

Her mit den Kleinen

Wie viel Enduro braucht man eigentlich, um gepflegt von A nach B zu kommen? Und wie viel Leistung braucht man, um bei einer Rallye mitzufahren? Nicht viel, wie wir feststellen konnten.

Die Frage wäre eigentlich gar nicht so ernst gemeint. Dass wir uns letztendlich trotzdem auf den Weg gemacht haben, hatte dann doch eher etwas mit dem möglichen Gesichtsverlust zu tun. Als die beiden 250er in der Redaktion eintrudelten und wir uns der möglichen Konsequenzen für Leib, Seele und Hintern bewusst wurden, war es schon zu spät. Um was geht es eigentlich? Es geht darum, quasi im Selbstversuch zu erfahren, was eine Viertelliter Enduro denn so alles drauf hat. Dazu haben wir Kawasakis KLX 250 und Yamahas WR 250 R eingeladen, die recht erfolgreich den Markt der kleinen Grobstoller im unteren Preissegment wieder beleben. Von NRW soll es über die schönsten Alpen-Schotterpässe bis auf die Höhe von Pisa gehen, zu Helmut Dähnes 34. Ausgabe der Dolomiten Rallye. Und das möglichst innerhalb von vier Tagen, weil mehr Zeit haben wir einfach nicht. Wer als erster aufgibt, der hat verloren.

Also zunächst einmal das Gepäck so gut wie eben möglich verstauen und gute Miene zu wirklich langen Autobahnetappen machen. Auf die KLR montierten wir die neuen Ortlieb »Speedbags«, obwohl die maximal erreichbare Höchstgeschwindigkeit der KLX mit gerade einmal 119 km/h dies eigentlich verbietet. Aber die Bags ließen sich trotz hochgezogenem Endschalldämpfer sehr gut am Heck fixieren und bieten mit insgesamt 35 Litern auch ordentlich Stauraum. Am schmalen Heck der deutlich sportlicher angehauchten Yamaha konnten wir lediglich eine Gepäckrolle aufsatteln – keine ganz so elegante Lösung.

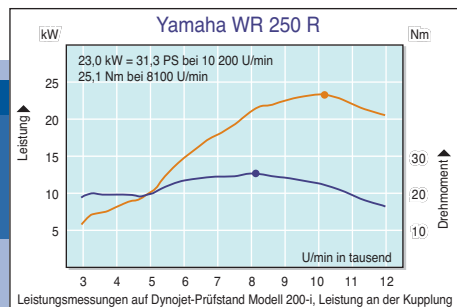
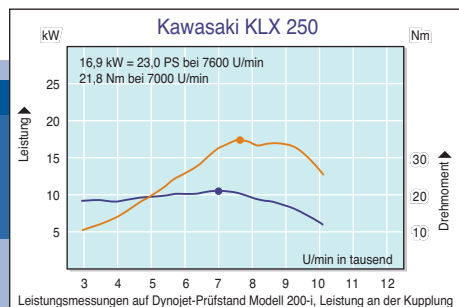
Von NRW soll es über die schönsten Alpen-Schotterpässe bis auf die Höhe von Pisa gehen



KLX 250 YAMAHA WR 250 R



TECHNISCHE DATEN



Kawasaki KLX 250

Yamaha WR 250 R

Motor

Bauart	Einzyylinder 4-Takt-Motor flüssigkeitsgekühlt	Einzyylinder 4-Takt-Motor flüssigkeitsgekühlt
Hubraum	249 cm ³	249 cm ³
Bohrung/Hub	72 x 61,2 mm	77 x 53,6 mm
Verdichtung	11 : 1	11,8 : 1
Ventile/Nockenwelle	4 Ventile pro Zylinder, zwei oben liegende Nockenwellen	4 Ventile pro Zylinder zwei oben liegende Nockenwellen
Ventilbetätigung	Tassenstößel	Tassenstößel
Gemischaufbereitung	elektr. Einspritzung	elektr. Einspritzung
Schmierung	Nassumpfschmierung	Nassumpfschmierung
Lichtmaschine/Batterie	200 Watt / 12 Volt / 6 Ah	350 Watt / 12 Volt / 6 Ah
Abgasreinigung/Abgasnorm	G-Kat, Euro 3	G-Kat, Euro 3
Leistung	22 PS (16 kW) bei 7.500 min	30,7 PS (22,6 kW) bei 10.000 min
max. Drehmoment	20,5 Nm bei 7.000 min	22,3 Nm bei 8.000 min

