

Wie viel Enduro braucht man?



Klassische Geländefahrten haben es in sich. Alle Arten von Untergrund, enge Stellen wechseln mit Crosseinlagen – kurz: man muss mit allem rechnen und zurecht kommen. Welches Quad eignet sich hierzu? Der Dampfhammer mit viel Kubik und Leistung, oder das Leichtgewicht mit kontrollierbarer Kraft?

TEXT: Ralf Wilke | FOTOS: Ralf Wilke, Kerstin Wilke, Pete Cobbe, E.P. Disse, Michael Schott, Yamaha

Auch sein sympathischer hessischer Dialekt kann die Skepsis nicht überspielen: "Mit einer 250er? Ach so... ja gut, wenn ihr meint." Manuel Hamann traut seinen Ohren nicht, als ich ihm eröffne, dass wir beim 12-Stunden-Enduro in Torgau die kleine Yamaha einsetzen werden. Er war ja auf einiges gefasst, aber angesichts der Konkurrenz sah er klar die Chancen auf eine vorde-re Platzierung schwinden. "Die treten alle mit schwerem Gerät an. 450 Kubik und mehr", gibt er zu bedenken. Er muss es wissen, denn 2007 gewann sein Riedpower-Team in anderer Besetzung, und erreichte im letzten Jahr Rang 3. "Die Leichtigkeit und das gute Handling der Maschine gleichen einiges aus. Die Yamaha hat durchaus Vorteile", beschwichtige ich und erinnere mich an die Tugenden leichter Maschinen, die ich bei internationalen Enduro-Wettbewerben und zahlreichen Off-Road-Touren auf Gebirgspfaden und Wurzelpas-sagen schätzen gelernt habe.

Echtes Endurofahren

Baboons ist als Veranstalter wohl be-kannt. GCC, Yeti-Trophy und eben der Endurance-Day stehen für erstklassige Off-Road-Events. So versprach auch der 12-stündige Wettbewerb in Torgau den Charakter eines klassischen Enduros. Waldstücke, Wurzelwege mit Auf- und Abfahrten. Sogar zwei Hausdurchfahr-ten bietet der Rundkurs in einer alten NVA-Kaserne. Dazu mehrere Abschnitte

auf der benachbarten MX-Strecke. So bietet die 15 Kilometer lange Runde al-les, was das Herz des Geländefahrers begehrt. Zudem eine Nachtetappe. Auch oder grade wegen dieser Bedin-gungen ist der leichte Viertakter von Yamaha eine gute Wahl. Zudem er-gänzt Kerstin in diesem Jahr das Team. Sie ist erst 16 und verfügt über Erfah-rung im Moto-Cross. Torgau ist ihr De-büt im Enduro-Sport. Ihr kommt die 250er sehr entgegen. Dennoch hat der Viertakter immer noch genügend Lei-stung im unteren und mittleren Dreh-zahlbereich, um mich mit meinen 90 Ki-lo um den Parcours zu bringen. Yamaha Deutschland stellte uns die 250er in un-terschiedlichen Ausstattungsvarianten für einen längeren Zeitraum zur Verfü-gung. So konnten Kerstin und ich aus-giebig für das Rennen trainieren. So-wohl im schweren Geläuf, als auch auf der MX-Piste. Ganz bewusst und endu-ro-typisch wurde auf Schnickschnack verzichtet: Ausser Nerf-Bars und Kill-Switch erfährt die "kleine Raptor", wel-che nach Torgau mitgenommen wird, keinerlei Veränderungen zur Serie. Schließlich tritt die Yamaha auch als Sportgerät auf und der kernige, simple Motor lässt keinen Zweifel aufkommen, wo die Konstrukteure den Einsatzbe-reich des Quads sehen. In mehreren Tests bescheinigten nicht nur wir dem Fahrzeug Qualitäten im Enduro-Sport. Das Fahrwerk ist auf straffe Fahrweise ausgelegt. Die Bremsanlage stammt aus der YFZ 450 und packt per Grizzly-Zan-



Körpereinsatz:
Tief runter in schnellen Ecken.

gen an die Scheiben. Excenter-Schwinge und ein leichter Auspuff sprechen eben-so für einen Einsatz im Wettbewerb. Alu-Felgen, leichte und geländetaugliche Reifen runden diesen Eindruck zu-sammen mit dem gut zugänglichen Luftfilterkasten ab. Serie ist ein Unter-fahrerschutz und das schlanke Plastik-kleid, welches übrigens rasch und ohne Aufwand entfernbar ist. Viel Bewe-gungsfreiheit vor allem beim Fahren im Stehen bieten die kompakten Abmes-sungen. Allerdings sind diese für groß gewachsene Piloten weniger optimal und bedürfen Anpassungen, wie zum Beispiel eine höhere Lenksäule.

Im Einsatz

Bei der technischen Abnahme gibt es keine Probleme mit der Yamaha. Ge-nannt haben wir in der Triple-Klasse - drei Fahrer auf maximal drei Quads.

