



TEXT: Ralf Wilke, Erik Pohl, Frank Geiling  
FOTOS: Wolfgang Nitsche

Potente Motoren und fertige Fahrwerke, gute Ausstattung zum attraktiven Preis. Der Kampf um die verbleibenden Plätze in der 450er-Sport-Quad-Klasse ist entbrannt. Als Allrounder rollen zwei Japaner und eine Spanierin ans Startgatter. Enduro und Moto-Cross – wer hat das bessere Paket geschnürt?

# Auf die Plätze -



**fertig - los!**



Angetreten zum Vergleich: Die letzten echten Sportler.

**R**ückschritt oder kluge Entscheidung? Yamaha verblüffte letztes Jahr mit der Neuauflage der YFZ 450. Ohne „R“, darauf liegt die Betonung. Schnell war klar, dass mit dem Relaunch des Vergasermodells der Angriff auf die taiwanesischen 450er eröffnet worden war. Der Preis spricht Bände und deutet ebenfalls in diese Richtung. Das die „Yfze“ jedoch mal eine der wenigen Alternativen im 450er-Marktsegment sein wird, hatten die Yamaha-Leute wahrscheinlich nicht auf dem Schirm. Denn von den Maschinen, die man ohne große Umrüstung in den Wettbewerb schicken kann, sind 2012 nicht mehr viele übrig geblieben. Mehrere Hersteller haben sich aus dem Sportgeschäft zurückgezogen und lassen die entsprechenden Modelle auslaufen. So bleiben in diesem Bereich eigentlich nur zwei ernstzunehmende Konkurrenten für das Referenzmodell übrig: Die spanische GasGas Wild-HP 450 und Kawa's KFX 450.

#### So fährt man hierzulande

Als 2004 die YFZ zum ersten mal erschien, jubelte die Sportszene. Bis dahin hatte man fast ausschließlich die Möglichkeit Quads vom Schlage einer LTZ 400 aufwendig umzurüsten. Jetzt endlich ein Quad mit 450 Kubik, das

auch zur Sache geht, als Alternative zu den teuren Einzelanfertigungen oder Kleinserien-Quads. Bald setzten Enduro- und Crossfahrer die blaue Maschine ein, die ihnen als die bessere Basis für individuelle Umrüstungen diente. Schon kurz darauf folgten die Mitbewerber aus Japan, den USA und Europa dem Beispiel. Denn jeder Hersteller hatte ein 450er-Cross-Moped mit entsprechend potentem Motor im Petto. Die Rennklassen wurden auf diesen Bereich angeglichen. 2007 überarbeitete GasGas seine Wild-HP. Und das gründlich und mit ordentlich Ausstattung. Rennfertig ohne Umrüstung lautete das Ziel der iberischen Konstrukteure, die auf einen reifen Enduromotor aus ihrem erfolgreichen Zweiradbereich zurückgreifen konnten. Die Kawasaki stößt in das gleiche Horn wie die Yamaha, fristete aber eher ein Schattendasein. Nur die echten Sportler lernten sie schätzen wegen ihrer Zuverlässigkeit und einfachen Handhabung.

Alle drei Modelle kamen der hiesigen Szene entgegen. Als Basis für Anpassungen oder aus der Kiste auf die Piste. Denn für den Endurosport reichte im Falle der Japaner zunächst die Montage von Nerf Bars. Das ist bis heute so. Denn was muss ein Sport-Quad dem Sportler bieten? Dabei reden wir von den

Fahrern, die in den Amateur-Klassen an den Start gehen, die sich im Clubsport messen oder auf den beliebten Serien wie BQC oder GCC tummeln. Von Leuten wie Du und ich, die es vielleicht auf einem mehrstündigen Enduro mal wissen wollen. Nicht von denen, die vorne mitmischen wollen oder müssen und die eh keine Schraube original lassen. Das Sport-Quad muss also auf Crosspisten beim Training genauso gut funktionieren, wie es Enduro-Wettbewerbe wegstecken soll. Viele Wettbewerbe hierzulande bieten eine Kombination aus MX-Strecke und freien Geländeabschnitten. Daher stellen wir in diesem Test den typischen Querschnitt dar: Moto-Cross-Strecke, mit verschiedenen Sprüngen und Tables, breit ausgebauten, aber auch engen Kurven. Dagegen stellen wir einen verwinkelten Endurokurs mit Baum- und Wurzelwerk und einigen Gräben. Der Rundkurs ist auch mit künstlichen Hindernissen gespickt. So unterschiedlich die Anforderungen sind, so breit gefächert sind die Fahrerfahrungen unserer Test-Crew. Vom Enduro-Profi über den ambitionierten Hobby-Sportfahrer bis hin zu den Rookies im jugendlichen Alter. Mal schauen, was passiert.