Kraftübertragung

Kupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung	Mehrscheiben-Ölbadkupplung
Getriebe	6-Gang	6-Gang
Hinterradantrieb	O-Ring-Kette	O-Ring-Kette

Fahrwerk

Rahmenbauart	Einschleifen-Stahlrohrrahmen	Semi-Doppelschleifenrahmen, Alu/Stahl
Radführung vorn	Upside-down-Gabel, 43 mm	Upside-down-Gabel, 46 mm
Einstellungen	Druckstufendämpfung	Zug- und Druckstufendämpfung
Radführung hinten	LM-Zweiarmschwinge, Zentralfederbein	LM-Zweiarmschwinge, Zentralfederbein
Einstellungen	Federbasis, Zug-/Druckstufe	Federbasis, Zug-/Druckstufe
Federweg vorn/hinten	255/230 mm	270/270 mm
Nachlauf/Radstand	105 mm / 1430 mm	111 mm / 1420 mm
Lenkkopfwinkel	63,5 Grad	63,2 Grad

Räder/Bremsen

Bremse vorn	Einzelscheibe 250 mm, 2-Kolben-Sattel	Einzelscheibe 250 mm, 2-Kolben-Sattel
Bremse hinten	Einzelscheibe 240 mm, 1-Kolben-Sattel	Einzelscheibe 230 mm, 1-Kolben-Sattel
ABS	nein	nein
Räder vorn/hinten	Speichenräder 1.60 x 21 / 2.15 x 18 Zoll	Speichenräder 1.60 x 21 / 2.50 x 18 Zoll
Reifendimension vorn/hinten	3.00 x 21 / 4.60 x 18	80/100-21 / 120/80-18
Reifenhersteller	Dunlop D 605 »G«	Bridgestone Trailwing

Maße/Gewichte

Leergewicht	138 kg fahrfertig	133 kg fahrfertig
Zuladung	181 kg	186 kg
Sitzhöhe	890 mm	930 mm
Bodenfreiheit	270 mm	300 mm
Tankinhalt	7,7 l	7,6 l
Kraftstoff	Super	Super

Fahrleistungen

Beschl. 0 - 100 km/h	9,8 sec	7,5 sec
Durchzug 50 - 100 km/h *	16,8 sec	10,9 sec
Höchstgeschwindigkeit	119 km/h	143 km/h
Kraftstoffverbrauch	3,4 l auf 100 km	3,6 l auf 100 km
Reichweite	226 km	211 km

Preise/Garantie

Basispreis	4.565 Euro zzgl. Nebenkosten	6.195 Euro zzgl. Nebenkosten
Garantie/Gewährleistung	zwei Jahre Garantie	zwei Jahre Garantie



1 Die KLX baut nicht so hoch wie die Konkurrenz und ist von daher ideal für Einsteiger. **2** Leichtmetall-Schwinge und feiner Kettenspanner gehören zur Serienausstattung. **3** Die Wasserpumpe wird vom Motorschutz umrahmt. **4** Die Vorderradbremse könnte indes etwas mehr Biss vertragen. **5** Das Federbein bietet vielerlei Einstellmöglichkeiten.

Also auf die Bahn, klein machen und die Tankvolumen von jeweils 7 Litern bis zur Grenze ausnutzen. Im Windschatten der LKW ansaugen und mit 5 bis 10 km/h Überschuss vorbeimogeln, um möglichst schnell wieder auf der rechten Spur zu landen. Eine ganz neue Grenzerfahrung!

Die KLX fährt die knapp 800 Kilometer bis nach Lyon quasi auf Anschlag und genehmigt sich dabei durchschnittlich 3,7 Liter auf 100 km. Die Yamaha folgt mit 3/4 geöffneter Drosselklappe, kommt aber auf ähnliche Verbräuche. Das reicht in Kombination mit den 7,7 bzw. 7,6 Liter Tankinhalt immerhin für mehr als 200 Kilometer. Vorausgesetzt, Mann oder Frau bleibt solange im Sattel sitzen. Denn die schmalen Sitzbänke sind eigentlich das größte Handicap der Kleinen auf Reisen. Sie bauen so schmal, dass noch nicht einmal eine