Manuel setzt seine Suzuki LT-R 450 ein. Wie die meisten anderen Teilnehmer auch, hat er eine zusätzliche Lichtan-lage angebracht wegen der nächtlichen Runden. Die YFM statteten wir nicht zu-sätzlich aus. Abblend- und Fernlicht müssen reichen. Bei Staubentwicklung beleuchtet man ohnehin nur die Partikel, ähnlich einer Fahrt im Nebel. Start-nummer aufkleben, ein Seil für alle Fäl-le an den Bumper gebunden, Stirn-lampe am Helm - fertig. Mehr als noch voll tanken machen wir nicht zur Vorbe-ereitung. Um Mitternacht geht's los. Donnernd grummeln die Viertakter nach der Einführungsrunde um den nächtlichen Kurs. Nur wenige Zweitak-ter kreischen aus dem Unterholz. Manu-el schafft die ersten Runden und unser Team Riedpower liegt bald auf einem der vorderen Ränge. Boxenstopp mit Fahrerwechsel: Die Strecke hat's in sich! Pass bei den Baumstümpfen auf!",

warnt mich Manuel kurz bevor ich mich ins Getümmel stürze. Wow! Enge Passa- gen im Wald auf sandigem und welli- gem Untergrund. Im mittleren Dreh- zahlbereich schnurrt die YFM, die Federung schluckt stoisch auch grobe Schläge. Denn jeden Baumstumpf kann man einfach nicht erkennen. Rechts und links stehen die ersten Havarierten. OO- OPS! Statt nach diesen zu schauen, hät- te ich den Weg beachten sollen. Auf ei- ner Sandwelle reichte die Bodenfreiheit nicht mehr, das Quad sitzt auf. Zum Glück ist es leicht und ist buchstäblich mit einem Handgriff am Heckbumper wieder befreit. Runde um Runde schafft die Yamaha. Bodenwellen heißt Hintern zurück, Hahn auf und am Lenker gezo- gen. Schon steht die Kleine auf den Hin- terrädern und überfährt auch Gräben und Wellen. Inzwischen ist es hell. Die Teilnehmer kennen die Strecke jetzt schon sehr gut und entsprechend fix sind die Runden- zeiten. Die schnellen Fahrer schaffen die Runde im Bereich einer Viertelstun- de. Auch mit der 250er ist das möglich. Ruhiges, gleichmäßiges Fahren mit ab- solut kontrollierbarer Kraftentfaltung machen das. Man ermüdet auf einer kleinen Enduro nicht so rasch, wie auf einem Dampfhammer vom Schlage ei- ner KTM 525 XC. Auf ihre Art auch eine optimale Enduro, die jedoch konditi- onsstarke und erfahrene Piloten ver- langt. Lediglich die geringe Sitzhöhe macht sich negativ bei der Yamaha be-



Ohne Schnick-Schnack: Eine echte und leichte Enduro.



Training für den Einsatz: Die YFM auf der Crosspiste.



Herantasten: Erster Enduro-Versuch für die junge Pilotin.

merkbar. Nach einigen Stunden auf der niedrigen Sitzbank sind die Kniebeugen um in den Stand zu kommen für Große doch etwas beschwerlich. Kerstin hat Pech. Sie fährt den Reifen hinten rechts platt. Ihre Rundenzeiten lagen bei rund 17 bis 18 Minuten. "Ich habe mich zwei Mal festgefahren, konnte mich aber schnell befreien. Dafür sind die Sprünge auf den Cross-Abschnitten genial", resümiert sie. Klar, letzteres ist ihr Metier und für die spielerische Yamaha kein Problem.

Auf langezogenen Geraden ziehen die stärkeren Maschinen davon. Hier reicht die Performance der YFM 250 R nicht ganz zum Mithalten. Doch an manchem Heißsporn ist man in den engen Wurzelwegen oder im Treppenhaus der Kasernegebäude schnell wieder dran. Ähnlich leichtgängig wie ein Mountainbike zieht die Yamaha durch den Wald. Die schmale Spur erweist sich als Vorteil. Raus aus den Kehren, leichter Schenkel-Druck und der quirlige Motor erledigt den Rest. Fahrspaß nennen wir das. Der Sturz der Vorderräder ist günstig auf 1,5 Grad eingestellt, der Nachlauf beträgt 6 Grad. Werte ähnlich der großen Schwester YFZ 450. Erfreulich auch die Boxenstopps: Nur wenige Liter sind nach rund 90 Minuten zu tanken, die Serienkette steckt den Einsatz bei wenig Nachspannen gut weg. Den Luftfil-



Im Einsatz: Auf dem Enduro-Kurs in Torgau.

ter reinigen wir ein Mal, was aber bei anderen Witterungsverhältnissen variieren kann.

