

Prøvet

Enduro på grænsen

Touring Nyt har prøvet endurokørsel på fire vidt forskellige offroadere langs den tidligere grænse til DDR i Mecklenburg Vorpommern.





Ruinerne af jernbanebroen ved Dömitz. Den blev anlagt i 1873 og var dengang 1.000 meter lang. Den er stadig et symbol på krigen og opdelingen af Tyskland.

Tekst: Stefan Engelsfelt

Foto: Robert Pairan og Engelsfelt

Den 9. november er det 25 år siden, at Berlin-muren faldt. I den forbindelse blev Touring Nyt inviteret med på en normalt 3-dages endurotur, hvor TN's udsendte dog kun kunne deltage på turens sidste dag. Det gav alligevel et godt indblik i det tidligere Østtyskland flere gange at krydse "grænsen" og samtidig få en god fornemmelse af fire offroad-modeller – Beta Alp 4.0, Honda CRF 250 L, KTM EXC-F 350 og KTM Freeride 350.

Næsten på samme tid som jernæppet faldt, løftede Suzuki sløret for en ny offroad-model under navnet DR 350. Med tiden blev modellen en stor succes, og det er derfor ikke uden grund, at italienske Beta i 2003 valgte at introducere Alp 4.0 med netop Suzuki DR 350 S som grundsten. Men som med alt andet i livet har tiden det med at løbe fra det, der engang satte standarden.

Alp 4.0 baserer sig altså på en 25-årig konstruktion, som indebærer stel som oliebeholder og gammeldags mekanik som luftkøling og karburator med choker. En-bankerden på 349 kubik har lige præcis kræfter nok til at kunne fungere "fornuftigt" både i terrænet og på landevejen, men 144 køreklare kilo til 27,3 hk sætter sin begrænsning. Og selvom Alp 4.0 var den første reelle "trial-offroad", så er 144 kilo i nutidens selskab lidt for



Før murens fald var der 1.265 km af denne type metalgitterhegn, og der var også frem til den 9. november 1989 præcis 29,1 km betonmur, 71,5 km overvågning med hunde og 578 bevogtnings-tårne.

meget, og det gør helt klart Alp 4.0 til den mest uhandy i denne offroad-kvartet.

Sammenlignet med Alp 4.0 er nutidens svar på en "trial-offroader", KTM Freeride 350 med exceptionelle lette cirka 104 køreklares kilo, absolut den mest let håndterbare af de prøvede maskiner – anden- og tredje-pladsen går til KTM EXC-F 350 og Honda CRF 250 L med henholdsvis cirka 114 og 144 køreklares kilo. Selvom vægten er den samme for Beta'en og Honda'en, har det japanske mærke på sin mere moderne offroader dog fordelt vægten noget mere afbalanceret, og den føles ikke decideert "tung" som Beta'en.

Honda CRF 250 L har sin avancerede 1-cylindrede doch-motor fra CBR 250 R (motorteknikken i TN 7/11 s. 28). Motoren tager gassen silkeblødt, men står man foran en pludselig stigning, og forhjulet skal i vejret, savner man moment fra kælderen, og man må gi' en hjælpende hånd med koblingen.

Her drager KTM Freeride 350 nytte af sin korte slaglængde (57,5 mod Honda'ens 76 mm). Sprudlende og lysvågen reagerer 350'eren på ethvert drej på gashåndtaget og løfter forhjulet uden hjælp fra koblingen op over enhver kant nærmest på centimeter.

For begynderen er transmissionsudvekslingen i øvrigt en gave – over 10% kortere end de øvrige modeller – hvor man ved lavt tempo og selv i de mest kritiske situationer sjældent giber efter



"Spass muss sein", som man siger på tysk.



Vandpassage er også en del af "gamet".

hjælp fra koblingen. Desuden vil den erfarene nok underholde sig med dens utrolig lette 1-hjulsbalanceevner.

Man kan næsten ikke tro, at motoren er den samme, når man hopper direkte fra KTM Freeride 350 over på KTM EXC-F 350. Til sammenligning virker Freeride 350 nærmest slov, og den har overhovedet ikke den vildskab, som EXC-F 350 besidder. Men i Freeride 350 yder den 1-cylindrede 349,7 kubik motor også beskedne 23 hk, mens EXC-F 350 med 47 sprællevene heste kan bryste sig af over det dobbelte.