Die KLX fährt die knapp 800 km bis Lyon auf Anschlag und verbraucht 3,7 l/100km

Pobacke darauf Platz findet und sind so hart, dass man von einer Bank schon gar nicht sprechen mag. So rutscht man unweigerlich ständig von links nach rechts, um die Schmerzen einigermaßen zu verteilen. Aber die Zeit auf der Bahn geht ohne bleibende Schäden vorbei und kurz hinter Grenoble lockt schon der Col de Sommeiller als erste größere Herausforderung. Ob das mal mit knapp 20 PS am Hinterrad gut geht? Die KLX hat zwar mit zwei oben liegenden Nockenwellen, Einspritzung und G-Kat einen recht modernen Viertakter an Bord, aber der Motor wurde nie auf Leistung getrimmt und entsprechend gelassen reagiert er auf die Befehle der Gashand.

Ganz anders das WR-Aggregat. Der Motor ist deutlich kurzhubiger und definiert seine 30 PS primär über die Dreh-

zahl. Titanventile, Schmiedekolben und elektronische Ein- und Auslass-Steuerung zeigen auf, dass hier Leistung gesucht und auch gefunden wurde. Ein echtes Hightech-Aggregat, hoch verdichtet und fit für hohe Drehzahlen. Kaum weiter verwunderlich also, dass der Motor erst oberhalb von 5.000 Touren so richtig wach wird und sich dann wie ein waschechter MX-Crosser anfühlt, dem gerade der Turbo zugeschaltet wurde. Diese Bandbreite hat der KLX-Motor nicht. Er bemüht sich, aus jeder Drehzahl tapfer nach vorn zu stampfen und bietet als größtes Plus seine absolut kalkulierbare Leistung auf gesundem Drehzahlniveau. Im direkten Vergleich hat die WR von daher auch die Nase bei den Fahrleistungen eindeutig vorn. Sie läuft maximal 143 km/h schnell (KLX 119 km/h), beschleunigt von 0 auf 100 km/h in 7,5 Sekunden (KLX 9,8 s) und hat auch beim Durchzug von 50 auf 100 km/h im letzten Gang mit 10,9 s (16,8 s) sehr eindeutig die Nase vorn.

Aber diese Vorteile kann sie auf den ersten Schotterpassagen hinauf zum Som-

meiller kaum ausspielen. Die KLX bleibt ihr erstaunlich dicht auf den Fersen, weil sie einfach einen Tick einfacher zu fahren ist. Für die KLX spricht die niedrigere Sitzhöhe (890 gegenüber 930 mm der WR), die bessere Gasannahme aus den Spitzkehren heraus (speziell bei niedrigen Drehzahlen) und das leichtere Handling.

Auf den verwinkelten Passstraßen zwischen der Assietta Kammstraße und der Ligurischen Grenzkammstraße pendeln sich die Verbräuche auf niedrige 3,2 bis 3,4 Liter ein. Dabei lassen sich die Kurven und Kehren trotz der serienmäßig montierten, recht grobstolligen und schmalen Bereifung mit erstaunlichen Schräglagen bewältigen. Das Ganze wirkt auf den ersten Metern zwar etwas kippeilig, aber wenn man sich erst einmal daran gewöhnt hat, ist man erstaunlich schnell unterwegs.

Bergrunter zumindest, denn da lassen sich die Fliegengewichte mit entspre-

chendem Speed in die Kurve hineinzirkeln. Wer es zu bunt treibt, darf auf je eine Scheibenbremse im Vorder- und Hinterrad zurückgreifen. Die schlichten Stopper der Kawasaki benötigen spürbar mehr Handkraft und neigen auf den Passfahrten schon mal zum Fading, während die Yamaha-Anlage sehr definiert auch unter höchster Belastung zu Werke geht. Die mittleren Bremsverzögerungen der beiden Enduros liegen bei 7,5 bis 7,7 m/sec², was einem Bremsweg von etwa 50 Metern aus 100 km/h entspricht. Kein schlechter Wert, zumal mit dieser Art von Enduro-Bereifung.

