beschleunigungswellen ergaben sich ungewollte Reaktionen. Die YZ250F ist

**BVZ**  
www.bvz.de  
MOTORRADHANDEL

**ONLINESHOP**

Bestelle bequem von zu Hause  
Deine original KTM Teile und Zubehör.

Unsere neue Teilesuche vereinfacht  
Dir die Suche nach dem passenden Teil!

**FINANZIERUNG**

Finanziere Dein nächstes Motorrad mit unseren attraktiven Finanzierungsangeboten.  
**FLEXIBEL, EINFACH und SICHER!**  
ab **1,99%** effektivem Jahreszins.

**2018ER KTM EXC- & SX MODELLE  
zu SONDERPREISEN!**

Bert von Zitzewitz e.K. | Motorradhandel | 23758 Karlshof  
Email: info@bvz.de | www.bvz.de **04528 91500**



Sowohl die YZ85 als auch die 65er haben die YPVS-Auslasssteuerung



Die YZ250F überzeugt auf ganzer Linie, so dass man hoffentlich bald aufs Update für die WR hoffen kann

## Preise

### Viertakt

- WR450F **9.795 Euro**
- WR450F EnduroGP **9.595 Euro**
- YZ450F **9.250 Euro**
- WR250F **9.395 Euro**
- WR 250 EnduroGP **9.095 Euro**
- YZ250F **8.750 Euro**
- TT-R110E **3.095 Euro**
- TT-R50E **1.795 Euro**

### Zweitakt

- YZ 250 LC **8.195 Euro**
- YZ 125 LC **7.295 Euro**
- YZ 85 LW **4.850 Euro**
- YZ 65 **4.295 Euro**
- PW 50 **1.795 Euro**

Verfügbarkeit: Ab sofort

derart sicher und einfach zu bewegen, so dass sowohl der Anfänger als auch der Profi auf Anhieb schnell damit unterwegs sein kann. Besonders der Motor begeistert in fast allen Lagen durch seinen außerordentlichen Punch ab Leerlaufdrehzahl sowie die leichtgängige Seilzug-Kupplung, die trotz einer Verstärkung für 2019 referenzverdächtige Bedienkräfte offenbart.

Die 450er ist ein anderes Kaliber und will beherrscht werden. Der Motor ist bärenstark und strotzt nur so vor Drehmoment und Leistung. Insgesamt ist sie logischerweise auf Grund der größeren oszillierenden Massen etwas träger als die 250er und schiebt auch mehr übers Vorderrad, was bei der 250er nicht wirklich existiert. Sicherlich gehört hier der Fokus auf eine individuelle Abstimmung, da die wirkenden Kräfte bei einer 450er beispielsweise bei der Beschleunigung höher ausfallen als bei kleineren Hubräumen.

Für die 85er und 65er waren Nachwuchsfahrer im Sattel, die hellauf von ihren Testfahrzeugen begeistert waren. Die einhellige Meinung war, dass sich die Konkurrenz aus Österreich mächtig anstrengen muss, um ernsthaft mithalten zu können.

Viertakt	YZ250F	YZ450F
<b>Motor</b>		
Bauart	Flüssigkeitsgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor mit zwei oben liegenden Nockenwellen; vier Ventile, Elektrostarter	
Bohrung/Hub	77mm / 53,6mm	97mm / 60,8mm
Hubraum	249,6cm³	449,3cm³
Leistung	Nicht angegeben	
Kraftstoffversorgung	Elektronische Mikuni-Einspritzung	
Zündung	CDI	
Getriebe	Fünfgang	
<b>Fahrwerk</b>		
Federweg vorn/hinten	310mm / 317mm	
Reifen vorn/hinten	80/100-21 / 100/90-19	80/100-21 / 110/90-19
Tankinhalt	6,2l	

Zweitakt	YZ 65	YZ 85 LW
<b>Motor</b>		
Bauart	Flüssigkeitsgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor mit Membraneinlass, variabler gesteuerte YPVS-Auslasssteuerung, Kickstarter	
Bohrung/Hub	43,5mm / 43,6mm	47,5mm / 47,8mm
Hubraum	64,8cm³	84,7cm³
Leistung	Nicht angegeben	
Kraftstoffversorgung	PWK 28/1 Keihin-Vergaser	
Zündung	CDI	
Getriebe	Sechsgang	
<b>Fahrwerk</b>		
Federweg vorn/hinten	215mm / 270mm	275mm / 287mm
Reifen vorn/hinten	60/100-14 / 80/100-12	70/100-19 / 90/100-16
Tankinhalt	6,2l	



Die digitale Vernetzung greift auch im Offroad-Sport: App, Wifi und Power Tuner ermöglichen eine individuelle Abstimmung

Auch durften wir in den Genuss von GYTR-Racing-Teile-Kits kommen, was gerade in Verbindung mit dem Zylinderkopf und der Akrapovic-Auspuffanlage eine geniale Kombination bei allen Hubräumen darstellt. Noch exakter und sensibler agiert der Motor auf jede Drosselklappenstellung und ein Leistungszuwachs ist natürlich auch vorhanden.

Hoffen wir, dass diese Fahreigenschaften auch bei der nächsten Genera-

[www.yamaha-motor.de](http://www.yamaha-motor.de)

tion an WR-Modellen anzutreffen sein werden. Wann dies der Fall sein könnte, ist derzeit noch offen. Doch schon jetzt macht Yamaha im EnduroGP eine hervorragende Figur, so dass unser Dauertest mit der WR450F sicherlich einige aufschlussreiche Ergebnisse liefern wird.

Sascha Christof



Hol Dir die grosse GS mit  
voller Touratech Ausrüstung!

## WORLD TRAVEL EDITION

TOURATECH BMW R 1200 GS (LC) als komplett ausgestattetes  
Neufahrzeug mit voller BMW Garantie

AB SOFORT ERHÄLTLICH!

# ADVENTURE: ALL INCLUSIVE



### PERSÖNLICHE BERATUNG:

Marco Kempf freut sich über  
Deinen Anruf und berät Dich  
gerne, falls du Fragen hast.  
Telefon: +49 (0) 77 28 92 79-14 07  
eMail: marco.kempf@touratech.de

Gute Vorbereitung erhöht die Chance auf Erfolg. Wir haben an alles gedacht um diese Maschine für Dich auszustatten, perfekt für Deine große Tour. Unsere langjährige Erfahrung auf den härtesten Pisten dieser Welt ist die Basis für die Auswahl der Komponenten. Sämtliche Teile sind von uns fachgerecht montiert, was Dir einiges an Zeit und Arbeit erspart. Auch was Du an Equipment sonst noch brauchst, findest Du bei uns. Gerne geben wir Dir auch Tips zum optimalen Packen und zur Reisevorbereitung. Was fehlt noch? Du!  
Pack die Koffer und mach Dich auf den Weg.

TRIED+TESTED

## Husqvarna FE 250 im Hobby-Einsatz

Allein Zeitenjagd im Sport oder auch Hobby? Freizeit-orientierte Akzente mit der Sportenduro bei gemäßigtem Geländefahren.

NUR  
JAGEN  
GEO

**D**a ist das niedrige Gewicht und da ist die hohe Motorleistung: Dass diese für eine Sportenduro üblichen Akzente auch auf den Hobby-Geländefahrer nicht selten einen heftigen Reiz ausüben, ist ebenso verständlich wie bekannt. Nur: Ist ein Interessent, der nie und nimmer mit einem Wettbewerbs-Einsatz liebäugelt, mit einem echten Sportgerät – das man bekanntlich nicht mal nur so nebenbei mit Links bedient und fährt, sondern das auch gewisse Anforderungen stellt – wirklich optimal bedient?

Ein knallhartes Sportgerät: Die Bezeichnung ist nicht unüblich. Aber was will „knallhart“ sagen? Kann sich das vielleicht auf einen brutalen Leistungseinsatz beim Gasgeben beziehen? Oder ist allein die Federung gemeint? Oder womöglich beides? Oder der ganze Charakter einer derartigen Enduro, wo dann eine gewisse Unerbittlichkeit mitschwingen würde?

Nehmen wir doch einfach mal eine Husqvarna FE 250 als Beispiel, zumal der Hubraum keine allzu rabiate Gewalt freisetzen wird. Machen wir damit die Probe aufs Exempel und setzen das Motorrad bei einem sehr gemäßigten Sportheinsatz ein, genauer: bei einer Hobby- oder Freizeit-Veranstaltung, konkret: bei einer unserer traditionellen Lesertouren. Fast alle Teilnehmer kommen mit der Sportenduro, so dass ich mit der Husky nicht aus der Reihe tanze.

Sitzhöhe 96 Zentimeter. Das ist die erste Hürde, gemildert lediglich durch die schmale Sitzbank. Gut 37 PS sind geboten bei 115 Kilogramm Standgewicht – da muss im Gelände etwas abgehen. Und die WP-Xplor-Gabel lässt sich ohne Werkzeug von oben komplett einstellen, sich auf den Boden legen und von unten mit dem Schraubendreher die Druckdämpfung justieren war gestern. Also: Druckstufe vollständig geöffnet, um optimales Ansprechen zu erhalten. Dann im Stand die Zugstufe grob einstellen, die Feineinstellung erfolgt nach dem Fahreindruck.

Wer nun glaubte, dieser 250er Motor sei ein schmales Hand-



tuch, sieht sich angenehm getäuscht. Verwertbare Leistung schon kurz über Standgas, rund und sauber zieht der Einzylinder durch. Und dreht und dreht – die Maximalleistung liegt bei etwa 10.000/min an.

**Doppelnockenwellen-Motor mit richtig Power, sogar als 250er**





WP-Gabel, Modell Xplor steht für tadellose Funktion

Eine endlos lange und steile geschotterte Waldauffahrt eröffnet den Geländereigen, jede der unzähligen spitzen Kehren erfordert den ersten Gang. Versuchsweise schalte ich mal aufs Mapping 1 – während der Fahrt kein Problem – und stelle einen deutlichen Unterschied fest. Der Motor kommt weicher, sanfter, auf dem losen Boden ein Vorteil.

Ein Abschnitt mit härterem gleichmäßigen Untergrund folgt, jetzt wird Mapping 2 probiert. Damit fühlt sich der Leistungseinsatz härter, kräftiger an. Aber selbst auf dem festen Boden ist mir in Anbetracht des eher verhaltenen Tempos Mapping 1 angenehmer – und so wird das die nächsten Tage auch bleiben.

Immer weiter geht es hinauf, jetzt auf weichem Waldboden, der abwechselnd mit Wurzeln, kleinen Stufen und auch einzelnen Steinen durchsetzt ist. Tolle Traktion am Hinterrad auch dank schön dosierbarer Leistung und in den Kehren vorn tadeloser Grip – wie einfach das alles geht mit so einem Leichtgewicht und schöner Leistungscharakteristik, die trotz des kleinen Hubraums schon bei niedrigen Drehzahlen überraschenden Durchzug bereitstellt.

Gewohnheitsmäßig fahre ich im Gelände fast ohne Ausnahme auf den Rasten stehend, wobei mir der Lenker wie bei fast allen serienmäßigen Sportenduros zu tief sitzt. Aber wie könnte es anders sein: Eine Lenkererhöhung



Hebel-Umlenkung am Federbein für beste Progressivität





**Gabel in Vorspannung, Druck- und Zugdämpfung ohne Werkzeug von oben einstellbar**

ist rasch montiert, ein ab Werk hoch angesetzter Lenker ließe sich umgekehrt kaum tiefer positionieren.

Aus gebirgiger Höhe über zahllose Serpentinen mit meistens einigermaßen festem Untergrund in flotter Gangart wieder hinab in Richtung Tal. Hier zeigen die neuen Magura-Bremsen, was sie drauf haben: Bestens dosierbar und höchst wirksam – ein ausgezeichnetes Bremsgefühl. Und immer wieder das niedrige Fahrzeuggewicht mit seinem großen Plus, das spielerischen und damit auch sicheren Umgang mit der Enduro stets sicherstellt.

Ein mehrere Kilometer langes Straßenstück als Überleitung zu einer anderen Region, einem anderen Gelände-Charakter. Wie immer fahre ich am Ende der Gruppe und kann so gut sehen, was sich vor mir abspielt: Schon nach kurzer Strecke fahren die meisten Teilnehmer – obwohl ebener Asphalt – auf den Rasten steckend. Zu wundern brauche ich mich nicht, ihnen schmerzt der Hintern wohl ebenso wie mir – eine Sportenduro-Sitzbank ist eigentlich nichts anderes als ein unbequemer schmaler Notsitz, aber eben zu einem großen Teil zweckgebunden. Für diesen Fall kann man den Burschen mit seiner betagten 350er Suzuki nur beneiden, erst recht den Teilnehmer mit seiner neuen 250er Honda Rally – aber wo ist schon

das Angebot, das derart sportliche und dabei vergleichsweise komfortable Allround-Enduros in breiter Auswahl offeriert.