De mange kræfter, som EXC-F 350 har, vil nok være i overkanten for de fleste, men har man erfaring med "jordkørsel", er den kraftige motor intet mindre end vidunderlig at arbejde med. I forhold til Freeride 350'ernes lidt on/off-agtige gasrespons tager motoren i EXC-F 350 gassen overraskende roligt og let. Men drejer man kraftigere på håndtaget, så er der kræfter, kræfter og atter kræfter at tage af. Samtidig giver den ekstremt letgående kobling, der kan betjenes med en finger, og det super letgående gearskefte – med eller uden brug af kobling – mange smil på læben, når man pløjer sig gennem mudder eller fræser af sted med støvet flyvende omkring sig på grusveje.

Hverken CRF 250 eller Alp 4.0 har justerbar affjedring. På Beta'en virker det alligevel nærmest ligegyldigt, da affjedringen arbejder meget usen-

sibelt uanset hvad. Man skal ikke presse maskinen særlig meget, før forgafen bunder, og fjederbenet er ret stødende og næsten hakkende i sin adfærd.

I samme vægtklasse har Honda'en en langt mere velafbalanceret affjedring, men decideret offroader bliver CRF 250 L aldrig. Her skal de to mærker hellere kigge nærmere på (de langt dyrere) maskiner fra KTM. Især på EXC-F 350 er der tale om en nærmest perfekt balance mellem for- og baghjulsaffjedringen og en næsten ubegrænset fjedervanding.

Mens bremserne på Honda'en er lidt "com sa com sa" uden at være rigtig gode til hverken det ene eller andet, fungerer især bagbremsen på Beta'en rigtig godt. Omvendt kræver dens forbremse en hel del fingerkræfter for at være effektiv. Umiddelbart burde det måske være en fordel i terræn, men i forhold til KTM'erne kan de andre to maskinernes bremseegenskaber godt gå hjem at lægge sig! Især forbremsen på EXC-F 350 er ultra let at dosere, og den bider kraftigt, men ikke for aggressivt, uden brug af de store fingerkræfter.

Som udgangspunkt er der mulighed for at justre lidt på styrene for at finde sig en "behagelig" opret kørestilling under terrænkørsel, men er man over 180 cm, finder man sig nok bedst til rette på CRF 250. Eller endnu bedre EXC-F 350.

Til landevejskørsel er sagen dog en anden. Her trækker Honda'en og Beta'en de længste strå. Især



Under turen blev deltagerne guidet ind på en stor, underholdende sanddyne. Beta'en kan med nød og næppe følge Freeride 350, når man holder gashåndtaget helt stramt i 2. gear.

Honda'ens sæde virker komfortabelt til længere tids asfalkørsel. Freeride'en er en kompakt mc med et fladt og smalt sæde i stil med EXC-F 350, og motorvibrationer er der masser af, så de to KTM'er er ikke nogen ubredt fornøjelse at køre transportkørsel på.

Freeride 350 er nærmest uegnet til fast banet vej. Den ellers positive, lave gearing i terrænet er en ulempe på asfalten. Allerede ved 60 km/t begynder motoren at lyde hungrende efter et nyt gear, og man kan blive overrasket over, at sjette gear allerede er indlagt. Samtidig er de smørbløde Dunlop D803 dæk overhovedet ikke bygget til asfalt, så knopperne bliver hurtigt vredet løs på bagdækket.

De fire afprøvede offroadere ligger alle inden for samme genre, men de er skabt til hvert sit formål. CRF 250 L er en typisk allround-god-til-det-hele-Honda, men samtidig uden at være super god til noget specifikt. Til 68.000 kr er den en god begynder-mc til terræn - en "soft-roader" med en ikke alt for stærk motor, og den udmarkør sig især til pendling.

