

# 3 x Sushi auf der Insel

FAHREINDRUCK SOFTENDUROS:

HONDA CRF250L

KAWASAKI KLX250

YAMAHA WR250R

Drei „Softenduro“-Motorräder haben sich auf Korsika getroffen. Wir gegessen das japanische Menü am Mittelmeer mit einem dicken Grinsen im Gesicht. Denn mit diesen Bikes kann man abseits vom Wettkampfgedanken und als normaler Mensch viel Spaß haben!

✍ Robert Pairan | 📷 Carsten Scheibe





»Bei der Kawasaki gefällt mir die flache Sitzbank und die homogene Sitzposition. Alles funktioniert problemlos und der Motor ist sehr leise, damit fällt man nicht auf.«

Jochen Ehlers aus Burg/Dithmarschen



Viel zu oft wird der Gedanke an Enduro auch gleich mit Wettbewerbsrennern gleichgesetzt, oder – weil es trendy ist – mit meist übergewichtigen Reisedampfern, für die Stollenreifen nur Accessoires sind. Doch dem ursprünglichen Grundbedürfnis einer Enduro kommen die Honda CRF250L, die Kawasaki KLX250 und die Yamaha WR250R noch am nächsten. Hier heißt es: draufsetzen, losfahren und einfach nicht aufhalten lassen, weder vom Stadtverkehr, noch vom Feldweg, noch von Single-Trails zwischen den Felsen. Aus der Garage zu Hause für den Weg zur Arbeit oder zum Aufbruch ins Abenteuer – alltagsgeprüft und geländetauglich soll die Maschine sein. Es handelt sich also um eine vielleicht fast vergessene Motorrad-Art, gefahren von ganz normalen Motorradfahrern, die ohne ein Rennen einfach ihren eigenen Weg finden wollen und gerne trotzdem auch mal über Stock und Stein unterwegs sind.

Wie vergessen hierzulande diese Modelle sind, zeigt sich vielleicht am besten an der Kawasaki KLX250, die seit vielen Jahren scheinbar nahezu unverändert im Programm ist. Allen Kandidaten ist der flüssigkeitsgekühlte Viertaktmotor mit 250 ccm und sechs Gängen gemeinsam, ebenso die 2-Personen-Sitzbank mit dem obligatorischen Halteriemen, Gepäckträger (oder im Falle der Yamaha die originale Nachrüstung hierfür). Die Unterschiede machen die persönlichen Vorlieben und zeigen sich im Preis. Um es vorwegzunehmen: Die Honda ist ein absolutes Schnäppchen und kostet nur knapp 60 Prozent von dem, was der Yamaha-Händler verlangt. Doch wer nur auf das Geld schaut, der wird wahrscheinlich gar nicht mit einer Enduro unterwegs sein, sondern mit seinem Roller zum Einkaufen fahren. Darüber hinaus gibt es genug Gründe, die abseits von finanziellen Überlegungen für jedes der einzelnen Modelle sprechen.

#### KAWASAKI KLX250

Fangen wir mit der Kawasaki KLX250 an: Sie ist eindeutig die kompakteste der drei Motorräder. Die Sitzposition erscheint dem Fahrer mehr „im“ Motorrad zu liegen und anders als die Herstellerangaben auf dem Papier vermuten lassen, ist die Sitzhöhe in der Praxis auch für kleinere Fahrer gut geeignet. Doch das Ganze hat seinen Preis, denn im direkten Vergleich erscheint die Kawasaki eher schwerfällig. Da hilft auch der schwachbrüstige Motor nicht viel. Der tönt zugegebenermaßen sehr leise aus dem Auspuff und dreht auch ohne jedes Leistungsloch – allerdings auch ohne Begeisterung.

Funktioniert und ist zuverlässig – und hat eine immense Reichweite. Auch wenn der Tankinhalt mit 7,7 Litern nahezu identisch mit den 7,6 Litern der Yamaha ist, kommt die Kawasaki mit 160 Kilometern konkurrenzlos am weitesten. Praxisgerecht auch die – sonst überall verschwundene – kleine Hecktasche für das Bordwerkzeug. Was aber unterwegs sehr praktisch ist, kann leider für Langfinger auf dem Bahnhofsparkplatz als Einladung verstanden werden. Unsere Empfehlung lautet hierzu: Nur auf der geplanten Tour auffüllen. Im Alltagsbetrieb und Stadtverkehr braucht man ohnehin kein Werkzeug, schließlich handelt es sich bei allen drei Modellen um ausgereifte japanische Großserientechnik. Dafür sprechen auch die gute Verarbeitung der Kawasaki und die hochwertigen Plastikteile mit den geringen Spaltmaßen.

