

086 FEATURE | Offroad-Konzeptvergleich





DIRTY DANCING

KTMs neue Freeride 350 im Konzeptvergleich mit Trial und Hardenduro. Wir klären, was die neue Offroad-Spezies besser kann.

TEXT: Clemens Kopecky | FOTOS: Herwig Peuker

KENNEN SIE DIE SITUATION im Supermarkt, vor dem meterlangen Kühlregal zu stehen und vergeblich nach normaler Milch Ausschau zu halten? „Milch“ gibt es nämlich nicht mehr, das war gestern. Heute gibt es Vollmilch, fettarme Milch, Magermilch, ESL-Milch, H-Milch, lactosefreie Milch, Landmilch, Heumilch, Fitmilch und so weiter. Keine Frage: Angebotsvielfalt liegt unübersehbar im Trend. >>

088 FEATURE | Offroad-Konzeptvergleich

SOLCH EINE MODELLVIELFALT wäre auch am Motorradmarkt zu begrüßen, würde sie potenziellen Käufern nicht gleichzeitig die subjektive Auswahl des „einzig richtigen“ Zweirades deutlich erschweren. Besonders im Offroad-Segment sprießen Fahrzeug-Kreuzungen à la Beta Alp, GasGas Pampera, Sherco X-Ride und Ossa Explorer wie Schwämme aus dem Herbstboden und spätestens seit der Markteinführung der Freeride 350 des Offroad-Marktführers KTM weiß man nicht mehr so recht, welches Fahrzeug nun je nach Terrain und Kundschaft das optimale wäre.

ANLASS GENUG für das *Motorradmagazin*, etwas Licht in die Verwirrung zu bringen und unsere Dauertest-Freeride gegen Vertreter der klassischen Offroad-Motorradkategorien antreten zu lassen: Hardenduro und Trial. Drei hochkarätige heimische Piloten sorgen außerdem dafür, die Fahrzeuge fotografisch ins rechte Licht zu rücken. Enduro-Champion und Erzberg-Bezwinger Lars Enöckl (www.le19.at) vertritt auf seiner KTM 250 EXC Sixdays die Hardenduro-Fraktion, der vierfache Staatsmeister Richard Hitzler kämpft auf Montesa Cota 4RT und Beta 250 Evo 2T für die Trial-Gruppierung und *Motorradmagazin*-Testfahrer Dieter Rudolf, selbst wettbewerbserprobter Trial- und Enduro-Fahrer, darf das sein, was er am liebsten ist: ein stylischer Freerider. >>



HARTER HUND. Während die 250 EXC schwitzt, ist Enduro-Profi Lars noch ganz cool.



HOHE SCHULE. Trial-Lehrmeister Ritchie Hitzler demonstriert eine 180-Grad-Sprungwende aus dem Stand. Das können die beide KTMs nicht.



SENKRECHTSTARTER. Wer mit der Hardenduro große Hindernisse bewältigen will, kommt ohne Trial-Fahrtechnik nicht weit.



DRECKIGES TRIO. Baumstämme wie dieser sind mit jedem der drei Offroad-Bikes eine leichte Übung – auch wenn Hitzlers angestrengter Gesichtsausdruck anderes vermuten lässt.



TEAMWORK. MM-Testpilot Didi Rudolf zeigt, was die 106 Kilo leichte Freeride und er alles können.

090 FEATURE | Offroad-Konzeptvergleich

BEOBACHTER DES FOTOSHOOTING-SPEKTAKELS müssen zugeben: Es gibt tatsächlich Darbietungen, die atemberaubend schön sind und zugleich unheimlich traurig. Verfolgt man die Leichtigkeit, mit der die drei virtuosens Offroad-Piloten sämtliche Schwierigkeiten problemlos wie Schuhe zu binden meistern, vergeht motivierten Hobbypiloten vor lauter Ehrfurcht auf Anhieb die Lust aufs Offroaden. Frustriert muss man zur Kenntnis nehmen, dass riesige Betonröhren, senkrechte Auffahrten, nasse Wurzelteppiche und meterhohe Drops echte Könnern kaum vor größere Probleme stellen als eine IKEA-Zusammenbauanleitung den Durchschnittsbürger. So präsentieren sich die diffizilen Hindernisse am Trial-Hof der Familie Enöckl in Lunz am See (www.trialhof.at) und die kniffligen Betonblöcke der Trial-Schule Hitzler (www.trialschule.at) selbst bei Kübelregen für die drei Profis als harmlose Spielplätze.