Selvom Beta Alp 4.0 er ved at være en bedaget konstruktion og virker ret gammeldags i forhold til de tre øvrige maskiner, så skal den nok ploje sig igennem terrænet, og den dækker også transportkørsel til husbehov. Beta Alp 4.0 er en mc for den nostalgiske, som ikke vil have en oldgammel



De standardmonterede Dunlop D803 på KTM Freeride 350 egnar sig, ligesom resten af maskinen, ikke til asfalkørsel.



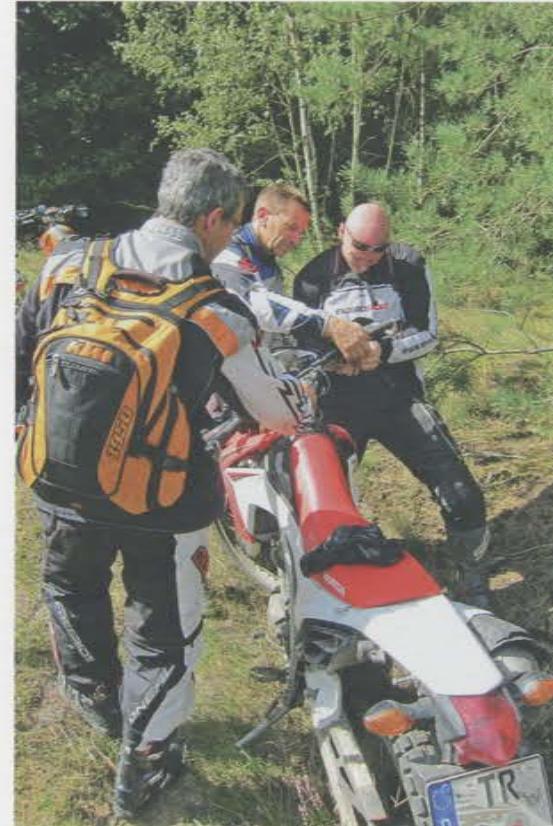
Krydsning af en jernbane satte sine spor på bagfælgen af den prøvede Beta Alp 4.0. På de andre maskiner var der intet at se på bagfælgen!

DR 350 fra dengang, andre købte den fra ny, men i stedet vil have "den som ny" – og samtidig til en rimelig pris på 54.995 kr.

KTM Freeride 350 er en underholdende mellemting mellem en decideret offroader og en trial-maskine. Maskinen er mest velegnet til små bjergstier, men klarer også "almindelig" terrænkørsel på overbevisende maner. Landevej holder den sig helst langt væk fra. Freeride 350 er mest af alt en lege-mc, som er utrolig letkørt, og den kan sikkert være et hit for piger, som har "hang til jord". Men det kræver en halvtyk tegnebog, der kan rumme 128.000 kr.

KTM EXC-F 350 er en hardcore enduro-mc. For en entusiastisk endurokører fungerer EXC-F 350 i dette selskab intet mindre end perfekt til terrænkørsel, og ingen ufordring synes for stor for den hårdføre maskine. Kort sagt en maskine til den seriøse amatør eller den professionelle endurokører, men prisen på 160.000 kr med dansk nummerplade virker også ret hårdkøgt.

Dagen lakker mod enden for "enduro på grænsen" og på trods af en kæmpe vabel på hælen takket være lidt for små cross-støvler, higer TN's udsendte allerede efter at komme tilbage til det østtyske terræn, hvor man i Mecklenburg-Vorpommern kan passere den tidligere landegrænse til Østtyskland adskillige gange, mens indbyggerne tager det hele med et smil.



Ingen endurotur uden at skrue lidt – gashåndtaget på Honda'en satte sig fast, men det blev fikset i et snuptag.

Levn fra DDR

På turen blev der overnattet på Waldhotel Boizenburg. Indehaveren af hotellet har en ganske interessant samling af østtyske køretøjer.

Indehaveren – en ældre herre – har mange over 30 år gamle Simson knallerter stående, som alle er i tip top stand, herunder modeller som SR1, Star og Schwalbe. Hver knallert koster i omegnen af €1.200 (knap 9.000 kr), og det er stadig muligt den dag i dag at købe fabriksnye reservedele til de "gamle swingere".



Også en totalrenoveret Trabant i original farve står ved hotellet. Her er der tale om en 2-cylindret 2-taktmotor på 600 kubik med 23 hk og en topfart på ca. 100 km/t.