Zwei oder drei Kilometer mag die steinige Auffahrt sein, die in mehreren Serpentinen mit Geraden dazwischen an der Bergflanke hochführt. Nicht steil, aber unglaublich steinig und damit anstrengend holprig. Bei der hobbymäßigen Tempovorgabe fehlt es der Sportenduro auf diesem Untergrund an einer gewissen Zielstrebigkeit, Vorder- und Hinterrad verhüpfen fast laufend. Das Tourentempo ist zu langsam, um die Vorzüge der langen Federwege – vorn 300 und hinten 330 Millimeter – bei der insgesamt sportmäßig straffen Abstimmung zur Geltung zu bringen. Versuchsweise mal hundert Meter mit mehr Gas, dann kehrt Ruhe ein im Fahrwerk und die Husky läuft sauber geradeaus über den extrem groben Schotter.

Als Fazit aus dieser ganzen Episode „Sportenduro im Endurowander-Modus“ ergibt sich folgende Erkenntnis: Auf den ersten Blick ist eine auf Wettbewerbs-Einsatz ausgetragene waschechte Sportenduro keine echte Empfehlung für den Hobby-Geländefahrer. Besser würden sich für die verhaltene Gangart off road Modelle eignen im Stil einer Kawasaki KLX250 oder Yamaha WR250R mit langhubiger komfortabler Federung, die zwar deutlich schwerer sind als eine Sportenduro, aber immerhin noch in einem erträglichen Rahmen. Der Gedanke nützt jedoch nichts: Die beiden Beispiele sind Euro4-bedingt out, ähnliche Enduros sind heute fast gänzlich von der Bildfläche verschwunden.

Letztlich erweist sich die Sportenduro – hier am Beispiel der 250er Husky gezeigt – als Kombination aus niedrigem Gewicht, überragendem Handling sowie einwandfreier Fahrstabilität und hoher Motorleistung als passende Entscheidung auch für den Hobby-Geländefahrer, schlussendlich alternativlos. Wobei sich die Ausschau nach größeren Hubräumen als 250 Kubikzentimeter wegen des da-

Fotos: Bauer (7), Hermann (2)



**Magura-Bremse mit überragenden Werten für Dosierbarkeit und Wirkung**

mit verbundenen höheren fahrerischen Anspruchs weniger empfiehlt. Eine moderne 250er bietet dem Hobby-Enduristen Leistung mehr als genug und einen noch vor kurzer Zeit nicht für möglich gehaltenen tollen Leistungsverlauf.

Zu berücksichtigen bleiben natürlich auch bei der Entscheidung für eine Sportenduro die stattliche Investition von um die 10.000 Euro und das Wissen,



dass bei ungedrosselter Leistung in der Regel keine Straßenzulassung vorliegt. Oder der Blick auf etwas ganz anderes: Ein noch leichteres, noch handlicheres Gerät mit einer auch für die verhaltene Gangart komfortabel abgestimmten Federung, das sogar fürs Extreme taugt – zum Beispiel etwas wie die KTM Freeride.

*Norbert Bauer*

Polo

# Für alle Fälle



Kompletter Lieferumfang, Einzelteile für mehrere Funktionen

**E**s muss nicht unbedingt auf den Winter zugehen, wenn die Batterie mal schlapp macht. Das kann allemal passieren zum Beispiel nach langem Orgeln, wenn der Motor nicht auf Anhieb anspringen will, oder wenn der Akku schon altersschwach ist und das Fahrzeug längere Zeit nicht bewegt wurde. Anschieben? Klar, geht, wenn das Motorrad nicht zu schwer und der Hubraum nicht zu groß sind. Eine andere Hilfsmaßnahme ist das klassische Starthilfe-Kabel, sofern ein Fahrzeug mit ge-

sunder Batterie in der Nähe ist. Natürlich kann man sich auch eines Starthilfe-Sets mit Bleiakku bedienen, das dann allerdings in der Regel mehr als sieben Kilogramm schwer ist.

Die zeitgemäße Alternative ist ein leistungsfähiger kleiner Lithium-Ionen-Akku, gemeinsam mit Ladekabel und Polklemmen 490 Gramm leicht. Unter der Bezeichnung Dino Kraftpaket findet man so ein Starthilfegerät im Polo-Programm.

Mit 9 Amperestunden, die der Hersteller angibt, ist die entscheidende

Solide verpackt im robusten Reißverschluss-  
Etui



Frage nach der Kapazität schon beantwortet. Dazu wird ein auffallend hoher Startstrom von 200 Ampere geliefert, kurzzeitig sogar 400 Ampere. Das soll – wiederum nach dem Hersteller-Hinweis – genügen, um sogar einen Automobil-Benzinmotor bis drei Liter Hubraum zu starten. Aber Achtung: Das Starthilfegerät funktioniert nur gemeinsam mit angegeschlossener Fahrzeug-Batterie. Bis zu zehn Sekunden ununterbrochen darf dann bei aktiviertem Starthilfegerät der Elektrostarter betätigt werden, dann sind 30 Sekunden Pause fällig. 20 solcher Startversuche sollen möglich sein. Bei unserer Probe aufs Exempel haben wir uns auf zehn Starts beschränkt, denn unsere 350er Test-Beta sprang mit der Kombination aus entladener Original-Batterie und Starthilfegerät stets verlässlich sofort an.

Das Dino Kraftpaket kann allerdings noch mehr: Als Taschenlampe liefert es ein recht helles LED-Licht, das sich überdies in zwei verschiedenen Blink-Frequenzen schalten lässt. Über den USB-Anschluss kann außerdem ein Laptop oder ein Tablet mit Energie versorgt werden, auch ein Handy lässt sich laden. Umgekehrt kann man das Starthilfegerät über das mitgelieferte Fahrzeug-Ladekabel und die Zwölfvolt-Bordsteckdose laden. An Vielseitigkeit mangelt es also nicht. Die gängige Ladevariante ist freilich das ebenfalls mitgelieferte Stecker-Netzgerät.

Die Lieferung erfolgt im robusten Reißverschluss-Etui, etwa 23 mal 19 mal 4 Zentimeter groß. Das Startherät selbst hat die Abmessungen 130 mal 75 mal 24 Millimeter. **80 Euro** unter [www.polo-motorrad.de](http://www.polo-motorrad.de).



LED-Lampe an der Stirnseite, dazu USB- und Ladebuchse



Problemlos in der Anwendung, Funktion erfüllt

Fotos: Bauer (4), Gebhardt (2)

**Madhead**

# Für Tour und Grobes

Echte Endurostiefel,  
durch relativ geringes  
Gewicht auch touren-  
tauglich



Wer mit der Reiseenduro auf Tour gerne auch mal einen Abstecher ins Gelände wahrnimmt, darf oder muss sich in der Regel mit zwar tourentauglichen, aber meist nur begrenzt offroad-geeigneten Stiefeln zufrieden geben. Hier ist es anders, genau umgekehrt:

Der neue Madhead S4P ist von Haus aus auf echten Offroad-Betrieb ausgelegt und entsprechend ausgestattet.

Dieser Lederstiefel, vom Hersteller als Kombination für Adventure und Enduro bezeichnet, fällt durch eine großflächige Kunststoff-Armierung auf, wo-

Bedienerfreundliches System mit auswechselbaren Schnallen



bei der Schienbeinschutz oben aus einem kräftigen Kunststoff-Protektor besteht, darunter aus einer recht festen Polsterung. Gepolstert ist der Stiefel auch innen im gesamten Gelenkbereich. Die dicke sehr feste Sohle ist geklebt und vermittelt auch von unten Sicherheit.

Vier leicht zu bedienende verstellbare Kunststoff-Schnallen – geschraubt und damit auswechselbar – schließen den Schuh verlässlich, dazu der obligatorische Klettriiegel oben. Ausgestattet ist der Stiefel innen mit Textilfutter, im oberen Schaftbereich zusätzlich gepolstert. Das setzt zwar einen weiteren

Sicherheitsakzent, wirkt aber auch temperaturisolierend, was bei sommerlichen Temperaturen auch unangenehm sein kann.

Wer nasse Füße nicht fürchtet – denn eine Membran ist nicht geboten – oder bei Bedarf den klassischen Regenschutz drüber zieht, ist unter dem Adventure-Aspekt mit diesem Stiefel sehr gut bedient: Deutlich leichter als die meisten Endurosportstiefel und dennoch voll und ganz geländetauglich, dazu relativ preisgünstig. Schaffhöhe 40 Zentimeter, Gewicht 1640 Gramm, jeweils bei Größe 45. **180 Euro** unter [www.louis.de](http://www.louis.de).

Rolf Gebhardt

## Rost im Tank?

• **Selbermachen**  
ab 29,90 Euro

• **Machen lassen**  
ab 80,00 Euro

**Tel. 089/6062533**  
**www.tankrostschutz.de**



# WENIGER WIRD MEHR

Sherco überdenkt seine Modellpolitik für 2019 und beendet die Produktion der Sixdays-Modelle: Dafür sind die hochwertigen Factory-Modelle parallel verfügbar.



**Factory only:** Sherco setzt wie GasGas auf hochwertige Kayaba-Fahrwerks-Komponenten

Zum einen beenden die Franzosen die Produktion der Sixdays-Modelle und zum anderen stehen dadurch Ressourcen zur Verfügung,



die es ermöglicht, neben der bestehenden SE- und Racing-Modellpalette auch die High-End-Factory-Exemplare parallel anbieten zu können. Hinzu kommt, dass man ab sofort im Cross-Country-Segment eine waschechte 500er im Programm hat, die unter der Bezeichnung SCF 500 Crosscountry geführt wird.

Ob man eine 500er im Cross-Country-Sektor zwingend benötigt, sei dahingestellt, das darf sich jeder selbst beantworten. Doch mit nun drei Zweitaktern und vier Viertakten in den Varianten SE – was der Standard-Ausführung entspricht, die in Deutschland nicht verfügbar ist – Racing und Factory sowie SCF bietet Sherco eine imposante Modellpalette an, ohne die

tigung. Zudem kommt ein leistungsfähiger Spannungsregler für eine optimierte Stormversorgung zum Einsatz. Das WP-Fahrwerk wurde ebenfalls angepasst, was aber primär das Setup betrifft.

**Zweitakter:** Neue Kühlner mit vergrößerter Oberfläche sowie ein verbesserte Ansaugstutzen bis hin zu einem optimierten Schalldämpfer sind nur einige der Neuheiten. Die 125er erhielt einen neuen Kolben und eine verbesserte Kurbelwellenlager-Schmierung. An 250er und 300er wurden Motorleistung und Drehmoment erhöht, die Kühlung verbessert und eine Reduzierung der Reibung zwischen Kolben und Zylinder erreicht. Das hat eine Optimierung der elektronischen Auslasssteuerung zur Folge. Auch das Zündsystem erhielt ebenso ein Update wie der Vergaser.

Die **Viertakter** blieben nicht unangetastet: Die 250er agiert jetzt mit einem größeren Kolben und kleinerem Hub zur Verbesserung der Höchstleistung und des Ansprechverhaltens. Auch der Zylinderkopf wurde intensiv überarbeitet, was ebenso auf die Nockenwelle zutrifft. Die Höchstdrehzahl der 300er wurde erhöht, die Auslasskanäle sind bearbeitet und ein neues Hard-Soft-Mapping ist erstellt. Beide Hubräume bekamen einen leichteren Kupplungskorb zur Reduzierung der oszillierenden Massen.

Die Kompression der 450er und 500er wurde von 11,8 auf 12,3 angehoben, Kurbel- und Ausgleichswelle sind nun neu und das Mapping wurde angepasst. Noch kurz ein Wort zur 500er, die über einen mächtigen 98 Millimeter großen Kolben verfügt und für 2019 in Verbindung mit

einem neuen Mapping ein Leistungsplus von zwei PS erfuhr.

Zum Thema Sonderausstattung der Factory- und Cross-Country-Modelle stehen alle notwendigen Infos in den nebenstehenden Kästen. Die Sport-enduro-Modelle sind ab sofort verfügbar. Nur die 125er Factory steht erst ab Januar 2019 bereit.

Bei der Preispolitik hat man bei manchen Modellen zugelegt, dagegen die 125er um 200 Euro reduziert. Mittlerweile bewegt man sich auch bei den Viertakt-Factory-Modellen weit über der 10.000-Euro-Marke, was nicht wenig für eine Sherco darstellt. Denn damit ist man annähernd auf Augenhöhe mit KTM und Husqvarna. Mehr zu den fahrerischen Eindrücken folgt wie üblich in den gewohnt intensiven Praxistests in den folgenden Heftausgaben.