DIE GEWONNENE ERKENNTNIS nach zwei Tagen im heimischen Unterholz fasst MM-Testfahrer und Stunt-King Didi in kurzen Worten zusammen: „Für all jene, die im Gelände möglichst unkompliziert Spaß haben wollen, ist die KTM Freeride 350 das absolute Optimum. Sie ist ein echter Allrounder, funktioniert auf geschwungenen Single-trails genauso gut wie in fahrtechnisch sehr anspruchsvollem Terrain. In Sachen Traktion ist sie der konventionellen Hardenduro wegen ihrer Motorcharakteristik und der Trial-Bereifung meilenweit voraus, anders als der Trial geht ihr auf langen Auffahrten nicht die Puste aus. Auch wegen der haltbaren Motorkonzeption mit Stahlventilen ist sie wahnsinnig universell und für Allrounder genau das richtige Fahrzeug. Und obwohl sie gar nicht so viel weniger wiegt als eine normale Sportenduro, fühlt sie sich wegen ihrer kompakten Maße deutlich handlicher an. Obwohl ich schon viele Jahre auf Enduros und Trials trainiere, begeistert mich die Freeride am meisten.“ Schwächen leistet sich der orange Offroad-Zwitzer nur wenige: Das schwach dimensionierte Fahrwerk mit bescheidenen 25 Zentimeter Federweg kommt auf holprigem Terrain bei Racing-Tempo schnell an seine Grenzen. Bei fein dosierten Hebemanövern des Vorderrades neigt das 23-PS-Triebwerk außerdem zum plötzlichen Absterben und der „Freerider“ knallt mit jenem Körperteil unsanft auf den Sattel, der bekanntlich als „Kronjuwelen“ titulierte wird – hier sollte KTM dringend nachbessern und die Schwungmasse vergrößern. Das war's dann aber schon mit gravierenden Nachteilen, wäre da nicht das Softie-Image, mit dem die Freeride in der Offroad-Szene noch zu kämpfen hat: „Im Vergleich zu einer ‚echten‘ Hardenduro schaut sie zu filigran und zu wenig aggressiv aus. Viele fürchten den Spott im Fahrerlager und greifen daher lieber zu einer ‚scharfen‘ Hardenduro, obwohl die Freeride für sie bestimmt die bessere Wahl wäre“, analysiert Didi das Dilemma.

HARDENDUROS WIE DIE KTM 250 EXC, mit der der 24-jährige Mostviertler Enöckl nur wenige Tage nach unserem Fotoshooting als Fahrer des Nationalteams bei den >>



HINDERNISLAUF. Wegen der allzu kleinen Schwungmasse neigt die KTM Freeride bei Trial-Manövern zum abrupten Absterben. Das kann auf einer Montesa Cota kaum passieren.



STOPPIE-STUNDE. Trial-Pneus und niedriger Reifenluftdruck sorgen auf trockenem Untergrund für gewaltigen Grip. Stollenreifen punkten dagegen auf tiefem Boden mit besserem Vortrieb.



ABKLATSCHEN. Didi Rudolf und Richard Hitzler beim Rad-an-Rad-Wheelie. Besser nicht zu Hause nachmachen!

DIE HOCHKARÄTIGEN PILOTEN



DIETER RUDOLF (24):

Der stylische Altglengbacher mit Trial-Sport-Wurzeln (u. a. zweifacher Junioren-Staatsmeister) fährt „nur zum Spaß“, startet aber immer wieder mal bei Extrem-Enduro-Rennen. „Die Vielseitigkeit der Freeride taugt mir unheimlich. Für die meisten Offroad-Piloten wäre sie die beste Wahl.“



RICHARD HITZLER (43):

Der vierfache Trial-Staatsmeister betreibt in Wien die wohl beste Trial-Schule des Landes. „Trial ist ein Präzisionssport für Körper und Geist. Außerdem ist es ideal für alle Motorradfahrer, um ihre Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen.“ www.trialschule.at



LARS ENÖCKL (24):

2012 kürte sich der Mostviertler zum Enduro-Staatsmeister und Sixdays-Goldmedaillengewinner. Außerdem bezwang er zweimal erfolgreich den Erzberg und kämpfte sich durch Extrem-Enduros wie Romaniacs, Hell's Gate, Sea to Sky und Tough One. www.le19.at



Sixdays in Ostdeutschland an den Start ging (siehe Sportschau Seite XXX), machen vorwiegend für ambitionierte Wettbewerbsfahrer Sinn. Sie erfordern versierte Piloten, die das gewaltige Potenzial dieser Motorrad-Kategorie wenigstens ansatzweise ausschöpfen können. „Wegen der spritzigen, aggressiven Kraftentfaltung sind klassische Sport-Enduros bei fahrtechnisch anspruchsvollen Hindernissen extrem schwer zu dosieren, dafür feuern sie dank üppiger Motorleistung (ca. 52 PS bei der 250 EXC) und rund 30 Zentimetern Federweg mit irrem Tempo durch den Forst – einen kundigen Enduristen im Sattel selbstverständlich vorausgesetzt“, erklärt Enöckl. Grundsätzlich bieten Viertakter besser dosierbare Traktion, größere Lauf-ruhe und mehr Komfort, Zweitakter überzeugen vor allem in extremem Gelände à la Erzberg mit geringem Gewicht und leichtem Handling. Weiters gibt es bei den Vorverdichtern außer Kettenschmieren, Luftfilter säubern, Reifen wechseln und Treibstoff anmischen recht wenig zu tun: Im Vergleich zum Viertakter spielt die simple Zweitakt-Technik bekanntlich vor allem in den Kriterien Wartungsaufwand und –kosten ihre unschlagbaren Vorzüge aus. Gerade für Hobby-Enduristen nicht selten ein wichtiges Kaufargument.