Endurofun Tours

Standard enduroturen "Mecklenburg Kreuz und Quer" er på 2 til 3 køredage med en guide, teknisk assistance, overnatning i dobbeltværelse med morgenmad og 3-rettersmenu. Turen finder ofte sted over weekender og kan også arrangeres som gruppetur. Prisen for henholdsvis 2 og 3 dage er €221 (ca. 1.650 kr) og €329 (ca. 2.450 kr).

Etaperne er op til 250 km, og deltagelser er på egen offroader (monteret med knopdæk og original udstdødning). Man kan også leje en offroader – Beta Alp 4.0, Kawasaki KLX 250 eller Suzuki DR-Z 400 – for €66-98 (ca. 490-730 kr) per dag. Kørerudstyr skal man selv medbringe.

Der er ca. 225 km fra Padborg grænse til turens startpunkt ved Boizenburg/Elbe, men Endurofun Tours arrangerer offroad-ture flere steder i Europa – også ture i Schleswig-Holstein området, hvis man ikke vil køre så langt. Her kan man eksempelvis deltage i en 1-dags tur på 130-150 km for €89 (ca. 660 kr). Overnatning fås til yderligere €28 (ca. 210 kr).

Vil man vide mere om Endurofun Tours offroad-ture, kan man se meget mere på www.endurofuntours.com



Endurofuntours und KTM



2.247

Få en fornemmelse af turen ved at scanne koden og se en video på din smartphone.



Data for Beta Alp 4.0

Motor: Luftkølet 1-cylindret 4-takt motor; enkelt overliggende knastaksel (ohc), 4 ventiler per cylinder; 349 cm³, boring 79 mm, slaglængde 71,2 mm, kompressionsforhold 9,5:1; 27,3 hk (20,1 kW) ved 7.500 o/m, 2,9 kgm (28,6 Nm) ved 6.250 o/m. Mikuni BST karburator, Ø 33 mm. Miljøgodkendelse: Euro3. Semitorsump. 175 W generator, 12V/6 Ah batteri.

Transmission: Primærtransmission ved tandhjul, våd flerplade-kobling, 6 gear, sekundær kædetræk, udvx. 3,200 (48/15).

Stel m.m.: Dobbelt lukket ramme af stålror, akselafstand 1.444 mm, kronrørvinkel 65,5°, efterlob 120 mm, Ø 46 mm teleskop-forgaffel, justbar returrdæmpning og fjederforspænding, 220 mm vandring; alu-svinggaffel med mono-affjedring og justbar fjederforspænding, 220 mm vandring. Ø 260 mm skive forbremse med 2-stemplet caliper, bag Ø 220 mm skive med enkelt-stemplet caliper. Fælgstr. 3,5", 4,25", Pirelli MT 21 dæk, 90/90-21, 130/90-18, dæktryk solo 29/32 psi.

Mål og vægt m.m.: Længde 2.208 mm, bredde 850 mm, højde 1.240 mm. Sædehøjde 863 mm. Tankkapacitet 10,5 liter (reserve 3 liter). Tørvegt iflg. fab. 133 kg, køreklar og fuldtanket 144 kg, tilladt totalvægt 349 kg, lasteevne 205 kg.

Præstationer og forbrug: Tophastighed iflg. fab. 136 km/t, 0-100 km/t ca. 7,9 sekund, gennemsnitligt prøveforbrug 22,2 km/l, oktan 95 blyfri. Teoretisk aktionsradius: 233 km. Service-intervaller: Olie- og filter-skift hver 5.000 km (2,1 liter m/ filter), ventil-tjek hver 5.000 km.

Importør: ScanMI Aps, Skovbyvej 99, 6470 Sydals, tlf. 7315 1100, www.betamotor.dk

Pris: 54.995 kr plus lev. ca. 1.800 kr. Standardpris uden afgift 29.857 kr. Garanti: 2 år.

Beta Alp 4.0 i Touring Nyt: (Test M4 9/09).