#### Kawasaki KFX 450, die mit dem Cross-Motor

Kawa hat seinem Sportler eine Einspritzung spendiert. Der Motor beruht auf dem des Motorrads KX450F, wurde aber wegen des höheren Gewichts auf mehr Drehmoment im unteren und mittleren Drehzahlbereich abgestimmt. Als einziges Quad des Trios verfügt die Kawa neben den fünf Vorwärts - auch über einen Rückwärtsgang. Eine Ausgleichswelle dient der Reduzierung von Motorschwingungen. Ein interessantes Detail ist der leichte Abgaskrümmter aus Titan. Auffallend auch der Rahmen aus Aluminium mit angeschraubtem Heck. Der zierliche Frontbumper und der Heckbügel genau wie auch die

Schwinge sind aus dem selben Werkstoff. Die Hinterachse wird in der Schwinge durch einen Excenter geführt welcher Wartungsarbeiten wie das spannen der Kette dank detaillierter Skala enorm vereinfacht. Die Konkurrenz bietet im Gegensatz meist nur eine Markierung an. Den neugierigen Blicken entgeht auch nicht die aggressive Anordnung der Frontscheinwerfer, sowie die günstig für den Schwerpunkt vor dem Motor platzierte Batterie. Wir nehmen auf rutschfester Sitzbank platz und greifen zum Lenker, welcher von Renthal stammt und einen Prallschutz des gleichen Fabrikats aufweist, der allerdings den Blick auf die Kontrollleuchten versperrt. Was gerade in Ermangelung eines Benzinhahnes im Gelände schon zu einem Problem werden könnte, da man auf die Reserveleuchte angewiesen ist. Brems- und Kupplungshebel liegen gut in der Hand. Die Kupplung ist extrem leichtgängig. Sicherheitshalber bei eingelegerter Parkbremse nicht zu bedienen. Leider führen auch bei der Kawasaki keine Stahlflexbremsleitungen zu den Doppelkolbenbremsmätteln an der Vorderachse. Auch die Ansteuerung des hinteren Ankers, ein Einkolbensattel, erfolgt nicht über die drahtgeflochte-

Der braucht die Sporen:  
Der Kawa-Motor ist der  
zähmste des Vergleichs.



nen Leitungen. Wir stecken den Zündschlüssel ins Schloß und starten die Maschine. Sehr unauffällig das Auspuffgeräusch, welches aus einem schwarz lackiertem Endschalldämpfer entweicht. Die 449ccm des Einzylinders erwachen schon mit dem ersten Knopfdruck zum Leben. Die elektronisch geregelte Einspritzanlage weißt zahlreich Sensoren auf, die dem Motor immer und zu jeder Zeit auf die Sprünge helfen. Um dem Motor zu einem längeren Leben im Quad zu verhelfen hat er einige Veränderungen im Vergleich zum Motorrad erfahren. Zwei Nockenwellen runden das High End des grünen Herzens ab. An den A-Arms aus Stahl fallen nicht nur voll einstellbare

Stoßdämpfer auf, bei welchem man sogar einen echten Unterschied zwischen ganz geschlossener und vollkommen offener Zugstufe merkt sondern auch der vordere Unterzug des Rahmens, dieser verläuft sehr schlank und erlaubt so das die unteren A-Arms länger sind als die oberen, so bleibt der Sturz in jeder Fahrsituation fast konstant und der Federweg kann maximal ausgenutzt werden. Die Schwinge mit Unitrak System wird durch ein Kayaba-Federbein, mit High- und Low-speed Einstellung gedämpft.

#### GasGas, das Quad mit dem Enduro-Gen

Die umfangreiche und hochwertige Serienausstattung sowie die E-Zulassung machen das Quad zu einem ernsthaften Konkurrenten im 450er Segment. Der Preis ist zudem angesichts der gebotenen Serienausstattung sehr interessant. Verarbeitung und Motorleistung können sich allemal sehen lassen. Diese ist vor allem für den Endurofahrer optimiert. Denn hier hat die spanische Marke ihre Wurzeln. Da ist zunächst der durchzugstarke Motor, der gut aus dem Keller kommt, aber in diesem Vergleich der ist, den man am meisten bei Laune halten muss. Was natürlich einen Vorteil auf der Cross-Strecke bedeutet. Beim Motor stimmt die Leistung und das lange Drehzahlband kommt vor allem Fahrern zugute, die einen drehzahlbetonten Fahrstil haben. Auf den ersten



Beherrschbar: Die Kawasaki ist für Youngster ein super Einsteiger.