Sascha Christof

## Sonderausstattung Factory-Modelle

- Kayaba-Upsidedown-Gabel mit Closed-Cartridge-Technologie
- Blau eloxierte Excel-Felgen
- Galfer-Racing-Brems scheiben
- Blaues Stahl-Kettenrad mit Alukranz im Supersprox-Stealth-Design
- AXP-Kunststoff-Motorschutz
- Neken-Lenkerpolster
- Überarbeitetes Sitzpolster
- Selle-Della-Valle Grip-Sitzbezug
- Zwei-Komponenten-Gummigriffe
- Elektrolüfter
- 4T: Akrapovic-Auspuffanlage
- 2T: FMF-Auspuffanlage
- Leichte Shido-Lithium-Batterie
- Optimierter Batteriehalter

## Sonderausstattung Cross-Country-Modelle

- Gleiche Modifikation wie bei den Factory-Modellen
- Trail-Tech-Lüfter mit Temperaturanzeige
- MX-Startnummerntafel
- Dunlop-Geomax-Bereifung
- Straffes Fahrwerks-Setup
- Geschlossene Bremsscheibe vorn und hinten



**Supersprox-Stealth-Design:** Alu-Träger mit Stahl-Kettenrad-Ring für erhöhte Lebensdauer



**High-End:** Massiver AXP-Kunststoff-Motorschutz serienmäßig

**Cross-Country:** Vorn und hinten geschlossene Bremsscheibe

Viertakt	250 SEF-R	300 SEF-R	450 SEF-R
<b>Motor</b>			
Bauart	Flüssigkeitsgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor mit zwei oben liegenden Nockenwellen; vier Ventile, Elektrostarter		
Bohrung/Hub	76mm / 54,8mm	84mm / 54,8mm	95mm / 63,4mm
Hubraum	248,6cm³	303,7cm³	449,4cm³
Leistung	Nicht angegeben		
Kraftstoffversorgung	Elektronische Synerject-Einspritzung		
Zündung	CDI		
Getriebe	Sechsgang		
<b>Fahrwerk</b>			
Federweg vorn/hinten	300mm / 330mm		
Reifen vorn/hinten	90/90-21 / 140/80-18		
Tankinhalt	9,7l		

Zweitakt	125 SE-R	250 SE-R	300 SE-R
<b>Motor</b>			
Bauart	Flüssigkeitsgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor mit Membraneinlass, variabler elektronisch gesteuerter Auslasssteuerung, Elektrostarter		
Bohrung/Hub	54mm / 54,5mm	72mm / 66,4mm	72mm / 72mm
Hubraum	124,8cm³	249,3cm³	293,2cm³
Leistung	Nicht angegeben		
Kraftstoffversorgung	Keihin-Vergaser		
Zündung	Kokusai CDI		
Getriebe	Sechsgang		
<b>Fahrwerk</b>			
Federweg vorn/hinten	300mm / 330mm		
Reifen vorn/hinten	90/90-21 / 140/80-18		
Tankinhalt	10,4l		

Preise
<b>Viertakt</b>
• SEF 250 4T Racing <b>9.645 Euro</b>
• SEF 250 4T Factory <b>10.595 Euro</b>
• SEF 300 4T Racing <b>9.795 Euro</b>
• SEF 300 4T Factory <b>10.795 Euro</b>
• SEF 450 4T Racing <b>9.845 Euro</b>
• SEF 450 4T Factory <b>10.995 Euro</b>
<b>Zweitakt</b>
• SE 125 2T Racing <b>8.255 Euro</b>
• SE 125 2T Factory ab Januar 2019
• SE 250 2T Racing <b>8.765 Euro</b>
• SE 250 2T Factory <b>9.295 Euro</b>
• SE 300 2T Racing <b>8.875 Euro</b>
• SE 300 2T Factory <b>9.450 Euro</b>
<b>Cross Country</b>
• SCF Crosscountry 125 2T <b>8.345 Euro</b>
• SCF Crosscountry 250 2T <b>8.885 Euro</b>
• SCF Crosscountry 300 2T <b>8.895 Euro</b>
• SCF Crosscountry 250 4T <b>9.950 Euro</b>
• SCF Crosscountry 300 4T <b>10.055 Euro</b>
• SCF Crosscountry 450 4T <b>10.305 Euro</b>
• SCF Crosscountry 500 4T <b>10.365 Euro</b>

[www.sherco.com](http://www.sherco.com)



Alessandro Battig behielt die Führung  
in der Meisterschaft

# AUF DEM VORMARSCH

**Jugend triumphiert: Beim dritten Lauf zur  
Enduro-Europameisterschaft zeigten sich die  
Junioren wieder von ihrer starken Seite.**

Die Region rund um Skövde in Schweden ist vergleichbar mit dem Erzgebirge: Zwar fehlen die Berge, aber die Begeisterung für den Endurosport ist in diesem Landesteil am stärksten ausgeprägt. So stellte der örtliche Verein eine perfekt organisierte Veranstal-

tung auf die Beine, auch wenn die Sonderprüfungen überhaupt nicht „schwedisch“ anmuteten:

Die kurze Crossprüfung war auf der Wiese an einem Skihang, auch der zweite Endurotest führte fast ausschließlich über trockenes Wiesengelände, lediglich der erste Endurotest

hatte die erwarteten Waldpas-sagen mit Wurzeln und Steinen.

Ähnlich sah es auf der Strecke aus, wo viele Passagen über glatte Schotterpisten führten, die sonst für den Skilanglauf ge-nutzt werden. Doch überall, wo es ins Gelände ging, fuhren sich aufgrund der Trockenheit die Spuren tief aus, denn mit 160 Teilnehmern war das Fahrerfeld sehr groß. Aufgrund der teilwei-se heftigen Staubentwicklung wurden nur jeweils zwei Fahrer

pro Minute losgeschickt, was von Fahrerseite sehr positiv aufgenommen wurde.

Am ersten Tag gelang den Junioren mehr als ein Dreifach-Triumph: Die Plätze eins bis drei der Gesamtwertung gingen an die jeweiligen Klassensieger und sogar bis Platz fünf waren nur Junioren ganz vorn. Dieser Tagessieg ging an den Franzosen Thomas Dubost aus der Junioren-E1-Klasse, der auch am Vorabend schon den Prolog gewonnen hatte. In der letzten Sonderprüfung verlor dessen KTM-Teamkollege Hugo Blanjoue aus der Junioren-E2/E3-Klasse seinen zweiten Platz an den 125er-Fahrer Roni Kytönen aus der Unter-21-Jahre-Klasse. Roni ist der Sohn des finnischen Enduro-Weltmeisters von 1999, Vesa Kytönen.

„Ich hatte Pech mit dem einsetzenden Regen: Die Fahrer

vor mir kamen noch mit ein paar Tropfen davon. Aber als ich losfuhr, war die Strecke schon rutschig und ich hatte den Regen auf der Brille“, entschuldigte sich der Franzose.

Ähnlich erfolgreiches Bild der Junioren am Sonntag, wo sich Blanjoue diesmal den Tagessiege vor Dubost holte. Auf dem dritten Platz dann der Italiener Alessandro Battig, der Führende in der Overall-Meisterschaft. „Ich bin hier mit dem weichen Untergrund nicht so gut zurechtgekommen – deshalb war ich am ersten Tag nur Sechster“, räumte der Kawasaki-Fahrer ein. Er behält zwar die Führung in der Meisterschaft, doch Blanjoue ist bereits bis auf vier Punkte an ihn herangekommen. Das Finale findet drei Tage lang vom 14. bis 16. September in Polen statt und hat zusätzlich das klassische Abschluss-Cross.



Für Junior Thomas Dubost war die schnellste Zeit im Prolog die Grundlage zum Gesamtsieg am ersten Tag

## DIE DEUTSCHEN

Bester Deutscher wurde an beiden Tagen Jan Allers, der mit seiner 125er als hubraum-



Die letzten Startvorbereitungen bei schönstem Sonnenschein



Philipp Müller wuchs wieder über sich hinaus und wurde zweitbester Deutscher

## Parc fermé

Einer der heißesten Favoriten für einen Sieg war der schwedische Junior Erik Appelqvist, der auch schon in Deutschland verschiedentlich bei der GCC am Start war. Doch er hatte sich nach einem heftigen Sturz beim letzten schwedischen Meisterschaftslauf verletzt und ist noch außer Gefecht.

Der Sport hat die volle Unterstützung der Gemeinde Skövde, die unbedingt wollte, dass Fahrerlager und Start mitten in der Stadt waren. Der Verein revanchierte sich mit einem Prolog am Freitagabend, der flüssig gesteckt war und echte Zweikämpfe zeigte. Dieser Prolog war perfekt durchorganisiert wie der gesamte Wettbewerb. Man will sich wohl sogar demnächst um die Sixdays bewerben.

Der siebenfache Weltmeister Anders Eriksson hatte sich entschlossen, in Skövde zu starten. „Es ging zwar für mich um nichts, aber ich habe mich in jeder Runde mit dem Führenden der Klasse, dem Polen Sebastian Krywult, duelliert.“ Der Lohn für die Mühen des mittlerweile 45-jährigen Sherco-Markenbotschafters war der Doppelsieg in der Seniorenklasse.

Neben den großen Motorradmarken von KTM, Husqvarna, Yamaha und Honda finden sich nur wenige der kleineren Hersteller in der Europameisterschaft: Immerhin neunmal war Sherco am Start, aber nur je viermal TM und Beta und mit je einer Maschine GasGas und Kawasaki.

schwächerster deutscher Fahrer unterwegs ist. Doch der KTM-Fahrer zeigte sich erneut topfit, auch wenn er am zweiten Tag einräumte: „Die erste Runde lief bei mir überhaupt nicht, im



Der 22jährige Junior Hugo Blanjour auf Frankreich dominierte am zweiten Tag

zweiten der drei Durchgänge bin ich teilweise fast 20 Sekunden schneller pro Prüfung gefahren.“ Nach den ersten vier Prüfungen lag er mit Philipp Müller und Eddi Hübner tatsächlich noch innerhalb einer einzigen Sekunde.

In der Meisterschaft liegt Allers auf dem fünften Platz der mit 31 Teilnehmern stark besetzten Junioren-Klasse der unter 21-Jährigen.

Unter Wert geschlagen wurden sowohl Hübner als auch Robert Riedel. Bei Hübner war einfach der Wurm drin, es klappte an diesem Wochenende nichts. Am ersten Tag gab er sogar vorzeitig auf, nachdem er sich nacheinander beide Füße heftig angeschlagen hatte.

Riedel saß durch sein gebrochenes Bein nach viereinhalb

Wochen erstmals überhaupt wieder auf einem Motorrad und war zusätzlich noch von einer Darmerkrankung geschwächt: Bis zum Donnerstag lag er noch im Wohnwagen statt wenigstens die Prüfungen abzulaufen. Am Sonntag dann ein fast schon versöhnlicher sechster Tagesrang, aber trotzdem ging der dritte EM-Rang in der kleinen Viertakt-Klasse – vorübergehend – verloren.

Erstmals international am Start waren der gerade 16 Jahre alt gewordene Oskar Wolff und Nadine Maier, die bei den Sixdays in der Damen-Trophy starten wird. Beide verpassten die Punkteränge, kamen aber an beiden Tagen erschöpft ins Ziel.

*Robert Pairan*

Mit Vollgas durch die schwedischen Wälder: 125er-Fahrer Jan Allers als schnellster Deutscher



## ERGEBNISSE

**Overall 1. Tag:** 1. Thomas Dubost (F), KTM; 2. Roni Kyönen (FIN), Husqvarna; 3. Hugo Blanjour (F), KTM; 44. Jan Allers (D), KTM; 59. Philipp Müller (D), Beta; 72. Nico Rambow (D), KTM; 77. Gerrit Helbig (D), KTM; 83. Maximilian Müller (D), Beta.

**2. Tag:** 1. Blanjour; 2. Dubost; 3. Alessandro Battig (I), Kawasaki; 40. Allers; 47. Müller; 49. Rambow.

**EM-Stand nach sechs von neun Tagen:** 1. Battig, 95 Punkte; 2. Blanjour 91; 3. Dubost 68.

Alle Ergebnisse unter [www.Enduro-Eropa.com](http://www.Enduro-Europa.com)

# ENDURO Test- und Fahrberichte zum Nachbestellen:\*

\*So lange Vorrat reicht!

Ausgabe

Testbericht

Ausgabe

Testbericht

Ausgabe

Testbericht

## ABP

ABP-Beta RR 125LC  
PR5 Extreme

ETrek

6/17

## GasGas

EC 250 E Racing  
EC 250 EnduroGP  
EC 300  
EC 300 Racing Peltola  
EC 300 E Racing  
EC 300 Racing E4

KX 250F Pfeil-Edition  
Versys-X 300

2/18

## KTM

125 XC-W  
150 XC-W  
250 EXC 2016  
250 EXC-F  
250 EXC TPI  
300 EXC

4/15, 12/15  
7/17, 1/18

11/17, 5/18

## Himalayan

## Sherco

300 Si Sixdays Limited Edition  
SE-R 125  
SEF-R 250  
SE-R 300  
SEF-R 300 Sixdays  
SEF-R 450

4/17

4/16

11/17

12/17

11/17

3/18

12/16, 4/17

## Suzuki

Suzuki V-Strom 250  
Suzuki V-Strom 650  
Suzuki V-Strom 650 XT  
7/16, 10/16, 8/17, 7/18  
Suzuki V-Strom 650 XT ABS  
Suzuki V-Strom 1000  
HRT-RM-R 450 Rallye

12/17

6/17

4/16

9/15

7/15,

6/17

1/16

## SWM

RS 300 R  
RS500 R  
RS 650 R  
Silver Vase 440  
SuperDual T

3/16

4/16, 5/16

11/15, 7/16

11/16

9/17, 7/18

## Touratech

Touratech-BMW R 1200 GS  
Rambler

3/17

## Triumph

Tiger 800 XCx

10/15

## Yamaha

WR 250F  
WR 250 2T  
WR 450F  
SCR950 Scrambler

4/15, 4/18, 9/18

6/16

4/16, 5/16, 7/17, 4/18,

7/18, 8/18

7/17, 10/17

## Electric Motion Sport

Electric Motion Sport  
EScape

## Kawasaki

KLX 250  
KX 250F

## Montesa

4Ride

4/16, 10/16

## Mondial

Mondial SMX 125i Enduro

11/17

## MZ

MZ 250 Thomas Mäser

9/16

## Royal Enfield



Senden Sie mir bitte folgende ENDURO-Ausgabe(n) zum Stückpreis von € 3,90 zuzüglich Versandkosten

Bezahlung per Bankeinzug:  BIC \_\_\_\_\_ IBAN \_\_\_\_\_

Bezahlung per Rechnung:

Unterschrift \_\_\_\_\_ Datum \_\_\_\_\_

Ausgabe(n):

Kopie (falls Heft ausverkauft,  
Kopie zum gleichen Preis)

Thema



Thema



Thema



Thema

Einfach online [www.enduro-press.de](http://www.enduro-press.de)

oder absenden an:

ENDURO-Verlagsges. mbH, Adlerstraße 6, 73540 Heubach

Adress-Aufkleber für die Zusendung Ihrer bestellten Ausgabe(n)  
bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

Vorname, Name: \_\_\_\_\_

Straße: \_\_\_\_\_

Postleitzahl, Ort: \_\_\_\_\_

# **ENDURO** Test- und Fahrberichte zum Nachbestellen:\*

\*So lange Vorrat reicht!