Data for Honda CRF 250 L

Motor: Vandkølet 1-cylindret 4-takt motor; dobbelt overliggende knædeknastaksler (dohc), 4 ventiler per cylinder; 349,7 cm³, boring 76 mm, slaglængde 55 mm, kompressionsforhold 10,7:1; 23 hk (17 kW) ved 8.500 o/m, 2,2 kgm (22 Nm) ved 7.000 o/m. Indsprøjtnings, Ø 36 mm. Miljøgodkendelse: Euro3. Vådsumpsmøring. 340 W generator, 12V/4 Ah batteri.

Transmission: Primærtransmission ved tandhjul, udvx. 2,807, våd flerpladekobling, 6 gear, sekundær kædetræk, udvx. 2,857.

Stel m.m.: Semi-åbent stel i stål, akselafstand 1.445 mm, kronrørvinkel 62,4°, efterlob 113 mm, Ø 43 mm upside-down forgaffel, ikke justbar, 250 mm vandring; stålsvinggaffel med Pro-Link mono affjedring med justbar fjederforspænding, 240 mm vandring. Ø 256 mm skive forbremse med 2-stemplet caliper, bag Ø 220 mm skive med enkelt-stemplet caliper. Fælgstr. 3,0" alu, 4,5" alu, IRC GP-21/22 dæk, 3.00-21, 120/80-18.

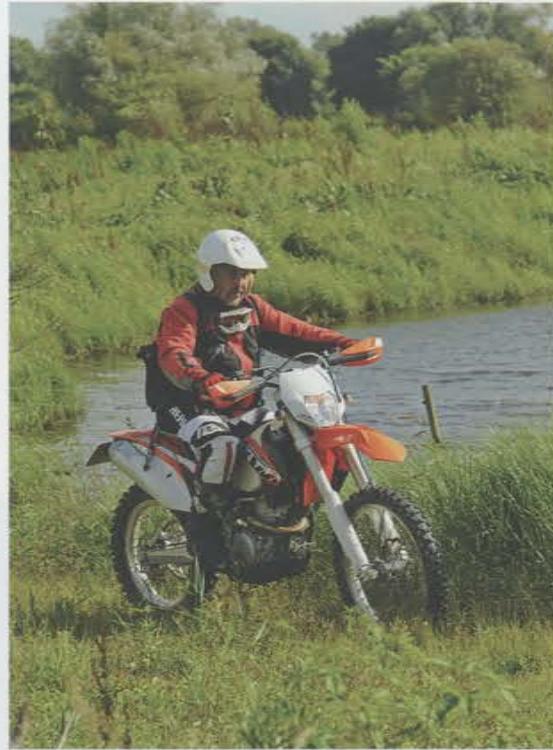
Mål og vægt m.m.: Længde 2.195 mm, bredde 815 mm, højde 1.195 mm. Sædehøjde 875 mm. Tankkapacitet 7,7 liter. Køreklar og fuldtanket vægt iflg. fab. 144 kg, tilladt totalvægt 303 kg, lasteevne 159 kg.

Præstationer og forbrug: Tophastighed iflg. fab. 124 km/t, 0-100 km/t ca. 10,6 sekund, gennemsnitligt prøveforbrug 27,8 km/l, oktan 95 blyfri. Teoretisk aktionsradius: 214 km. Service-intervaller: Olie- og filter-skift hver 12.000 km (1,8 liter kapacitet), ventil-tjek hver 24.000 km.

Importør: Vilh. Nellemann Handelsselskab A/S, Langdysen 1, 8200 Aarhus N, tlf. 8743 5435, www.honda-mc.dk.

Pris: 68.000 kr – hjemtages kun på bestilling.

Honda CRF 250 L i Touring Nyt: Kort præsentation 9/12.



Data for KTM EXC-F 350

Motor: Vandkølet 1-cylindret 4-takt motor; dobbelt overliggende knædeknastaksler (dohc), 4 ventiler per cylinder; 349,7 cm³, boring 76 mm, slaglængde 57,5 mm, kompressionsforhold 12,3:1; 47 hk (34,3 kW) ved 11.900 o/m, 9,5 kgm (3,8 Nm) ved 8.000 o/m. Indsprøjtnings, Ø 42 mm. Miljøgodkendelse: Euro3. Vådsumpsmøring. 12V/4 Ah batteri.