#### HONDA CRF250L

Nicht so bieder wie die Kawasaki kommt die Honda daher: Schon das Aluminiumchassis scheint von den reinrassigen Cross-Modellen entlehnt. Der Motor schnurrt allerdings unauffällig vor sich hin und es macht nichts, dass das Cockpit als einziges keinen Drehzahlmesser hat. In unserem Trio wirkt der Durchzug am elastischsten und der Fahrer hat nicht unbedingt das Bedürfnis, die Drehzahl bis zum Äußersten zu treiben.





Die Sitzposition ist deutlich höher, wobei die Sitzbank eine kleine Kuhle hat, was aber durchaus bequem ist. Denn auf dem Papier ergibt das die niedrigste Sitzhöhe. Sie ist sogar tiefer als bei der Kawasaki, obwohl es sich anders anfühlt.

#### YAMAHA WR250R

Damit kommen wir schon zum dritten Kandidaten: Die kann ihre Verwandtschaft zur gefährlichen Schwester, dem Wettbewerbsmodell Yamaha WR250F, nicht leugnen. Nicht nur die Optik, auch die hohe Sitzposition und die Abmessungen sowie die in unserem kleinen Fuhrpark größte Bodenfreiheit hat sie zu bieten. Um der Straßenverkehrszulassung zu entsprechen, hat die Yamaha hinter dem Heck noch ein kleines Raumschiff im Gepäck: Der Designer von Rücklicht, Kennzeichenbeleuchtung und Kennzeichenträger hatte offensichtlich zu viel „Star Wars“ gesehen. Allerdings hängt das Gebilde sehr stabil an zwei Metallstreben, die aus dem eigentlichen Heck geführt werden.

Mit 30,7 PS – gegenüber den 23 PS der Honda und den nur 22 PS der Kawasaki – ist sie auch auf dem Papier die stärkste. Das hat aber auch seinen Preis, denn diese Leistung wird durch Drehzahl erkauft, was bedeutet, dass die Yamaha locker 10 000 U/min für ihre Pferdestärken braucht, immerhin 17 Prozent mehr als die Honda und 33 Prozent mehr als die Kawasaki.

#### KURVIGE STRASSEN

Doch Zahlenspiele sind ja nicht alles – Fahren ist angesagt und da zeigt unser Navi bis zum Ziel nur 35 Kilometer, aber trotzdem eine Stunde und zwei Minuten Fahrzeit. Wir sind auf Korsika, der Heimat der Kurven, eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit ist für PKWs hier wohl auch nicht zu erzielen. Auf diesen kleinen und wendigen Motorrädern müsste es aber zu schaffen sein. Tatsächlich sind die Viertelliter-Maschinen ganz in ihrem Element: Dank der Geschwindigkeitsbegrenzung von 90 km/h auf Landstraßen fällt das Leistungsdefizit im Vergleich zu großvolumigen Straßenmotorrädern erst einmal nicht weiter auf. Allerdings geht es auch bergauf und bergab und in den Steigungen darf man schon einmal die Gänge etwas länger ziehen lassen.

Dabei hat gerade die Yamaha mit dem größtmöglichen Drehzahlbereich es gar nicht nötig: Der Leistungssieger auf dem Papier tut sich auch auf der Straße leicht. Wirklich abhängen lassen sich die anderen aber auch nicht. Gerade die Kawasaki brennt einfach und wieselflink durch alle Kurven. Der überdimensionierte große Motorblock ist sicher sehr schwer und sorgt für einen niedrigen Schwerpunkt. Bloß nicht den Schwung verlieren, lautet die Devise, dann klappt es auch mit dem Hinterherfahren.

Von wegen, man könne mit den kleinen Motorrädern besser die Landschaft genießen! Die D81, eine der schönsten Panoramastraßen der Welt, verzaubert uns zwar mit ihren unzähligen Kurven und verwöhnt uns im März mit extrem wenig Autoverkehr, sodass sich die kleinen Motorräder auch um die engsten Ecken spielerisch treiben lassen und wo die Straße gerade noch für einen Linienbus reicht, scheint für das Zweirad genug Spielraum, um übermütig zu werden. Aber gerade dieses Spiel kann auf der Insel auch gefährlich werden, denn im Landesinneren warten dann auch gerne einmal Wildschweine, Kühe oder zumindest Kuhfladen hinter der nächsten Kurve. Dann sind auch gute Bremsen vonnöten, und gerade hier schwächelt die Kawasaki etwas: Gerade hinten könnte man da ein wenig mehr Unterstützung gebrauchen. Ganz anders die Honda, die anscheinend jeder Bremssituation mit geringer Handkraft gewachsen ist.