**Testbericht**

**Ausgabe**

**Testbericht**

**Ausgabe**

**Testbericht**

**Ausgabe**

## **Aprilia**

ETV 1000 Caponord

10/01

## **Honda**

ETX 125

5/99

SW Mo-Tech Africa Twin 750

12/98

## **400 LC4 Enduro**

12/93,

Pegaso 125

3/91

Varadero

12/98, 7/99

400/520 Prototyp

9/99

## **BMW**

F 650

12/93

Vigor 650

3/00

F 800 GS

2/09, 4/09, 9/09, 12/09

WTS Transalp

12/98

Touratech R 1150 GS

12/99

XR 600

8/98

R 850 GS

6/99

XRV 750 Africa Twin

6/99,

520 EXC Racing

3/00

R 900 RR

10/01

620 SXC

620 LC4 Super Comp.

3/99,

R 1100 GS

7/99

620 LC4 Marathon

640 Adventure

1/98

R 1150 GS

9/99, 7/01

640 Adventure R

8/98

8/98

Knot-BMW F 650

8/98

660 Rallye

6/99

3/00

## **Cagiva**

Gran Canyon

8/99

## **Husaberg**

FE 501

4/99, 12/99, 3/00

## **Maico**

Egu 125

3/91

## **CCM**

604E Raider

1/98

## **Husqvarna**

TC 570

9/01

## **Sachs**

ZX 125

5/99

## **GasGas**

EC 250

3/10

## **Kawasaki**

KLX 650

10/00

## **Triumph**

Tiger

8/99

## **Gespann**

EML-BMW-Degenhardt

9/99

## **KTM**

200 EXC

11/94

## **Vertemati**

Vertemati 492

4/99

## **Highland**

950 V2 Outback

5/99

250 EXC

8/99

## **Yamaha**

TT 600 R

11/94

250 EXC Racing

3/10

YZ 426 F

9/01

12/99



Senden Sie mir bitte folgende **ENDURO-Ausgabe(n)** bis 11/01 zum Stückpreis von € 3,- zuzüglich Versandkosten

Bezahlung per Bankeinzug: BIC \_\_\_\_\_ IBAN \_\_\_\_\_

Bezahlung per Rechnung:  Unterschrift \_\_\_\_\_ Datum \_\_\_\_\_

**Ausgabe(n):**  **Kopie** (falls Heft ausverkauft,  
Kopie zum gleichen Preis)

Thema



Thema



Thema



Thema

Einfach online [www.enduro-press.de](http://www.enduro-press.de)  
oder absenden an:

ENDURO-Verlagsges. mbH, Adlerstraße 6, 73540 Heubach

Adress-Aufkleber für die Zusendung Ihrer bestellten Ausgabe(n)  
bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

Vorname, Name: \_\_\_\_\_

Straße: \_\_\_\_\_

Postleitzahl, Ort: \_\_\_\_\_

## Delius Klasing

### Curves: Frankreich

**D**er Titel dieser Buchreihe ist unmissverständlich und der Untertitel dieser aktuellen Ausgabe stellt klar: Es geht ums Kurvenfahren im weitesten Sinn, konkret um die Route des Grandes Alpes. Pässekenner zählen diese buchstäblich grandiose Route zu den schönsten Strecken der Welt. Die Reise beginnt in Martigny wenige Kilometer südlich vom Genfer See und führt auf rund 700 Kilometern Länge über 16 Hochalpenpässe nach Nizza an der Côte d'Azur.



## DuMont

### Provence

**S**chon seit Jahrhunderten schwärmen die berühmtesten Maler von den reichen Farben und vom besonderen Licht der Provence, im Untertitel dieses Buchs als das Licht des Südens bezeichnet. Aber nicht nur Künstler zieht diese wohl reizvollste Region Frankreichs in ihren Bann. Sondern eben auch Motorradtouren-Fans, die sich gerne gefangen nehmen lassen von herrlichen Kurvenstrecken und fantastischer Landschaft in der Hoch-Provence, oft mit alpenländischem Charakter, aber in Mittelmeer-Atmosphäre. Hinfahren, dort fahren und begeistert sein ist eins. Das vorliegende Buch aus der Reihe Bildatlas, fast A4 groß, zeigt in beeindruckenden Farbfotos – mitunter jeweils doppelseitig – das ganze vielseitige Spektrum dieses Landstrichs.

Das beginnt mit dem Kapitel „Impressionen“, das anhand zahlreicher Bilder erst mal mit dem typischen Provence-Flair bekannt macht. Dann geht es Kapitel für Kapitel um reizvolle romantische Orte oder die imposante Bergwelt samt tollen Strecken, ergänzt jeweils durch eine Straßenkarte im Maßstab von etwa 1:350.000. Angereichert auch mit zahlreichen Tipps zu Sehens- und Erlebenswertem, zu Landschaft und Unterkunft. Zum Beispiel eine Bootsfahrt in der Verdon-Schlucht, dem zweitgrößten Canyon der Welt, die riesigen violetten Lavendelfelder um

„Das Glück genießen, die Geraden des Alltags zu verlassen“ – dieses Zitat aus dem Vorwort lässt sich sehr gut als Motto dieses Buchs verstehen. Denn Kurven-Begeisterung kommt hier nicht nur mit dem fast A4 großen Format rüber, das unzähligen großformatigen Farbfotos Platz gibt, sondern auch durch den stets kurzweiligen begleitenden Text. Er ist nie zu lang, mithin nicht langweilig, zumal er im lockeren Erzählstil verfasst ist. So kommt der Streckenverlauf mit allerlei unterhaltsamen Ausschmückungen sehr gefühlsbetont zur Geltung, ohne dass die Konzentration allzu sehr auf nüchterne Fakten gerichtet wird. Dennoch fehlt es nicht an handfesten Informationen, der Verlauf und die Länge der Strecke – jeweils als Etappe geschildert – sowie das Höhendiagramm zählen zur Grundausstattung. Sogar ein Anhaltspunkt für die Fahrzeit wird jeweils genannt.

So erlebt man die fünf Etappen ganz hautnah: Allein sieben der beschriebenen Pass-Erlebnisse führen über mehr als 2000 Meter Höhe, darunter der Col de l'Iseran mit fast 2800 Metern als höchster Straßenpass der Alpen. Fast nebenbei gibt es noch Restaurant- und Hotel-Empfehlungen entlang der Route. Übrigens ist auf keinem einzigen der teilweise atemberaubenden Strecken- und Landschaftsfotos innerhalb der einzelnen Etappen-Beschreibungen ein Fahrzeug abgebildet, so dass sich der Anblick der teils von oben fotografierten Kurven ganz unvoreingenommen genießen lässt. Und: Keine Doppelseite ohne großformatiges Foto oder Fotos: Ein echtes Bilderbuch, das Appetit macht. 256 Seiten, 262 Farbfotos und zu jeder Etappe ein großzügiger Karten-Ausschnitt mit dem Streckenverlauf. **15 Euro** im Buchhandel oder unter Telefon 0521-559955.

die kleine Stadt Sault oder den kurvenreichen Anstieg des Mont Ventoux. Es lässt sich auch so sagen: Was Natur und Klima in dieser Region schon bieten, wird vom Fahr-Erlebnis in dieser faszinierenden Landschaft perfekt ergänzt.

Ein Service-Teil schließt sich an mit Infos zu Anreise, Essen und Trinken sowie Unterkünften, dazu ein geschichtlicher Überblick, Literatur-Hinweise und als Statement zur besten Reisezeit die Feststellung, dass es sich bei der Provence dank mediterranem Klima um ein Ganzjahres-Reiseziel handelt. Also – Motorrad gesattelt und nichts wie hin. 121 Seiten, **10 Euro** im Buchhandel.



# ERLEUCHTUNG

**24-Stunden-Wettbewerb und ein geeigneter Scheinwerfer an der Enduro? Dann wird ein leuchtstarkes Exemplar von Trail Tech zur Pflicht.**



**Yamaha WR: Einer der wirksamsten Original-Scheinwerfer an einer Sportenduro, großer Reflektor**



**Die Trail Tech X2 Scheinwerfer-Lösung ist adaptierbar, Universal (links) und KTM/Husqvarna (rechts), die SC4-Lampe High-Beam sorgt für die notwendige Ausleuchtung im Nahbereich, das MR16-Fernlicht ist für höheres Tempo zwingend notwendig**

Jede Sportenduro ist mit einem Scheinwerfer ausgestattet, um der Straßenzulassung gerecht zu werden. Im Fall unserer Dauertest-Yamaha WR450F hat man sich besonders Mühe gegeben und einen vergleichsweise großen Reflektor montiert, um auch einen artgerechten Einsatz bei Nacht möglich zu machen. Die europäischen Sportenduro-Hersteller setzen hier nach wie vor auf Sparflamme, betrachtet man die dafür sehr sportlich wirkenden Scheinwerfer mit äußerst geringer Lichtausbeute. KTM und Husqvarna haben hier aktuell schon eine deutlich effektivere Version am Start, was aber für den Offroad-Einsatz bei Nacht nach wie vor nicht ausreichend ist.

Da die Yamaha demnächst bei einem 24-Stunden-Rennen zum Einsatz kommt, muss für den Sportheinsatz eine passende Lösung her. Ein Eigenbau kommt nicht mehr in Frage, weshalb wir uns für den Doppelscheinwerfer X2 vom amerikanischen Hersteller Trail Tech entschieden haben. Hierbei handelt es sich um eine Universal-Lösung für alle Motorräder – es gibt auch eine KTM-spezifische Variante – die wie auch die Original-Scheinwerfer über Gummilaschen an den Gabelholmen und zwei Pins auf einer mitgelieferten Halteplatte oder den originalen Bohrungen bei KTM befestigt werden.



**Universal-Kit: Schaltereinheit mit Kabelbaum, Montagehilfen, Bremsleitungs-Führung**



**Alle Bauteile sind als Ersatzteil verfügbar: Leuchtmittel und Stein-Schlagschutz sind für den Notfall wichtig**

Die Verkabelung ist denkbar einfach, da man hierfür die serienmäßigen Leitungen nutzen kann. Teilweise sind sogar die Steckverbindungen passend, so dass es nur Plug & Play bedeutet. Zusätzlich wird eine Schaltereinheit am Lenker befestigt, so dass man zwischen Fern- und Abblendlicht während der Fahrt wählen kann. Für den Offroad-Einsatz im Wettbewerb empfiehlt es sich, eine Kunststoff-Abdeckung für 17 Euro zu montieren, da sie Beschädigungen am Scheinwerfer durch hochgeschleuderte Steine des Vordermanns verhindert. Nachteil dabei sind die erhöhte Hitzeentwicklung und eine etwas geringere Leuchtweite.

Mit 3235 Lumen sollte in der High-Beam-Stellung dennoch genug Restlicht übrig bleiben, um die Nacht zum Tag zu machen. Nur mit Abblendlicht sind noch immer 1850 Lumen aktiv.

Der Energiebedarf liegt bei voller Ausnutzung der möglichen Lichtleistung bei 70 Watt, was jede Sportenduro dank vorhandener Lichtmaschinen-Leistung vertragen kann. Möchte man ein Cross-Gerät einsetzen, dann sollte man dies im Praxistest vorab prüfen, da mittlerweile durch diverse Verbraucher wie elektronische Einspritzung, Launch-Control und Co. doch ein gewisser Strombedarf notwendig wird.

Wie sich die Trail Tech X2 im Offroad-Einsatz schlagen wird, ist in den kommenden Ausgaben nachzulesen, sobald wir den 24-Stunden-Einsatz im Rahmen unseres Dauertests absolviert haben. Dann wird auch umfassend über die Performance des Trail Tech X2 Doppel-Scheinwerfers unter verschärften Bedingungen berichtet.