Transmission: Primærtransmission ved tandhjul, udvx. 3,042 (73/24), våd flerpladekobling, 6 gear, udvx. 2,286/1,625/1,250/1, 045/0,880/0,769, sekundær kædetræk, udvx. 3,714 (52/14).

Stel m.m.: Rørstel i stål, akselafstand 1.482 mm, kronrørvinkel 63,5°, Ø 48 mm upside-down forgaffel, fuldjusterbar, 300 mm vandring; alu-svinggaffel med mono affjedring, fuldjusterbar, 335 mm vandring. Ø 260 mm enkeltskive forbremse med 2-stemplet caliper, bag Ø 220 mm skive med 1-stemplet caliper, stålarmerede bremseslanger for og bag. Fælgstr. 1,60" alu, 2,15" alu, Maxxis Maxx Enduro dæk, 80/100-21, 140/80-18.

Mål og vægt m.m.: Sædehøjde 970 mm. Tankkapacitet 9 liter. Kæreklar vægt (uden benzin) iflg. fab. 107,2 kg (inkl. benzin ca. 114 kg).

Forhandlere: Aagesen Motorcykler, Hvidovrevej 3, 2610 Rødvre, tlf. 3672 1872, www.aagesen.dk og Jensen Motorcykler, Kometvej 1, 8700 Horsens, tlf. 2844 5813, www.jensenas.dk

Pris: 160.000 kr plus lev. ca. 1.800 kr. Standardpris uden afgift 67.359 kr. Garanti: 2 år.

KTM EXC-F 350 i Touring Nyt: Kort om tale 9/10.



Data for KTM Freeride 350

Motor: Vandkølet 1-cylindret 4-takt motor; dobbelt overliggende knædeknastaksler (dohc), 4 ventiler per cylinder; 349,7 cm³, boring 76 mm, slaglængde 57,5 mm, kompressionsforhold 12,3:1; 23 hk (17 kW) ved 7.500 o/m, 2,2 kgm (22 Nm) ved 4.000 o/m. Indsprøjtnings, Ø 42 mm. Miljøgodkendelse: Euro3. Vådsumpsmøring. 12V/4 Ah batteri.

Transmission: Primærtransmission ved tandhjul, udvx. 3,042 (73/24), våd flerpladekobling, 6 gear, udvx. 2,462/1,875/1,500/1, 217/1,000/0,769, sekundær kædetræk, udvx. 4,364 (48/11).

Stel m.m.: Rørstel i stål, akselafstand 1.418 mm, kronrørvinkel 67°, Ø 43 mm upside-down forgaffel, fuldjusterbar, 250 mm vandring; alu-svinggaffel med mono affjedring, fuldjusterbar, 260 mm vandring. Ø 260 mm enkeltskive forbremse med 2-stemplet caliper, bag Ø 210 mm skive med 1-stemplet caliper, stålarmerede bremseslanger for og bag. Fælgstr. 1,60" alu, 2,15" alu, Dunlop D 803 dæk, 2.75-21, 4.00-18.

Mål og vægt m.m.: Sædehøjde 915 mm. Tankkapacitet 5,5 liter. Kæreklar vægt (uden benzin) iflg. fab. 99,5 kg, (inkl. benzin ca. 104 kg), tilladt totalvægt 274,5 kg, lasteevne 175 kg.

Præstationer og forbrug: Tophastighed iflg. fab. 118 km/t, 0-100 km/t ca. 9,3 sekund, gennemsnitligt prøveforbrug 18,9 km/l, oktan 95 blyfri. Teoretisk aktionsradius: 104 km.

Forhandlere: Aagesen Motorcykler, Hvidovrevej 3, 2610 Rødvre, tlf. 3672 1872, www.aagesen.dk og Jensen Motorcykler, Kometvej 1, 8700 Horsens, tlf. 2844 5813, www.jensenas.dk

Pris: 128.000 kr plus lev. ca. 1.800 kr. Standardpris uden afgift 55.930 kr. Garanti: 2 år.

KTM Freeride 350 i Touring Nyt: Præsentation 8/11.