Im Gelände schlägt dann die Stunde der Kleinen. Wer schon mal mit einer GS Adventure und knapp 300 Kilogramm über den groben Schotter der Ligurischen gefahren ist, kann sich den Fahrspaß mit etwas mehr als 130 Kilo kaum vorstellen. Die Zwerge kraxeln wie die Gamsen den Berg hinauf. Die KLX immer unspektakulär aber durchaus zügig, die Yamaha

auch schon mal mit bewusst ausbrechendem Hinterrad und deutlich sportiver. Wer hier nach mehr Leistung ruft, ist entweder Vollprofi oder aber er vermisst diese gewisse Potenz, die ein Zweizylinder quasi ab Leerlaufdrehzahl bereithält. Bei einem Viertelliter Hubraum ist der Bums von unten quasi ab Werk nicht vorhanden. Man freut sich einfach, wenn Leistung da ist und akzeptiert den Gasanschlag als natürliche Begrenzung nach oben – kein Stress, keine Hektik, die pure Lust am Fahren und das saugute Gefühl, immer Herr der Lage zu sein!

Wenn da nicht die anderen Hard-Enduristen wären, die einen oben am Gipfel mitleidig anschauen. »Na, zu mehr hat's wohl nicht gereicht – oder?« Stimmt, aber wie viel mehr muss es denn sein?

Bei der Rallye angekommen, sind wir eine ganz kleine Nummer. Wenige F 800 GS, einige HP2-, XChallenge- und KTM-Modelle und ganz ganz viele Boxer! Aber nicht etwa die Vierteler, sondern die



1 Der Alu-Rahmen verliert im sensiblen Schubbereich schnell an Farbe – der Heckrahmen ist geschraubt. **2** Die WR ist deutlich sportiver, baut höher und bietet mehr Bodenfreiheit. **3** Professionell gestalteter Ausgleichsbehälter der Hinterradbremse. **4** Ordentliche Klemmung und vielfach einstellbare Upside-down-Gabel vorn. **5** Breite und grob gezackte Fußrasten gibt es ab Werk – Gehäusedeckel mit einer Kunststoff-Abdeckung! **6** Kurze Rast am Col d'Izoard.





alten Zweiventiler tummeln sich hier auf engstem Raum. Warum das so ist? Weil die Leistung bei dieser durchaus anspruchsvollen Veranstaltung sekundär ist. Gutes Handling, geringes Gewicht und niedrige Sitzhöhen sind gefragt und da wird die Luft eng. Die KLX 250 hat viel in dieser Richtung, wird aber nicht ganz ernst genommen.

Dabei sind die Fahrwerkskomponenten eigentlich von erstaunlicher Qualität. Wir sind mit ihr die schwierigsten Passagen der Rallye auf- und abgefahren, sind nicht ein einziges mal im Dreck steckengeblieben und haben so wenig Schweißperlen wie noch nie vergossen. Die 43er Upside-down-Gabel vorn und auch das vielfach einstellbare Federbein mit Ausgleichsbehälter im Heck sind zwar eher soft ausgelegt und bieten auf der Straße guten Komfort, im Gelände lassen sich die Komponenten hingegen erstaunlich

selten an den Rand ihre Belastbarkeit fahren. Schon gar nicht das Fahrwerk der WR, denn die kommt schon ab Werk so stelzig daher, dass sich keiner traut, ihre Offroad-Tauglichkeit in Frage zu stellen. Vorn und hinten 270 mm Federweg, 300 mm Bodenfreiheit, da dürfte so manche Hardenduro ins Grübeln kommen.

Und in der Tat lassen sich mit der Yamaha selbst übelste Passagen leichtfüßig meistern. Da, wo man mit der KLX mangels Leistung durchfahren muss, lupft die Yamaha bei entsprechend koordiniertem Gasstoß die Vorderhand und ist drüber weg. Sie hat hier eindeutig mehr Gelände-Potential und dürfte damit selbst

anspruchsvollen Geländefahrern gerecht werden.

KLX oder WR? Das ist natürlich auch eine Frage des Geldbeutels. Die Kawasaki kostet gerade einmal 4.565 Euro und ist genau genommen jeden Cent wert. Die Yamaha ist gegenüber 2008 deutlich teurer geworden und liegt bei 6.195 Euro. In Anbetracht der höherwertigen Fahrwerkskomponenten und dem daraus resultierenden Sport-

potential geht das auch durchaus in Ordnung. Die Yamaha ist mehr das Spaßbike für den ambitionierten Enduristen, die KLX dagegen der Einsteiger, denn mehr Enduro braucht am Anfang eigentlich kein Mensch!

Till Kohlmeier

Und in der Tat lassen sich mit der Yamaha selbst übelste Passagen leichtfüßig meistern