*Sascha Christof*

## Details Trail Tech X2 Torch

- Halogen: 2 x 35 Watt
- Lichtstärke: 3235 Lumen (Fernlicht), 1850 Lumen (Abblendlicht)
- Farbtemperatur: 5600 Kelvin
- Leuchtwinkel: 22 Grad (Fernlicht), 12 Grad (Abblendlicht)
- Energiebedarf: 70 Watt (Fernlicht), 35 Watt (Abblendlicht)
- Lebensdauer minimal: 1000 Stunden
- Einstellmöglichkeiten: Abblend- und Fernlicht, Position einstellbar
- Lieferumfang: Trail Tech X2 Scheinwerfer, vormontierter Kabelbaum, Lichtschalter, englischsprachige Beschreibung, Bremsleitungsführung, Universal-Adapter-Kit
- Maße: 330x307x90mm (LxBxH)
- Gewicht: **806g**

**Der optionale Kunststoff-Steinschlagschutz ist im Wettbewerb unverzichtbar**



## Preise

- Trail Tech X2 Torch universal ab **144 Euro**
- Trail Tech X2 modellspezifisch ab **155 Euro**
- Ersatz-Lampe MR16 51mm **8,50 Euro**
- Ersatz-Lampe SC4 102mm **15 Euro**
- Ersatz-Montagegurt **59,50 Euro**
- Steinschlagschutz **17 Euro**
- Dekorsatz auf Anfrage

**Bezugsquelle:**  
Partseurope-Händlernetz

[www.trailtech.net](http://www.trailtech.net)  
[www.partseurope.eu](http://www.partseurope.eu)



**Regen und Hitze: Das bescherte der „Nordbayern-Serie“ für den lizenzenfreien Klassik-Endurosport ein regelrechtes Kontrastprogramm.**

# KONTRAST-PROGRAMM

Als sich die Klassik-Endurogemeinde in Sonnefeld eingefunden hatte, wurde eine mehrwöchige Hitzewelle just für das Veranstaltungs-Wochenende von einer zweitägigen Regenfront abgelöst. Der Regen sorgte dann auch rasch dafür, dass sich die Sonderprüfung auf dem vereinseigenen Motocross-Gelände samt angrenzender

Wiese in eine lehmige Schmiede verwandelte und für die Teilnehmer zu einem besonderen Anspruch werden sollte.

Doch die erste Herausforderung war für viele die technische Abnahme. Obwohl in der Ausschreibung stand, dass nur „straßenzugelassene“ Reifen akzeptiert würden, hatten etliche Teilnehmer Crossreifen

montiert und wurden glatt bestrafen, sofern kein Reifenprüfzeichen festgestellt werden konnte. Das Dilemma samt Diskussionen war natürlich groß, zumal vor Ort keine Möglichkeit bestand, Reifen zu kaufen. Andere Veranstalter, denen diese Thematik ebenfalls unter den Nägeln brennt, haben sich zwischenzeitlich klar positioniert und schreiben vor, dass nur noch FIM-Bereifung akzeptiert wird.

Wie wichtig dieses Thema sein kann, zeigte sich dann bereits am nächsten Tag, als ein



**Klassen- und Tagessieger Axel Niechoj kam mit der 175er Kramer-Rotax aus dem Jahr 1980 im Sonnefelder Schlamm bestens zurecht**



Teilnehmer in einen schweren Verkehrsunfall verwickelt wurde. Denn spätestens wenn die Polizei auf den Plan gerufen wird, ist es wichtig, dass die eingesetzten Sportmotorräder tatsächlich auch den StVZO-Vorgaben entsprechen. Sollte in so einem Fall ein Erlöschen der Betriebserlaubnis durch falsche Bereifung festgestellt werden, droht neben juristischem Ärger vor allem der Verlust von meist dringend benötigten finanziellen Versicherungs-Leistungen. Hier ist sicher ein Umdenkungsprozess im Teilnehmerfeld vonnöten.

Doch als am Sonntagmorgen die Startflagge fiel, war der Reifenstress bei den meisten verdaut und die Konzentration galt nun den fahrerischen Elementen. Die waren nämlich nicht nur in der rutschigen Sonderprüfung gefragt, sondern auch auf der sehr anspruchsvollen Geländerunde mit einem hohen Anteil von Wald- und Wiesenwegen sowie auch schönen

Auf- und Abfahrten. Die 45 Kilometer lange Strecke „Rund um die Hohe Aßlitz“ war vor allem durchsetzt von einer Vielzahl von teilweise ellenlangen Waldbachsen, auf denen sich die Baumwurzeln geradezu aneinanderreihen. Diese „Wurzelbehandlungen“ entwickelten sich natürlich durch den andauernden Regen ebenfalls zu einer heftigen Rutschpartie, vor allem für etwas weniger Erfahrene oder weniger Geübte, für die jedoch zusätzlich auch die Umfahrungsstrecken der Gespanne zur Verfügung standen. Kurzum, die 49. Enduro-Zuverlässigkeitssfahrt in Sonnefeld entwickelte sich vor allem durch die äußerlichen Bedingungen zu einer äußerst anspruchsvollen Gelände fahrt.

Unter Rücksichtnahme auf ältere oder auch auf weniger leistungsstarke Fahrer wurde dann vom Veranstalter die dritte Runde kurzfristig gestrichen, was dem Gelände fahrspaß insgesamt keinen Abbruch tat, denn auch etliche von den „alten Hasen“ waren nach den zwei Sonnefelder Regenrunden ordentlich geschlaucht. Eigentlich hat nichts

**Verstärkte Konzentration bei der genauen Reifenkontrolle im Zug der technischen Abnahme**

gefehlt in Sonnefeld – außer vielleicht die Sonne.

Sonne gab es dafür dann reichlich, als der zweite nordbayerische Klassiker, die 40. Oberpfälzer ADAC-Gelände fahrt in Sulzbach-Rosenberg auf dem Programm stand. Während zwischenzeitlich die Läufe der DEM in Burg und Waldkappel wegen Waldbrandgefahr durch die andauernde Hitze abgesagt werden mussten, konnte die Veranstaltung in der Oberpfalz planmäßig stattfinden. Gewiss auch dadurch begünstigt, dass diese Geländerunde durch die strengen Vorgaben der Umweltbehörde diesmal mit einem etwas geringeren Anteil an reinen Geländepassagen auskommen musste.

**Hans-Friedrich Fischer, Deutscher Geländemeister von 1986, beherrscht die 125er Hubraumklasse noch immer und wurde mit seiner Honda Klassensieger in Sulzbach-Rosenberg**

**Die Motorleistung in Vortrieb umzusetzen war auf dem nassen Lehmboden in Sonnefeld oftmals sehr schwierig**





Mit erkennbarem Fahrspaß treibt Walter Spacek aus Wien die Husaberg über einen der schnellen Oberpfälzer Waldpfade

Fotos: Fischer (3), Loistl (2), Rose (3)



Dennoch war es der rührigen Truppe um AMC-Vorstand Manuel Pirner möglich, einige sehr schöne Trails über sandige Wald- und Wurzelpfade mit in die Strecke zu integrieren. Doch auch etliche der kurvenreichen Schotterstraßen, die durch die hügelige Landschaft samt deren schattigen Waldgebieten führten, machten sonntägliche Laune beim manchmal einfachen nur Dahnrollen.

Letzteres war an einigen Stellen dringend geboten, um den Staub einigermaßen in Grenzen zu halten. Lediglich auf der Sonderprüfung, die sehr weiträumig auf einem abgeernteten Feld abgesteckt war, brauchte auf die Staubentwicklung dann keine Rücksicht mehr genommen zu werden. Es war eine bunte Mischung zwischen engen zackigen Kurven, flüssigen schnellen Passagen und erneutem Gezacke, das es für die Spitzensfahrer unter vier Minuten pro Durchgang zu absolvieren galt. Da der sandige Boden einen tollen Grip bot, wurde Gas gegeben, was das Zeug hiel. Die sandigen Staubfontänen über dem Sonderprüfungsgelände waren dadurch kilometerweit sichtbar.

**Das Sidecar-Team**  
Jörg Ollhoff und  
Jörg Regg auf  
Wasp-Yamaha  
konnte in Sulzbach-Rosenberg die Gespannklasse für sich entscheiden

Der Fahrspaß kam hier wahrlich nicht zu kurz und wie immer gab jeder sein Bestes. Für die allermeisten Teilnehmer ist Klassik-Enduro nur Hobby und Freude am historischen Geländesport, doch für etwa 30 Teilnehmer aus Österreich ging es in Sulzbach-Rosenberg auch um Punkte und Platzierungen für die Meisterschaftsserie der Enduro-Senioren Austria. Ex-Staatsmeister Berni Walzer und seine österreichischen Kollegen unterstrichen dann auch mit Spitzenplatzierungen nachhaltig, dass sie den deutschen Enduro-Klassikspezialisten bei der Sekundenhatz auf altem Motorradmaterial um nichts nachstehen.

Die beiden nordbayerischen Geländesport-Klassiker warteten wieder einmal mit prall gefüllten Starterfeldern auf, wie immer auch inklusive der

Seitenwagenszene, und unterstrichen damit erneut den nach wie vor großen Zuspruch, den der Klassik-Enduro-Breitensport aktuell hat. Und mit einer feinen Idee, die bei den Teilnehmern guten Anklang fand, ließ der AMC Sulzbach-Rosenberg dann im Ziel seinen „heißen Geländetag“ ausklingen: Jeder bekam beim Zieleinlauf eine schöne und aufwendig gestaltete Erinnerungsplakette um den Hals gehängt und wurde auch noch kurz zu seinen persönlichen Eindrücken befragt. Eine Geste, die auch einmal die Wertschätzung eines Veranstalters gegenüber seinen Teilnehmern zum Ausdruck bringt – einfach toll und durchaus nachahmenswert.

Bernd Loistl

Ergebnisse unter [amc-sonnefeld.de](http://amc-sonnefeld.de) und [amc-sulzbach-rosenberg.de](http://amc-sulzbach-rosenberg.de)



Ein Zielenmpfang wie für „Finisher“: Yamaha-Fahrer Bernd Singer hat sichtlich Freude an seiner Medaille

# Geballtes Wissen

Über ATVs, Quads, Side-by-Sides, UTVs, Buggys, Dreiräder, Trikes, Elektro- & Spezialfahrzeuge und Anhänger



**ATV&QUAD Magazin • ATV&QUAD Katalog 2016**  
**[www.ATV-QUAD-Magazin.com](http://www.ATV-QUAD-Magazin.com) • [www.Quad-Markt.com](http://www.Quad-Markt.com)**

## ATV&QUAD

gibt's im gut sortierten Zeitschriften-Handel, auf der Webseite [www.ATV-QUAD-Magazin.com](http://www.ATV-QUAD-Magazin.com) und bei diesen Quadhändlern, Vermieter und Touren-Veranstaltern:

**Österreich (+43...) 2540** Bad Vöslau: MotoBike Winkelmayr, 02252/ 763 16; **3322** Viehdorf Seisenegg: Quadcenter Seisenegg, 0664/ 242 00 50; **3372** St. Martin Ennsbach: Actionpark Amstetten Ost, 07412/ 525 52; **3382** Loosdorf: WAT-Werkstattausrüster.at, 02754/ 200 28; **3823** Weikertschlag an der Thaya: Dynamite Tours, 0664/ 8829 53 29; **3860** Heidenreichstein: Motorfun B30, 02862/ 337 43-30; **4204** Reichenau im Mühlkreis: Watzinger PowerSports, 07211/ 200 40-31; **4800** Attnang Puchheim: Fahrzeugbedarf Kotz, 02236/ 41 480-3700; **4906** Eberschwang: Hasi Moto, 06761/ 347 70 65; **5280** Braunau: Moto Shop Bar, 07722/ 648 75; **5550** Radstadt: Bichler Maschinen, 06452/ 202 67; **6114** Kollass: Fahrzeugbedarf Kotz, 05224/ 661 88-10; **6714** Nüdziers: Vonblon, 05552/ 638 68; **8054** Graz: Erlebniswelt Moselebauer, 04350/ 2333

**Schweiz (+41...) 2558** Aegerten: Conrey Offroad Technik, 032/ 372 76 88; **3132** Riggisberg: Gantrisch Quad Tours, 031/ 802 12 17; **3754** Diermtingen: Wirihorn Garage, 033/ 681 21 09; **3985** Münster: Wehren AG, 027/ 973 33 03; **4536** Attiswil: SL Motorbike, 032/ 636 09-30; **5070** Frick: Quad Country Kunz, 062/ 871 91 03; **5224** Full Reutigen: ATVShop.ch, 044/ 576 16 05; **5442** Fislisbach: QuadTech Koch, 079/ 399 86 23; **5512** Wöhrlschwil: Friedli Fahrzeuge, 056/ 481 71-81; **6203** Sempach Station: Schmidli Sport, 079/ 691 39 59; **7203** Trimmis: Garage Jann Graf, 081/ 416 30 30; **7270** Davos: Hoffmann + Rüesch, 081/ 413 26 44; **8102** Oberengstringen: Eigensatz Garage, 044/ 750 39 59; **8132** Egg bei Zürich: Quad & Kleingeräte Service Bühler, 043/ 277 02 82; **8450** Andelfingen: Wepfer Technics, 052/ 316 24 52; **8536** Hüttwilen: HuberTech, 079/ 349 02 29; **8704** Herrliberg: Bürgi.ch, 044/ 915 23 57; **8802** Kilchberg: HB-Adventure Switzerland, 056/ 424 31 44; **9100** Herisau: JTW Motorsport, 071/ 361 20 61; **9320** Arbon: ATV Action Arbon, 071/ 868 77-62; **9444** Diepoldsau: Rogi Quad, 071/ 733 13 44