#### AB INS GELÄNDE

Aber eigentlich sprechen wir hier ja von „Dirtbikes“, deshalb geht es jetzt ab ins Gelände. Und das fängt schon abseits der



**»Die Honda überzeugt durch ihre extreme Wendigkeit. Der Motor hat im Vergleich zu den anderen hier auch von unten heraus gute Leistung.«**

Carsten Scheibe aus Westensee





»Leistung ist durch Nichts zu ersetzen - und davon hat die Yamaha nun einmal am meisten. Ausserdem gefällt mir das Design und die Farbkombination am besten.«

Jörg von Senden aus Hamburg



Hauptstraßen an, wo zahllose Schotterpisten und noch weniger gute Wege den Einheimischen als Alternativstrecken dienen.

Die Honda hat in der Paarung von niedriger Sitzbank und hoher Bodenfreiheit das Problem, dass man viel zu gut und zu tief sitzt und nur höchst ungern aufstehen möchte. Hier passt die Position besser als vorher befürchtet. Wer als Fahrer die 1,80 Meter Körpergröße überschritten hat, wünscht sich bei der Kawasaki eine Lenkererhöhung oder kürzere Beine. Anders die Yamaha: Zwar fällt im Gelände bei crossmäßiger Kurventechnik stärker auf, dass der Tank nach vorne breiter als bei den Mitstreitern gebaut ist, doch sowohl das Aufstehen als auch das Fahren im Stehen scheinen die natürliche Bewegung zu sein. In der serienmäßigen Einstellung neigen die Federelemente etwas zum Hoppeln, doch die Dämpfung kann man zum Glück einstellen. Dann ist das Terrain für die Yamaha geradezu gemacht und dann darf es auch schon einmal heftiger werden: Die Verwandtschaft zu den Wettbewerbsmotorrädern mit dem Kürzel „F“ statt dem „R“ lässt sich nicht verleugnen. Das bedeutet aber auch, dass die Yamaha mit der höchsten Sitzgelegenheit und der höchsten Bodenfreiheit nichts für kleine Leute ist. Wer richtig schnell unterwegs sein möchte, sollte unbedingt die Drehzahl halten und fleißig die Gänge schalten. Denn Durchzug im unteren Drehzahlbereich ist offensichtlich nicht ihre Stärke.

Schön, dass der Honda-Motor von unten so kräftig durchzieht, doch richtige Höhenflüge sind da letztlich nicht wirklich drin. Andererseits hat man nie das Gefühl, dass die Leistung nicht reichen könnte, wie es bei der Kawasaki manchmal der Fall ist. Letztlich ist die Grüne überall hingekommen, auch wenn es manchmal eine ziemliche Schinderei für den Motor war, der es schließlich gefühlsmäßig am gemütlichsten angehen lässt. Allerdings gibt sich die Kawasaki durchweg harmonisch auf dem Weg zwischen Felsen, Bäumen und auf Schotterpisten. Sie ist wie ein guter Freund, auf den man sich verlassen kann – ohne besondere Überraschungen eben.

Die meisten Einschränkungen haben wir allerdings durch die Reifen unserer Fahrzeuge erfahren: Die gute Vorderradbremse der Honda hat uns da so manch blockierendes Rad beschert und dass die Hinterräder nicht öfter quer standen, ist wohl den insgesamt moderaten Beschleunigungswerten der drei Motoren geschuldet.

Obwohl die Federwege der Honda und der Kawasaki fast gleich sind, fühlt sich das Fahrverhalten doch völlig unterschiedlich an: Die Kawasaki spricht auf kleinere Stöße deutlich besser an, dafür schluckt die Honda aber gröbere Unebenheiten mit mehr Dämpfung und weniger Unruhe.

#### FAZIT

Ein Fazit zu ziehen, fällt schwer: So ähnlich die Motorräder sind, so unterschiedlich haben sie sich letztlich präsentiert. Die Kawasaki ist sicherlich das Motorrad mit dem biedersten und ältesten Design, aber eben auch ausgereift, wenn auch ein wenig schwach auf der Brust. Die Honda dagegen ist schon serienmäßig ein Preisbrecher und unproblematisch im Handling auf der Straße wie im Gelände. Letztlich hat sich die Yamaha als stärkstes Motorrad mit eindeutigem Schwerpunkt im Gelände entpuppt. Keine Frage aber: Spaß haben alle drei gemacht – doch für die nächste Offroad-Tour werden wir sicherlich andere Reifen aufziehen. ○