WÄHREND SICH BEI DER ANSCHAFFUNG von KTM Freeride, Zweitakt- und Viertakt-Enduro alles um die Frage „entweder, oder“ dreht, herrscht beim Thema Trial-Motorrad Einigkeit: „Eine Trial gehört eigentlich in jeden guten Haushalt. Lars, Didi und ich haben unsere Wurzeln nicht zufällig alle im Trialsport“, erklärt Trial-Legende Richard Hitzler die Unverzichtbarkeit einer Trial. Wer kostengün-

stig, mit einer großen Portion Spaß und überschaubarem Verletzungsrisiko seine Offroad-Fahrtechnik verbessern will, für den führt an den kompakten Leichtgewichten kein Weg vorbei. Die komplexen Bewegungsabläufe der Trial-Manöver beanspruchen neben dem Balancegefühl, der Koordination von Gas-, Kupplungs- und Bremsimpulsen den Bewegungsapparat des ganzen Körpers.

MANNSHOHE HINDERNISSE erklimmen routinierte Trial-Piloten noch recht mühelos. Dank der niedrigen Bauweise (zirka 65 Zentimeter niedriger Durchstieg) gelingt im Fall des Falles der Absprung leichter als von der knapp einen Meter hohen Enduro-Sitzbank – psychologisch hilfreich besonders in haarigen Passagen. Trotzdem sollten Einsteiger die Schubkraft der harmlos wirkenden Trial-Motorräder nie unterschätzen: In einem Wimpernschlag beschleunigen sie abrupt wie eine Rakete aus dem Stand vorwärts, ein Hauch zu viel Gas bedeutet gnadenlos einen unfreiwilligen Rückwärtssalto. Ein Schnupperkurs unter fachkundiger Anleitung sei Neulingen daher dringend angeraten.

AUF TOUREN, LANGEN AUFFAHRTEN und bei forciertem Gangart zollt ein Trial-Motorrad jedoch seiner Konzeption Tribut: Weniger als drei Liter Tankvolumen, große Schwungmasse, ultrasoft abgestimmte, magere 17 Zentimeter Federweg und Leichtbau-Fahrwerk sind keine idealen Voraussetzungen fürs herz hafte Tempo-Bolzen. Wer nicht ausschließlich an der Fahrtechnik feilen, sich während der Fahrt gelegentlich hinsetzen und ab und zu die sprichwörtliche Sau rauslassen will, dem sei eher KTM's Freeride 350 empfohlen. <<



**KTM 250 EXC
SIXDAYS**

**KTM
FREERIDE 350**

**MONTESA
COTA 4RT**

**BETA 250
EVO 2T**

MOTOR	1-Zyl.-2-Takt, flüssig gekühlt, Auslasssteuerung TVC	1-Zyl.-4-Takt-4-V, DOHC, flüssig gekühlt	1-Zyl.-4-Takt-4-V, OHC, flüssig gekühlt	1-Zyl.-2-Takt, flüssig gekühlt, membran gesteuert
GEMISCHAUFBEREITUNG	Keihin-PWK-36S-AG-Vergaser	Keihin-EFI, Drosselkörper 42 mm	PGM-FI, Drosselkörper 28 mm	Keihin-PWK-28-Vergaser
STARTER	Kick- und E-Starter	E-Starter	Kickstarter	Kickstarter
HUBRAUM	249 ccm	349,7 ccm	249,1 ccm	249,7 ccm
GETRIEBE	6-Gang	6-Gang	5-Gang	5-Gang
RAHMEN	Stahl-Zentralrohrrahmen mit Alu-Rahmenheck	Stahl-Alu-Verbundrahmen mit Kunststoff-Rahmenheck	Alu-Brückenrahmen	Alu-Brückenrahmen (Hydroforming-Technologie)
RADSTAND	1482 mm	1428 mm	1320 mm	1305 mm
LENKKOPFWINKEL	63,5°	67°	67°	k. A.
BEREIFUNG V./H.	90/90-21 140/80-18	80/100-21 120/100-18	80/100-21 120/100-18	80/100-21 120/100-18
BREMSEN V./H.	Scheibe, 260/220 mm	Scheibe, 260/210 mm	Scheibe, 185/150 mm	Scheibe, 185/160 mm
FEDERUNG V./H.	WP-USD, ø 48 mm/ WP-PDS	WP-USD, ø 43 mm/ WP-PDS	Teleskopgabel, ø 39 mm/ Zentralfederbein mit Umlenkung	Teleskopgabel, ø 38 mm/ Zentralfederbein mit Umlenkung
FEDERWEG V./H.	292/335 mm	250/260 mm	175/170 mm	165/180 mm
SITZHÖHE	960mm	895 mm	650 mm (kein Sattel)	660 mm (kein Sattel)
BODENFREIHEIT	355 mm	325 mm	335 mm	310 mm
TANKINHALT	9,5 l	4,8 l	2 l	2,8 l
GEWICHT, VOLLGETANKT	113,5 kg	106 kg	80 kg	74 kg
PREIS	€ 9098,-	€ 7598,-	€ 7890,-	€ 5995,-