**Deutschland (+49...) 01776** Hermsdorf: Schelle KFZ-Meisterbetrieb, 035057/ 549 40; **02694** Malschwitz Niedergurig: Siebenbürger Autohaus, 03591/ 27 65 90; **04683** Naunhof Fuchshain: Quadcenter Lehmann, 034297/ 14 91 99; **06231** Bad Dürrenberg: RMX Racing, 03462/ 5848-0; **06526** Sangerhausen: quad-Ro, 03464/ 27 77 06; **06729** Elsterode Barmitz: Quadfactory Beitter, 034424/ 215 83; **18276** Güstrow Badendiek: Autoscheune Gerlach, 038458/ 202 13; **22926** Ahrensburg: Mehrautomobile, 04102/ 80 38 90; **23936** Grevesmühlen: Ostsee Quads, 03881/ 759 94 23; **24582** Borgholzen: Der Bikershop, 04322/ 2272; **24972** Quern: Quad Center Quern, 04632/ 1205; **27308** Kirchhellen Verden: Scholl's Motorrad, 04236/ 687; **28832** Achim: MAS Michele Auto-Service, 04202/ 8830-0; **29303** Bergen: Motor Service Hohls, 05051/ 91 03 03; **31623** Drakenburg: Scholl's Motorrad, 05024/ 98 15 16; **33699** Bielefeld: Quad-Company.de, 0521/ 329 30-50; **34327** Körle: Axels Boxenstop, 05065/ 92 27 99; **34513** Waldeck Sachsenhausen: Quad Center Edesee, 05634/ 99 42 26; **35398** Gleien: RHQ Quads, 0641/ 96 04 66; **36110** Schiltz: ZCZ Zweirad-Center Zöller, 06642/ 1666; **36272** Niederaula: Motorrad Service Hoffmann, 06625/ 8954; **41238** Mönchengladbach: MotorCenter Mönchengladbach, 02166/ 147 11 93; **45239** Essen: Starbuggy, 02056/ 584 73 29; **46284** Dorsten: Sabine's Roller Shop, 02362/ 952 91 20; **47506** Neukirchen Vluyn: E-ATV Adventure World, 02845/ 98 05 25; **47608** Schwanenfeld: Zweirad Schatten / Shadow Quad, 02831/ 6070; **48336** Sassenberg: 3pp, 02583/ 4245; **50739** Köln: Mop'n Roll, 0221/ 912 34 08; **51379** Leverkusen Opladen: Quad Center Leverkusen, 02171/ 363 63 33; **55605** Hochstetten Dhaun: Ebert-Racing, 0170/ 820 88 69; **55606** Rudolfsbuch: Quad- und Teambuildingcamp Forellen, 06323/ 94 90 90; **55618** Simmerthal: Jochum Motors, 06754/ 94 66 99; **56130** Bad Ems: Markt Karf-KFZ-Service Rüdiger Glöckel, 02603/ 123 84; **56348** Weisel: AP Martin, 06774/ 918 90 31; **56357** Buch: TMF Racing, 06772/ 966 90 46; **57462** Olpe: Buchen's, 02761/ 922-16; **63654** Bündingen: Quad Shop Bündingen, 06041/ 960 15 20; **63846** Laufach: Freppon, 06093/ 8011; **64832** Babenhausen: Quad Shop Stempel, 06073/ 689 10 03; **66740** Saarlouis: Sacksteder, 06831/ 827 86; **67483** Edesheim: team projekt, 06323/ 94 90 90; **68782** Brühl: QJC-PowerSportCenter, 06202/ 577 23 61; **71540** Murrhardt: motoshop Keller, 07192/ 90 20 24; **72116** Mössingen/Oschingen: Löffler Quads, 07473/ 7620; **72355** Schömberg: Quadmania Schömberg, 07427/ 900 89 62; **72406** Bisingen: Quadcenter Zollernalb, 07476/ 946 62 96; **72555** Metzingen/Gleims: EBS-Quads & Eddy's Bike Shop, 07132/ 154 38; **74189** Weinsberg Wimmelthal: Quad Hellbronn, 07134/ 9830-0; **74239** Hardthausen a. K.: QTV Quad Team Vertrieb / Quad 777, 07139/ 937 95 70; **74369** Löchgau: Sommer Zwei- und Vierradtechnik, 07143/ 87 21 77; **74739** Ingelheim: Offroad SSV, 07142/ 77 89 79; **74629** Pfeffenbach Windischenbach: Quadfactory Umbracht, 07941/ 622 00; **74635** Kupferzell: Quadcenter Kupferzell, 07941/ 981 10 00; **74821** Mosbach: nspr sports & experience, 06261/ 938 94 40; **74889** Sinseim: Markom Geländefahrschule, 07261/ 978-88; **74889** Sinseim: OCQ Quad-Center Kraichgau, 07261/ 974 58 38; **75015** Breiten: VMT Voss Motorrad Technik, 07252/ 53 52 40; **77974** Meßkirchen/Kürzel: Eble 4x4 Offroad Experience, 07821/ 95 50 30; **78078** Niedereschach Fischbach: Quadhouse.com, 07725/ 91 75 29; **78476** Altenlenschbach: Quad Stop Bodensee, 0753/ 919 40 40; **83734** Hausham: Autobaus Kober, 08026/ 9575-0; **84048** Mainburg Sandelhausen: Zweirad Voit, 08751/ 1736; **85098** Großmehring: Offroadpark Bayern, 0172/ 982 68 19; **85276** Pfaffenholz a. d. Ilm: Roel Trikes und Quads, 08441/ 400 84-18; **85662** Hohenbrunn/München: Team Diel, 08102/ 89 58 75; **86470** Thannhausen: Autobaus Mayer, 08281/ 40 50; **86653** Monheim Schwab: Bike & Motorwerk, 09091/ 2056; **86920** Dienhausen: Auto Max Ketner / Quad-Funmobile, 08243/ 3114; **87746** Erkheim: Quad & Rollercenter Heiss, 08336/ 9899; **89231** Neu-Ulm: Quad Thanner / SchwabenQuad.de, 0731/ 931 47 51; **91595** Burgoberbach: Quad Stadel Schwab, 09805/ 9325-50; **92318** Neu-Ulm: Rabenbauer Ziering, 08593/ 707; **96215** Lichtenfels: Fahrzeugzentrum Dietz, 09571/ 948 45-0

**Kanada VOL 100** Nipmo Lake: CanadaQuad.com, www.canadaquad.com; **Spanien 07150** Andratx: Quad-Mallorca.com, +34/679/ 10 52 83; **Frankreich 67470** Seltz Wintzenbach: Quad- & Off-Road-Camp Elsass, +49/632/ 94 90 90; **Italien 00900** Palmas Arborea: Club Quad Sardegna, +39/347/ 993 85 30

**ATV&QUAD 2018/09-10 erscheinen am 23. Oktober 2018**

**ENDURO** Test- und Fahrberichte zum Nachbestellen:<sup>\*</sup> (ab 12/01)

**\*So lange Vorrat reicht!**

<b>Testbericht</b>	<b>Ausgabe</b>	<b>Testbericht</b>	<b>Ausgabe</b>	<b>Testbericht</b>	<b>Ausgabe</b>
<b>ABP</b>		<b>Ducati</b>		<b>TE 125</b>	6/12
ABP-Beta Alp-R	11/14	Multistrada 1200 S Touring	10/11	TE 200	9/12
ABP-Beta Alp 200 R	2/15			TE 300	9/11, 9/13
<b>African Queens</b>		<b>GasGas</b>		<b>Husqvarna</b>	
XRV 840 RallyeForte	3/05	EC 125	4/08, 3/14	SM 610	2/06
HP2 Rallye	9/12	EC 250	10/04, 8/12	FE 250	10/14, 2/15
		EC 250 Racing	4/12, 11/12, 3/13, 8/13	FSC 250	10/14
<b>AJP</b>		EC 300	3/05, 3/08	TE 125	3/14
PR4 200 Enduro	2/07	EC 300 E	12/10, 12/14	TE 250	4/04, 2/12
PR4 240	1/15	EC 300 Nambotin	9/11	TE 250-iE	12/08, 11/09
PR5 Extreme	7/13	EC 300 Racing	5/13	TE 250R	11/12, 2/15
		EC 300 Replika Factory	7/14	TE 300	12/14
<b>Aprilia</b>		EC 450	9/09	TE 310	11/10, 10/11
ETV 1000 Caponord	9/04	EC 450 F Racing	2/13	TE 310-iE	11/09
Pegaso 650 i.e.	12/01	EC 450 FSE	3/03, 1/04, 9/04, 11/04, 1/05	TE 449	12/10, 3/11, 8/11, 10/11, 12/11, 3/12, 6/12
RXV 450	4/06, 1/07, 8/07, 1/13	EC 450 FSR	12/07	TE 450	4/05, 11/05, 1/06, 2/07
RXV 450 AMS-Edition	5/14	EC Raid	9/14	TE 450-iE	9/09, 11/09,
RXV 550	4/06, 1/07, 8/07	ETA TXT 4822	10/13	TE 510	1/05, 6/05, 8/05, 11/05, 1/06, 1/08, 3/08
SXV 450/550	4/06	FSR 515	12/08		
		Randonné 200 4T	8/14	TE 570	4/02
<b>Beta</b>				TR 650 Terra	6/13
Alp 4.0	9/13			WR 250	11/05
EVO 4T 250	8/14	<b>Guzzi</b>		Weis TE 310	5/13
RR Enduro 125 4T LC	8/11	Stelvio 4V 1200 NTX	11/09		
RR 350	8/05, 12/11				
RR 352	9/07	<b>Highland</b>			
RR 390	11/14	950 V2 Outback	9/04	<b>Kawasaki</b>	
RR 400	4/05, 1/06, 11/10, 2/14			KLV 1000	8/05
RR 450	2/06, 3/07, 3/11			KLX 450R	9/07,
RR 498	3/12	<b>Honda</b>		KX250F	1/12, 4/14
RR 525	8/05, 4/08	ABP-FMX650	4/06	Versys	8/07
Sportenduros	9/04	Crosstourer	7/14		
		HM CREF450R	3/13	<b>KTM</b>	
		HM CREF490X	5/07	1190 Adventure	3/13, 7/13
		HM CRF230F	8/07	1190 Adventure R	10/13
<b>BMW</b>		NCT700X	9/12	125 EXC	1/07, 4/13
F 650 GS	12/01, 4/08, 8/12	Transalp 650	6/05	200 EXC	7/03, 10/14
F 700 GS	8/13	Transalp 650 Travel	8/07	250 EXC	4/05, 11/14
F 800 GS	4/08, 9/09, 3/10, 2/13	Transalp XL700V	12/07	250 EXC-F	1/07, 3/07, 8/07, 10/07, 11/07, 12/07,
F 800 GS Adventure	7/13, 12/13, 8/14, 10/14, 11/14	Varadero	7/03, 10/07		1/08, 4/13, 9/13, 4/14
G 650 GS	9/11, 12/11, 3/12, 6/12	XR 125L	5/04	250 EXC Racing	4/02
G 650 GS Sertão	4/12, 12/12, 10/13			300 EXC	8/14
G 650 Xchallenge	9/07	<b>HPN</b>		300 EXC-E	3/08
G 650 Xmoto	9/07	HPN Sport 1043	3/03	350 EXC-F	4/11, 8/11, 10/11, 1/12, 1/15
HP2	8/05, 11/05			<b>Husaberg</b>	
R 1150 GS	7/03	FE 250 Racing	11/12	400 EXC	12/10
R 1150 GS Adventure	4/02, 8/02, 8/03	FE 350	5/13	400 EXC Racing	1/06, 10/07
R 1200 GS	3/04, 5/04, 11/04, 11/05, 1/07, 1/08, 11/10, 3/11, 8/11, 10/11, 4/13, 7/13, 5/14	FE 390	11/09, 12/10	450 EXC	1/12, 6/13
		FE 450	4/12	450 EXC Racing	3/03, 7/03, 8/03,
		FE 450e	1/04, 3/04, 2/06, 2/07, 11/07, 1/09		1/04, 3/04, 1/06, 2/07
R 1200 GS Adventure	3/14, 10/14			450 EXC-R	11/07
R 1200 GS Adventure ASC	3/07	FE 501e	4/02, 8/02	500 EXC	3/12, 2/14
Siebenrock 1070	1/06	FE 550e	1/05, 4/08	525 EXC Racing	8/03, 1/05, 3/05
Touratech F 800 Racing	12/11	FE 570	12/08	530 EXC-R	3/08
		FE 650e	8/03,	625 LC4 Supercompetition	12/01