lizenzfrei seit 1987



IDWORX MTB ZU GEWINNEN  
+ 1000€ IM CHAMPIONAT

Championat-Sieger 2015:  
Andreas Schulz



**3-STUNDEN-ENDURO**  
EINFACH UND UNKOMPLIZIERT

## WISSENSWERTES

**KONTAKT**  
Roland Günster  
erster.vorsitzender@igeonline.de  
Tel: +49(0)6145 7626  
www.igeonline.de | f IGE1987

### KLASSENEINTEILUNG

- 1 4-T 250 ccm und 2-T 150 ccm, ab 16 Jahren
- 2 4-T bis 450 ccm und 2-T bis 250 ccm, ab 16 Jahren
- 3 4-T über 450 ccm und 2-T ü. 250 ccm, ab 16 Jahren
- 4 Youngtimer Enduros, die älter als Bj. 1995 sind, ab 18 J.
- 5 Battle of Twins, Zweizylinder, ab 16 Jahren
- 6 Teams: 2 Fahrer, ein Transponder, beide ab 16 Jahren
- 7 Damen, Motorradwahl frei, ab 14 Jahren
- 8 Senioren ab 40 Jahren
- 9 Super-Senioren ab 50 Jahren
- 10 Youngster, 4-T 250 ccm und 2-T 150 ccm, von 14 bis 18 Jahren + Gute 85-ccm-Fahrer
- 11 Classic Cup, Motorrad bis Bj. 1983, mit Trommelbremse, Luftkühlung und Twinshock, Hubraum offen, ab 16 Jahren
- 12 Kids 1, 2-T 85 ccm und 4-T 150 ccm, Fahrer 9-13 J.
- 13 Kids 2, 2-T 65 ccm und 4-T bis 110 ccm, Fahrer 9-13 J.
- 15 Masters, Herren ab 60 Jahren, Damen ab 40 Jahren
- 99 Jedermann (Gäste, 2 Stunden)

## TERMINE 2016

- 25.03. - 28.03.2016 IGE TREFFEN IN THIONVILLE (F)
- 02.04. - 03.04.2016 MSC BARBAROSSA
- 16.04. - 17.04.2016 MSC MICHELbacher-HÜTTE
- 07.05. - 08.05.2016 MSV LAHNBERGE / AMC RODHEIM-B.
- 14.05. - 05.05.2016 MSC SCHWABHAUSEN
- 11.06. - 12.06.2016 MSC AUFENAU
- 30.07. - 31.07.2016 MSC NIEDERWÜRZBACH
- 20.08. - 21.08.2016 AMC BAD WINDSHEIM
- 10.09. - 11.09.2016 MSC SCHLÜCHTERN
- 24.09. - 25.09.2016 MRSC MERNES

### UNSERE SPONSOREN UND UNTERSTÜTZER



Herstellerangaben	Honda CRF250L	Kawasaki KLX250	Yamaha WR250R
Bohrung x Hub	76 mm x 55 mm	k. A.	77 mm x 53,6 mm
Motorleistung	17 kW/23 PS bei 8.500/min	16 kW/22 PS bei 7.500/min	22,6 kW/30,7 PS bei 10.000/min
Drehmoment	22 Nm bei 7.000/min	20,5 Nm bei 7.000/min	23,7 Nm bei 8.000/min
Verdichtung	10,7:1	11:1	11,8:1
Radstand	1.445 mm	1.430 mm	1.420 mm
Federweg vorne	250 mm	255 mm	270 mm
Federweg hinten	240 mm	230 mm	270 mm
Reifen vorne	3.00-21	3.00-21	80/100-21
Reifen hinten	120/80-18	4.60-18	120/80-18
Bremse vorne	256 mm	250 mm	250 mm
Bremse hinten	220 mm	240 mm	230 mm
Bodenfreiheit	255 mm	300 mm	285 mm
Sitzhöhe	875 mm	890 mm	930 mm
Tankinhalt	7,7l	7,7l	7,6l
Gewicht	138 kg *	138 kg*	128 kg*
UVP ab Werk	4.605,00 €	5.095,00 €	7.295,00 €

\* = errechnet aus dem vollgetankten Gewicht abzüglich des Tankinhalts

### DANKESCHÖN!

Bis Bilder und Text ins Heft kommen, vergeht einige Zeit und so haben wir uns schon im März aufgemacht, diesen Beitrag zu produzieren. Weil aber gerade daheim ein Wintereinbruch anstand, haben wir mit Hilfe von Corsica Ferries und dem Reiseveranstalter Endurofun Tours die Flucht auf die Insel trotzdem geschafft. Dafür ein Dankeschön, denn tatsächlich haben sich die kleinen Sträßchen und die vielen Kurven auf Korsika als idealer Lebensraum für unsere drei Kandidaten erwiesen.