Fazit

"Saubä', des hät isch net gedacht." Dieses hessische Statement klingt heute um einiges versöhnlicher aus Manuels Mund. Grund zur Freude gibt es auch: Platz Zwei in unserer Klasse ist ein achtbarer Erfolg. Anerkennend zollt Manuel der kleinen Enduro Respekt. Zumal die 250er das Hubraumschwächste Fahrzeug im gesamten Feld war. Die Tugenden einer leichten und quirligen Maschine haben sich in Torgau bewährt. Dieses Ergebnis spricht für die These, dass es nicht immer nur auf Motorleis-

tung ankommt. Gerade im Enduro-Sport spielt auch das "Lesen" der Strecke, Kondition und Ausdauer eine Rolle. Die Yamaha eignet sich ganz besonders für die Einsteiger in diese Art des Motorsports. Die mit ihr gesammelten Erfahrungen kommen dem Fahrer später auf den kernigen Wettbewerbsmaschinen zugute. Kerstin hat jedenfalls Blut geleckt und trainiert seit Juni verstärkt in schwierigerem Gelände. Ihr Ziel: Geldern. Beim Gelderland-Enduro im November will sie dabei sein. Hier sind traditionell noch etwas mehr Cross-Elemente enthalten, was weder die Jugendliche, noch die Yamaha schreckt. 2008 wurde Frank Klessens hier schließlich Dritter - auf einer YFM 250 R. ■



Boxenstopps: Schnell und unkompliziert.

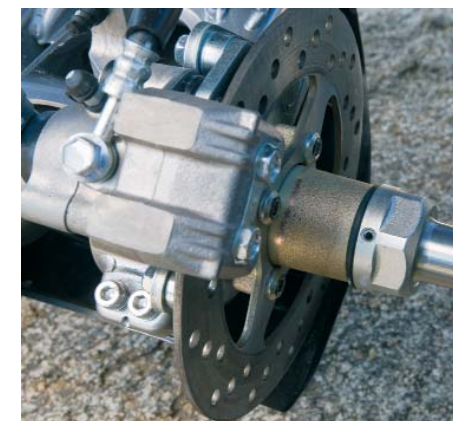
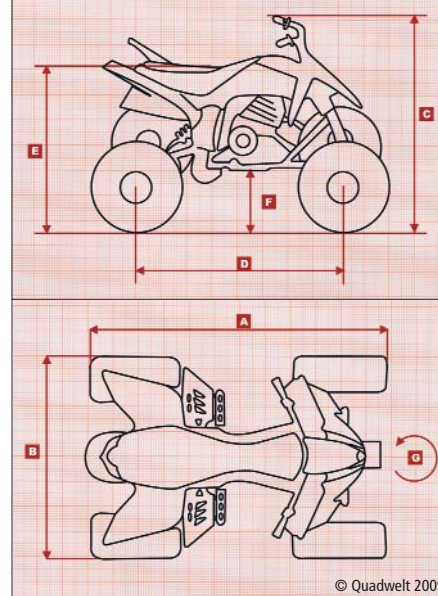


Motor: Kraftwerk stammt aus der Allround-Enduro "Trikker". Erstaunlich viel Kraft von unten und in der Mitte.

MEßWERTE

Maße*		
A	Fahrzeuglänge	1625 mm
B	Fahrzeugbreite	1070 mm
C	Fahrzeughöhe	1040 mm
D	Radstand	1110 mm
E	Sitzhöhe	730 mm
F	Bodenfreiheit	100 mm
Sonstiges		
	Gewicht (trocken)	142 kg
	Tankinhalt	9 Liter

Herstellerangaben / * = Meßwerte Quadwelt



Stopper: YFZ-Scheiben mit Grizzly-Zangen.

TECHNISCHE DATEN

MOTOR	
Typ	Einzylinder, 4-Takt Motor
Kühlung	Luft
Hubraum	249 ccm
Leistung	14 kW / 19 PS
Kraftstoffversorgung	Vergaser
Startsystem	E-Starter
Getriebe	
Typ	Schaltung
Anzahl Gänge	5-Gang
Antrieb	2x4, Kette
Fahrwerk	
Radaufhängung vorne	Doppelte A-Arms
Radaufhängung hinten	Schwinge, Mono-Dämpfer
Reifen vorne	20x7-10
Reifen hinten	19x10-9
Bremsen vorne	zwei hydraulische Scheiben
Bremsen hinten	eine hydraulische Scheibe
Sonstiges	
Farbe	blau, grau
Garantie/Gewährleistung	1 Jahr Garantie
Preis	3.720 Euro
Bezugsquelle	Yamaha Motor Deutschland GmbH Hansemanstr. 12 41468 Neuss Tel. +49(0)2131/20130 www.yamaha-motor.de
Plus	Kraftvoller Motor, Fahrwerk, Handling
Minus	Serienausstattung, Sitzhöhe

Herstellerangaben / * = Meßwerte Quadwelt



Leichtbau: Frontbumper aus dem Zubehör - leicht und funktional.



Fahrwerk: Endurotauglich.



Nerf-Bars: Nicht nur Vorschrift, auch sinnvoll für Enduros.



Auffahrschutz: Pflicht bei den meisten deutschen Enduro-Läufen.