Blick wirkt die GasGas etwas biedler, offenbart aber beim genaueren Hinsehen ihre Qualitäten. An der Frontverkleidung können die Kotflügel durch das Lösen von jeweils vier Schrauben schnell entfernt werden, was das Spotlerherz höher schlagen lässt. Der Einsatz von Stichsäge und Flex entfällt. Als Wettbewerbsfahrzeug bietet die Spanierin als einzige komplett einstellbare A-Arms. Spur und Sturz können an den breiten Bauteilen justiert werden, wie auch die Federbeine in Zug- und Druckstufe echte Einstellmöglichkeiten aufweisen. Für den Moto-Cross-Einsatz könnte alles

etwas straffer ausfallen, schluckt aber zuverlässig die Löcher auf der Strecke. Im Enduro-Abschnitt überzeugte das Set-Up. Die Organe des Quads mit wenigen Handgriffen erreichbar. Luftfilter, Kühler, Plastikteile machen keine Wartungsprobleme. Ein Plus im Fahrerlager wenn es schnell gehen muss. Eine Dura-Blue-Achse ist bei der Konkurrenz nur nachrüstbar. Die Spanier haben gleich eine mit Distanzstücken verbaut, die an verschiedene Strecken- und Bodenverhältnisse anzupassen ist, indem sie bis zu je fünf Zentimetern verbreitern kann. Schade ist, dass das ein oder andere



**1. Edles Teil:** Die Verarbeitung und die Qualität der Kawasaki setzt den Maßstab in der Klasse. **2. Sportlerherz:** Der Motor stammt aus dem erfolgreichen Moto-Cross-Motorrad KX 450 F. Das Innenleben ist auf Quadbetrieb angepasst. Der Enspitzer ist sehr zuverlässig. **3. Alles Einstellungsache:** In der Serie weist die Grüne bereits gut funktionierende Federelemente auf. Für den Enduroeinsatz völlig ausreichend. **4. Schutzfunktion:** Der Unterschutz der Kawa ist klasse. Die Nerf-Bars wurden von der Firma [www.quadhouse.com](http://www.quadhouse.com) aus Niedereschach nachgerüstet, die das Testfahrzeug bereit stellte. Danke! **5. Problemlos:** Die Justage der Kette ist dank des Excenters mit Skala an der Alu-Schwinge sehr genau möglich.

## TECHNISCHE DATEN KAWASAKI KFX 450

TECHNISCHE DATEN KAWASAKI KFX 450	
<b>MOTOR</b>	
Typ	Einzyylinder 4-Takt-Motor
Kühlung	flüssiggekühlt
Hubraum	449 ccm
Leistung	31,9 kW / 44 PS
Kraftstoffversorgung	Einspritzsystem
Startsystem	E-Starter
<b>Getriebe</b>	
Typ	Manuelles Getriebe
Anzahl Gänge	5-Gänge
Antrieb	Kette, 4x2
<b>Fahrwerk</b>	
Radaufhängung vorne	Doppelte A-Arms,
Radaufhängung hinten	Schwinge mit Monofederbein
Reifen vorne	21x7-10
Reifen hinten	20x10-9
Bremsen vorne	zwei hydraulische Scheiben
Bremsen hinten	eine hydraulische Scheibe
<b>Sonstiges</b>	
Farbe	lime green
Garantie	2 Jahre
Preis	9.150,- Euro (ohne Umbau)
Bezugsquelle	Kawasaki Motors Europe N.V. Niederlassung Deutschland Max-Planck-Strasse 26 61381 Friedrichsdorf Tel. +49(0)6172/734-0 <a href="http://www.kawasaki.de">www.kawasaki.de</a>
Plus	Fahrwerk, Verarbeitung, zuverlässig
Minus	Dimension, Motorleistung

## Herstellerangaben / \* = Meßwerte Quadwelt

## MESSWERTE

Maße *	
Fahrzeuglänge	1806 mm
Fahrzeugbreite	1170 mm
Fahrzeughöhe	1064 mm
Radstand	1255 mm
Sitzhöhe	886 mm
Bodenfreiheit	108 mm
<b>Sonstiges</b>	
Gewicht (trocken)	179 kg
Tankinhalt	10 Liter