640 Duke II	10/04, 11/04	<b>Quad</b>		<b>Touratech</b>	
640 LC4 Adventure	8/02, 6/03, 10/04,	Aeon Revo 50	1/05	TB 652 Oryx	6/03
	1/06	E.ATV Evolution 510	1/05	Reise-HP2	8/07
640 LC4 (34PS)	4/05	Kawasaki KFX 700	1/05	BMW F 800 Racing	12/11
650 EXC	6/03	Polaris ATP 500 H.O.	1/05		
690 Enduro	9/09, 4/11, 2/12	Polaris 800 Twin EFI	2/06	<b>Triumph</b>	
690 Enduro R	6/13, 5/14, 9/14, 2/15	Stinger Explorer 250	1/05	Tiger 800	2/15
690 LC4 Supermoto	9/07	Suzuki LT-Z400	6/03	Tiger 800XC	4/11
950 Adventure	, 9/04			Tiger 955i	8/05
950 Adventure S	4/03, 8/03	<b>Rieju</b>			
990 Adventure	8/07, 10/07	450 Marathon Cross	4/11	<b>VOR</b>	
990 Adventure Traveler	11/07			EN 450	7/03, 1/04
990 Adventure ABS	8/12	<b>SFM</b>			
ABP 660 Gulf	4/08	ZX 125	4/13	<b>Yamaha</b>	
ABP 660 SMC	1/04			ABP-Yamaha XT660X	11/12
ABP 690 SMC	4/11	<b>Sherco</b>		OTR XT660X	5/07
BvZ-250 SX-F	11/05	Sherco 4.5i	3/07	WR250F	4/02
Freeride 250 R	12/13	Sherco 5.1i	5/07	WR450F	4/03, 1/06, 2/12, 4/12,
Freeride 350	6/12, 9/13	Sherco SE 250i	2/12	2/13, 3/13, 5/13, 6/13, 8/13, 10/13,	
Freeride E	12/14	Sherco SEF-R Michael Röhrl	9/14	2/14, 5/14, 8/14, 12/14	
350 Thiede Freeride	3/14	Sherco SEF-R 250 Factory	11/14	WR450F Rallye	1/15
Griesser- EXC 525 Rallye	1/04	Sherco SE 300i	12/11	WR480F AC-MoTec-Edition	6/14
Minibikes	11/04	Sherco SE 300i Racing	3/12,	XT660R	6/05, 9/14
Nambotin 250	12/14		6/12, 8/12, 2/13, 4/13	XT660X	10/04, 9/07
<b>Morini</b>		Sherco SE 300 Racing	12/12, 1/13	XT660Z Ténéré	12/12
Granpasso 1200	11/09	Sherco X-Ride 290 2T	8/14	XT660Z Ténéré ABS/Touratech	9/13
<b>MZ</b>		<b>Suzuki</b>		XT1200ZE Super Ténéré	4/14
660 Baghira Street Moto	10/04	ABP DR-Z 440SM	12/07	YZ250F	11/14
		DR-Z 400SM	6/05	Super Ténéré Worldcrosser	7/14
<b>Ossa</b>		Inotec RM-Z 450	2/06	Tricker	11/05
Explorer	1/13, 9/13	V-Strom 650 ABS	9/12, 8/13	<b>YCF</b>	
		V-Strom 1000	8/05	125 R-Start Monster	1/12
		V-Strom 1000 ABS	2/14, 7/14		

Senden Sie mir bitte folgende **ENDURO-Ausgabe(n)** zum Stückpreis von € 3,50 zuzüglich Versandkosten

Bezahlung per Bankeinzug: BIC \_\_\_\_\_ IBAN \_\_\_\_\_

Bezahlung per Rechnung:  Unterschrift \_\_\_\_\_ Datum \_\_\_\_\_

**Ausgabe(n):**

**Kopie** (falls Heft ausverkauft,  
Kopie zum gleichen Preis)

Thema



Thema



Thema



Thema

**Einfach online [www.enduro-press.de](http://www.enduro-press.de)**

**oder absenden an:**

ENDURO-Verlagsges. mbH, Adlerstraße 6, 73540 Heubach

Adress-Aufkleber für die Zusendung Ihrer bestellten Ausgabe(n)  
bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

**Vorname, Name:** \_\_\_\_\_

**Straße:** \_\_\_\_\_

**Postleitzahl, Ort:** \_\_\_\_\_

# ABEN NEBENA

Die slowenische Grenzkammstraße galt lange Zeit als die leichter zu befahrende „kleine Schwester“ der Ligurischen Grenzkammstraße. Dem Grenzverlauf in der Kammregion folgend zieht sich die slowenische Grenzkammstraße von Livek im Norden bis ins Reka-Tal im Süden.

Der nördliche Einstieg zweigt in Idrsko im Soa-Tal von der Straße Nr. 102 ab. Der Anstieg führt zunächst nach Livek, das quasi den nördlichen Basisort der Kammstraße darstellt. Die Straße führt dann weiter in Richtung Südosten am Kamm entlang bis zum Sedlo Solarji. Mit etwa 1200 Metern ist dieser Teil der Strecke der höchste, unterwegs passiert man den fast 1200 Meter hohen Nagnoj und den Trinski Vrh mit etwa 1140 Metern jeweils nur wenig unterhalb des Gipfels.

Wegmarken im letzten Abschnitt sind die Orte Srednje, Kambreško und Lig, wo wir auch

den Routenverlauf in Richtung Istrien verlassen. Zwar ist die Landschaft entlang des Flusses ein echter Leckerbissen, jedoch fehlt es für wirklich grandiose Weitblicke einfach an Höhe. Fast entlang der gesamten Route begleiten uns bewaldete Gebiete nahe der Straße, für Offroad-Fans hat diese Strecke nichts mehr parat. So ziemlich alles ist mittlerweile asphaltiert und einzig die letzten Baustellen lassen uns etwas im Schotter drifteten. Der Ruf als spektakuläre geschotterte Höhenstraße bröckelt, die berühmte slowenische Grenzkammstraße verliert an Charme.

Kroatien zeigt blaue und sonnenverwöhnte Strände am Meer, Prachtstraßen an den unzähligen Hafenmeilen und Inseln so weit das Auge reicht. Daneben gibt es aber auch noch das fantastische Hinterland, das vom Meer aus ansteigend ins dinarische Gebirge in Richtung Bosnien verläuft.

Sarajevo begrüßt mit der Sonnenseite des Lebens



# ABENTEUER AN

**Es gibt Orte, die verlassen und abgelegen sind, ein Gefühl von Freiheit und Abenteuer vermitteln und doch kaum mehr als 1000 Kilometer entfernt sind – wie der Nordwesten der Balkan-Halbinsel.**

**Abgelegen:** Radarstation und Militärbasis an der grünen Grenze von Kroatien, Bosnien und Herzegowina

In flottem Tempo über breite Waldfäde





**Ende der Straße: Der Eastern Former Railway in der Nähe von Sarajevo**

Etwas südlich von Opatija starten wir morgens die Motoren und nach 20 Minuten sind wir raus aus den überfüllten Küstenstraßen. Es ist heiß, die Umgebung trocken, staubig und dünn besiedelt. Nur selten durchqueren wir kleinere Dörfer und in der Mittagshitze spielt sich das Leben ohnehin kaum draußen ab. Erst zum Abend füllen sich die Orte wieder mit Leben.

Nur unweit der Plitvicer Seen, am Berggrücken des Plješevica erreichen wir die Piste zur alten Radarstation. Sie liegt auf rund 1600 Metern Höhe unmittelbar am Grenzkamm zu Bosnien und Herzegowina und soll neben der ursprünglichen militärischen Nutzung heute für den zivilen Rundfunk eingesetzt werden. Unterhalb des Gipfels zieht sich ein Wegenetz aus Schotterpisten labyrinthartig bis zur Radarstation. Carolin und Tim entscheiden sich für den GPS-

Track, während Jan und ich per Karte fahren.

Nicht die beste Entscheidung für uns, gerade noch vor Sonnenuntergang schaffen wir es, den Einstieg zum letzten Teilstück auf den Gipfel zu finden. Voller Hoffnung blicke ich auf das in Sichtweite liegende Hochplateau noch ein letztes Mal durch das Grünzeug. Äste, Blätter und fliegende Steine zwischen an meinem Helm vorbei. Oben angekommen begrüßt uns ein unvergessliches Panorama, eingetaucht in Farben von Rot bis Gelb. Die Radarstation thront wie ein mystisches Relikt auf dem Berg und in all der Schönheit dieser Umgebung erzählt sie ohne ein einziges Wort eine ganz eigene Geschichte – die des Konflikts.

„Achtung Grenze“ steht auf einem Schild und der Weg teilt sich von der Radarstation aus wie ein Y um beide Seiten des Grenzkamms herum. Exakt an

der grünen Grenze zwischen Kroatien, Bosnien und Herzegowina errichten wir unser Lager, nur ein paar hundert Meter Luftlinie von der Radarstation entfernt und gleich neben einer alten Kaserne samt unterirdischem Tunnelsystem.

Eine Mischung aus Ehrfurcht und Abenteuergeist macht sich bei uns breit und wir erkunden mit Taschenlampen die komplette militärische Anlage. Das Hauptgebäude bietet alles, was es im Leben braucht: Schlafräume, Unterhaltungsräume, sanitäre Anlagen, Büros und Offizierszimmer, Waffenkammer und Vorratsräume sowie einen großen Balkon. All das in einem katastrophalen Zustand. Wie üblich wurde nach dem Ende der militärischen Nutzung alles dem Erdboden gleich gemacht, eigentlich sind von dem Haus nur noch das Mauerwerk sowie diverse leere Waffenkisten und verrostete Metallschränke übrig.



**Auf Winnetous Spuren: Der Mali-Alan-Pass ist „Pflicht“ auf den Balkanrouten**

Vom Keller aus gelangt man in ein unterirdisches Tunnel-System, das sich durch die gesamte Bergkuppe zieht und immer wieder mit Abzweigungen zu diversen Fahrzeuggaragen, Kontrollposten und Räumen für Generatoren sowie Heizungstanks führt. Es ist einfach immer wieder erschreckend und Respekt einflößend zugleich, wozu der Mensch fähig ist, wenn es um kriegerische Auseinandersetzungen geht.

Eine Flugzeugkaverne ist eine Art Flughafen und Lagerstätte, die meist kilometerweise über einen Stollen in den Berg getrieben wird. Zwischen 1957 und 1970 erbaute Jugoslawien Europas größte Flugzeugkaverne in Željava in Kroatien. Sie ist von der Radarstation aus schnell erreichbar und in direkter Nähe der Touristenströme an den Plitvicer Seen.

Wir erreichen den Zufahrtsweg zur Anlage, rauschen

## Info

**Unterkünfte:** Hotels und Campingplätze sind nahezu überall vorhanden, Wildcampen ist kein Problem.

**Klima:** In Bosnien-Herzegowina herrscht teils maritimes, teils aber auch kontinentales Klima. Richtung Küste sind die Sommer sehr warm, die Winter mild und feucht. Auch ist mit wechselhaftem Wetter und plötzlichen Gewittern in den höheren Lagen zu rechnen.

**Land und Leute:** Das Tankstellennetz ist sehr dicht, die Qualität der Hauptstraßen wird schlechter, je weiter es Richtung Süden geht – wobei sie immer noch besser sind als ihr Ruf. Die Bevölkerung ist insgesamt sehr freundlich und hilfsbereit. Die Küche ist einfach und preisgünstig, aber gut.



vorbei an den vielen Minenwarnschildern und landen am zentralen Knotenpunkt der fünf Startbahnen. Die gesamte Fläche des Areals und die langen Rollfelder geben einen ersten Eindruck der unglaublichen Dimensionen: 80 MiG-21-Kampfflugzeuge, 110 Piloten und 1400 Luftwaffensoldaten fanden hier ihren Platz. Die Anlage galt als atomssicher und konnte mit dem Kerosinlager von 500.000 Litern zwei Monate lang die Flugzeuge in der Luft halten.

Mittlerweile ist von der gesamten Anlage nicht mehr viel übrig. Die Natur holt sich nach und nach das Gelände zurück und so sind viele der Eingänge in die großen Hallen zugewachsen. Mit dem Rückzug der Jugoslawischen Volksarmee 1991 wurde die Kavernenanlage mit insgesamt 56 Tonnen Sprengstoff gebrauchsunfähig gemacht.

Wir bewegen uns von der Grenze in Richtung Meer, nehmen den Einstieg bei Sveti Rok zum Mali-Alan-Pass. Die kleine 14 Kilometer lange teils geschotterte Passstraße über das Velebit-Gebirge ist bekannt aus Winnetou-Filmen und war in der jüngeren Geschichte auch Teil des Frontverlaufs, weshalb auch hier aufgrund der Minensituation akute Lebensgefahr neben der Piste besteht. Mit 1044 Metern ist der Pass wahrhaftig keine alpine Herausforderung, aber landschaftlich trotzdem ein Genuss.

Von Norden aus kommend steigt die Strecke langsam über



**Die liebste Umgebung: Schotterpässe in Kroatien**



**„Low Budget Guesthouse“ ohne Frühstück bei der Militärstation am Grenzkamm**



**Sarajevos feine Stuben laden zum Verweilen ein**



**Welchen Weg nimmst du?**  
Der Grenzkamm Kroatien-Bosnien  
und Herzegowina



**Zwei Personen, Reisegepäck und ein kleines Motorrad – es funktioniert**

**Bastian und die „Rallye“ auf dem Plockno**



Fotos: Brüsecke

serpentinenartige Schotterkehren an, die Piste ist eben und fährt sich wie ein perfekt präparierter Dirttrack. Auf der flachen Ebene des Passes begrüßt uns eine steinige Mondlandschaft. Das komplette Velebit-Gebirge ist Wetterscheide und trennt zwei Klimazonen: Das raue Gebirgsklima und das mediterrane

Küstenklima. Starker Fallwind und Gewitter sind häufig die Folgen, die sich besonders im südlichen Teil nahe der Kapelle bemerkbar machen. An dieser Stelle verliert der Pass wieder an Höhe und gibt bei guten Sichtverhältnissen einen Blick auf die vorgelagerten Inseln frei.

„Green Card, please!“ Vom Grenzübergang bei Posušje geht es erst östlich nach Široki Brijeg und dann weiter durch den phänomenalen Park Prirode Blidinje. Die kleinen verwinckelten Schotterstraßen lassen erahnen, was Bosnien für uns parat hält. Ein endloses Netz aus kleinen Versorgungswegen durch die dichte grüne Lunge des Balkans. Der Staub der Piste und die tief stehende Sonne sorgen für eine unwirkliche Atmosphäre.

Am See Blidinjsko Jezero tut sich eine atemberaubende Landschaft in der Herzegowina auf. Über eine steile und mit Steinen übersäte Rampe gelingt es mir, den Gipfel des nah am Seeufer liegenden Hügels auf

1200 Metern Höhe zu erreichen.

Der zwei Kilometer große See liegt nahe dem zweihöchsten Berg in Bosnien, dem 2225 Meter hohen Plocno. Zur Frühstückszeit arbeiten wir uns über die zwölf Kilometer lange Schotterpiste rauf zum Gipfel. Oben angekommen genießen wir das alpine Gefühl, den frischen Wind und stellen aber auch fest, dass es sich bei dem in der Karte eingezeichneten Weg auf der anderen Seite lediglich um einen Ziegenpfad handelt. Es bleibt uns also nichts anderes übrig, die gleiche Strecke noch einmal bergab zu fahren.

Sarajevo ist das Highlight unserer Tour und markiert gleichzeitig den Schlusspunkt. Kaum eine andere Stadt im Balkan steht so sehr für den Zerfall Jugoslawiens. Die ältere Geschichte der Stadt ist aber nicht weniger interessant: Zu Zeiten der österreichisch-ungarischen Monarchie wurden viele Eisenbahnnetze erneuert und ausgebaut. Heute sind die alten Eisenbahnstrecken zum Großteil unbrauchbar geworden und so findet sich auch im Südosten Sarajevos eine alte Strecke, die aus der Stadt heraus durch den Canyon bis nach Pale führt. Sie gehört zu den sehenswertesten

und leider auch gefährlichsten Strecken im ganzen Balkangebiet.

Auf der gesamten Route des „Former Eastern Railway“ wurden 99 Tunnel in den Fels geschlagen, die Strecke verläuft an vielen Stellen eng an steilen Felswänden entlang und ist mit Minenwarnschildern am Wegerand gekennzeichnet. Die kürzeste Strecke zwischen den unbeleuchteten Tunneln beträgt gerade mal zehn Meter! Das Teilstück zwischen Sarajevo und Pale selbst weist bereits elf Tunnel auf zirka 20 Kilometer auf.

Leider lässt sich diese Strecke nicht mehr komplett befahren. Aufgrund einer fehlenden Brücke klafft ein riesiges Loch im Verlauf, das sich zwar über einen schmalen Pfad außen umgehen lässt, aber eben nicht mehr mit Motorrädern, die größer als eine Trialmaschine sind, befahren werden kann.

Der Tag nähert sich dem Ende, wir rollen über das Kopfsteinpflaster Sarajevos. Für viele ist Bosnien-Herzegowina das Synonym für Bürgerkrieg. Über



Gegen das Vergessen: Mahndenkmal in Sarajevo

80.000 Tote hat er gefordert! Doch wer einmal über seinen Schatten springt, Minenwarnschilder und andere Relikte aus schlechten Tagen ausblendet, wird von diesem sympathischen Land begeistert sein. Besonders die warmherzigen Menschen repräsentieren für mich an unserem letzten Abend in Sarajevo unsere Erlebnisse in Bosnien und Herzegowina. Manchmal reicht auch einfach ein Teehaus, um im Leben glücklich zu sein.

Bastian Brüsecke

Tägliche Panorama-Routine, hier in der Nähe der Zeljava-Airbase



Achtung Lebensgefahr!  
Besonders in Bosnien sollten  
die Wege nicht verlassen  
werden



TEST

# Was Kleine alles können

Kleinere Hubräume erfreuen sich steigender Beliebtheit, meldet die Industrie: Zwei 250er, beide mit 25 PS – die bereits bewährte **Honda CRF250 Rally** mit Einzylinder-Motor, langen Federwegen und beachtlich offroad-tauglich, gegen die auf dem deutschen Markt neue **Suzuki V-Strom 250** mit Zweizylinder, die mit ihrem touren-orientierten Outfit an den Erfolg der größeren V-Strom-Modelle anknüpfen will. Ergiebiger Vergleichstest in jedem angemessenen Terrain.



## Neue Referenz?

Schon bisher überzeugend, im Modelljahr 2019 mit neuem Zylinderkopf für mehr Leistung, steiferer Front durch modellgepflegte Gabel sowie zahlreiche Updates und reduziertes Gewicht: Die neue **GasGas EC 300** – vielleicht ein neuer Maßstab in der beliebten 300er Zweitaktklasse für den traditionellen Enduro-Wettbewerb? Realistischer Einzeltest mit obligatorischer Leistungsmessung.



## Genau gezielt

Gerade mal 111 Kilogramm Startgewicht, betont handlich und dennoch fahrstabil und als Antrieb der problemlose Zweitakter mit Getrennt-Schmierung – das verspricht besonderen Offroad-Fahrspaß: **Beta Xtrainer**, mit einem Namen als ideales Einsteiger-Gerät wie auch als hochkarätigtes Werkzeug für anspruchsvolles Gelände-Fahrniveau, in diesem Jahr aktuell auch als **250er**. Auf den Zahn gefühlt im ausführlichen Einzeltest.

## TECHNIK

Es sollen 50 Kubikzentimeter mehr sein als bisher, aber gewiss nicht nur das: Die neue **BMW R 1250 GS** als Ablösung der 1200 – noch ist nichts Konkretes bekannt, aber gemunkelt wird beispielsweise von variabler Ventilsteuerung als technisches Top-Highlight. Technik und erste Fahreindrücke als Vorgeschnack.

**ENDURO**  
11/18  
erscheint am  
24. Oktober



## Großes Update

# ENDURO

**Redaktion**  
Adlerstraße 6  
73540 Heubach  
Telefon: 0 71 73 - 7 14 50 - 0  
Telefax: 0 71 73 - 7 14 50 - 20  
[www.enduro-press.de](http://www.enduro-press.de)

**redaktion@enduro-press.de**  
Texte, Fotos, Leserbriefe

**Chefredakteur**  
Norbert Bauer

**Chef vom Dienst**  
Ute Werner

**Test und Technik**  
Rolf Gebhardt

**Mitarbeiter**  
Sascha Christof  
Friedrich Dinkelmann  
Stefan Jäger  
Thomas Klotzbücher  
Bernd Loistl  
Robert Pairan  
Uwe Schill  
Achim Stummer  
Thomas Troßmann

**Gestaltung**  
Marc Bernhard  
Sibylle Bönsch  
[ml@farbraum-media.de](mailto:ml@farbraum-media.de)

**Anzeigen**  
Ute Werner  
Telefon 0 71 73 - 7 14 50 - 12  
[anzeigen@enduro-press.de](mailto:anzeigen@enduro-press.de)

**Druckunterlagen bitte an:**  
[redaktion@enduro-press.de](mailto:redaktion@enduro-press.de)

**Buchhaltung**  
0 71 73 - 7 14 50 - 0  
[abo@enduro-press.de](mailto:abo@enduro-press.de)  
Abonnement, Heftnachbestellung, Adressänderung

**Verlag und Abo-Service**  
ENDURO-Verlagsges. mbH  
Adlerstraße 6  
73540 Heubach  
Telefon: 0 71 73 - 7 14 50 - 0  
Telefax: 0 71 73 - 7 14 50 - 20  
ID. Nr.-DE 146 756 173  
Handelsregister Ulm  
HRB 700714

**Erscheinungsweise**  
Monatlich

**Einzelpreis**  
€ 3,90 einschließlich  
Mehrwertsteuer

**Auslandspreise**  
Österreich € 4,50, Schweiz  
sfr 7,80, Griechenland € 5,30,  
Italien € 5,30, Luxemburg € 4,60

**Jahresabonnement**  
Inland: € 42,- einschließlich  
Mehrwertsteuer und Porto.  
Ausland: € 49,- einschließlich  
Versandkosten

**Druck**  
apm AG  
Kleyerstraße 3  
64295 Darmstadt

**Vertrieb**  
MZV  
Moderner Zeitschriften Vertrieb  
Ohmstraße 1  
85716 Unterschleißheim

Für Änderungen aus aktuellem Anlass bitten wir um Verständnis  
ENDURO darf nur mit Verlagsgenehmigung in Lesezirkeln geführt werden. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlags. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos übernimmt der Verlag keine Gewähr.

**Datenschutz:** Ihre Daten werden gemäß der Datenschutz-Grundverordnung behandelt und nicht an Dritte weitergegeben.

# GITT AUSGERÜSTET

**Universell und praktisch:  
Der typische Enduro-Rucksack von  
Held, groß genug für die lange Tour,  
klein packbar für den kurzen Trip –  
vielseitig wie ENDURO, die Zeitschrift  
für alles um die Enduro.**

**Ganz einfach:**  
Jahres-Abo bestellen, dann kommt  
Ihre Abo-Prämie  
kostenlos zu Ihnen  
ins Haus.\*

\*Solange Vorrat reicht, Farbe  
wechselnd. Falls vergriffen,  
liefern wir eine gleichwertige  
andere Prämie.



## Ihr **ENDURO** - Magazin direkt ins Haus

**einfach abonnieren**

Abschnitt absenden an:  
ENDURO Verlagsgesellschaft mbH  
Adlerstraße 6, 73540 Heubach

Telefon: 07173/71450-0, Fax: 07173/71450-20  
abo@enduro-press.de, www.enduro-press.de  
Handelsregister Ulm HRB700714  
Geschäftsführer: Norbert Bauer

**Achtung:** Prämienversand (ca. 2 Wochen nach dem ersten  
Abo-Versand) nur innerhalb der Bundesrepublik Deutschland  
möglich! Solange Vorrat reicht.

Falls vergriffen, liefern wir eine gleichwertige andere Prämie.  
Ein Abonnement verlängert sich jeweils um ein Jahr, wenn  
nicht sechs Wochen vor Ablauf der 12 Monate gekündigt wird.

**Garantie:** Diese Bestellung kann ich innerhalb von 14 Tagen  
schriftlich widerrufen. Maßgebend für die Wahrung der Frist  
ist der Poststempel. Von dieser Garantie habe ich Kenntnis  
genommen und bestätige dies durch meine Unterschrift.

**Ja**, schicken Sie mir die nächsten **12 Druckausgaben ENDURO**  
und bei Erstbestellung diesen Held-Rucksack frei Haus für 42 Euro  
(Ausland 49 Euro, kein Prämien-Versand ins Ausland) – und dabei spare ich noch!

Oder direkt unter [www.enduro-press.de](http://www.enduro-press.de) bestellen und bequem per PayPal bezahlen.

Die Zahlung erfolgt  gegen Rechnung  durch Abbuchung vom Konto

IBAN: \_\_\_\_\_

Name/Vorname: \_\_\_\_\_

Straße/Nr.: \_\_\_\_\_

PLZ/Ort/Tel.: \_\_\_\_\_

Datum/Unterschrift: \_\_\_\_\_

Datum/Unterschrift

Ihre Daten werden gemäß der Datenschutz-Grundverordnung behandelt und nicht an Dritte weitergegeben.

**READY TO RACE**  
»[www.ktm.com](http://www.ktm.com)



Foto: R. Sphörl



# SIEGE IN SERIE

## KTM 250 EXC TPI SIX DAYS

Gebaut für die zermürbenden Strapazen der International Six Days Enduro, ist jedes Bike aus der KTM EXC SIX DAYS-Serie für den erfolgreichen Kampf mit dem Gelände optimal ausgestattet. Klassenbeste Komponenten machen die KTM 250 EXC TPI SIX DAYS –genauso wie jedes andere Modell aus der KTM SIX DAYS-Palette – zu einem READY TO RACE-Paket, das seinesgleichen sucht.

Gezeigte Fahrszenen bitte nicht nachahmen, Schutzkleidung tragen und die geltenden Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung beachten! Die abgebildeten Fahrzeuge können in einzelnen Details vom Serienmodell abweichen und zeigen teilweise Sonderausstattung gegen Mehrpreis.

**KTM**

MOTOREX  
SAFETY FIRST