## Herstellerangaben / \* = Meßwerte Quadwelt



**Mach doch was Du willst: Die GasGas ist drauf vorbereitet.**

Bauteil durch den Hersteller scheinbar etwas lieblos ausgewählt wurde. Dadurch wirkt die Maschine hier und da billig. Wie zum Beispiel der Kühler, der eher an eine chinesische Produktion erinnert, als an gute Europäische Wertarbeit. Darüber trösten dann wieder Details wie eine vibrationsgedämpfte, hohe Lenksäule hinweg. Edelstahlauspuff und konifizierter Lenker ersparen weiterhin jeden Griff ins Zubehörregal. Als einziges Quad im Trio hat die GasGas einen Drehgasgriff. Die Bedienelemente sind gut platziert und dimensioniert, es gibt auch einen Zündunterbrecher mit Reißleine. Für eine ordentliche Verzögerung an der Vorderachse sorgen jeweils 2-Kolben-Bremssättel welche durch Stahlflexbremsleitungen angesteuert werden. An der Hinterachse sieht es genauso aus. Die Sitzposition ist vorbildlich, da sie vor allem für größere Fahrer ausreichend Platz bietet. Der deutlichste Unterschied zu den erheblich kleiner wirkenden Mitbewerbern. Zusammenfassend bietet die GasGas die umfangreichste Originalausstattung, die mit Nerf Bars, Bumper, hydraulischer Kuppelung, Maxxis Razer Reifen auf Douglas Red Label Felgen abgerundet ist.

#### **Der Klassiker: Yamaha YFZ**

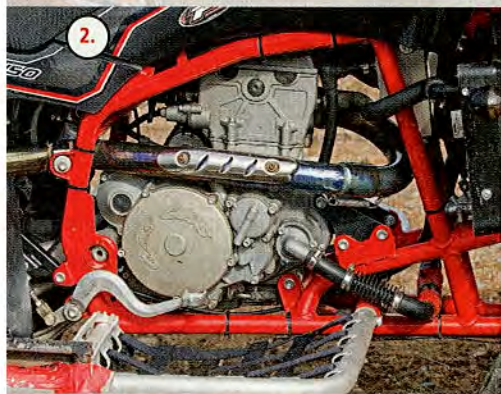
Die YFZ 450 ist zurück! Beim Testfahrzeug handelt sich um die für 2012 modellgepflegte Version der ersten „Yfze“ mit Vergaser. Aus der Kur kommt das Quad mit einem nach wie vor kräftigen Motor, der aber über das gesamte Drehzahlband beherrschbarer zu Werke geht als bisher und eher den ambitionierten Endurofahrer anspricht. Das Chassis ist im Wesentlichen das der ursprünglichen YFZ 450. Die Massen sind zentralisiert und nochmal im

Schwerpunkt nach unten verlagert, das Rahmenheck besteht aus Alu. An den Rädern und Bremsen sparte man Gewicht, um ungefederte Massen zu reduzieren. Das kommt unter anderem von neu entworfenen Aluminiumrädern, die der YFZ450 ein noch einfacheres und leichteres Handling vermitteln. Die "Dirt Free" genannten Aluminiumräder vermeiden, dass sich diese mit Schmutz und Sand zusetzen. Die Leichten Reifen vorne und die griffigen Radialreifen hinten sind Grip-Wunder. Gute Erstausrüsterqualität. Interessant ist, dass die YFZ einen Gewichtsvorteil von elf Kilogramm gegenüber dem Crosser mit „R“ aufweist. Dem Dämpfer an der Alu-Schwinge im Heck verpasste man einen Ausgleichsbehälter und änderte das Serien-Set-Up auf „Enduro-weich“. Vorne an den A-Arms muss das System ohne die Ausgleichsbehälter und mehrfache Einstellmöglichkeiten auskommen. An den 230 mm Federweg ist lediglich die Vorspannung der Feder justierbar. So sei dem fortgeschrittenen Enduristen empfohlen, auf Modelle aus dem Zubehörmarkt zurück zu greifen. Allerdings Finger weg von A-Arms oder Achse! Denn die Handlichkeit des schmalen Chassis gepaart mit der Motorcharakteristik ergibt eine sensationelle Kombination auf dem Berg-, Wald-, Schotter- oder



**Hoch hinaus:  
Mit der GasGas  
ist der Sportler  
wettbewerbstechnisch  
am besten bedient.**

**1. Wolf im Schafspelz:** Die GasGas ist ein solides Quad mit breitem Einsatzspektrum im Sportbereich. **2. Das Herzstück:** Ein drehfreudiger Motor mit ordentlich Leistung aus dem echten Enduro-Sport. **3. Aufrüstung unnötig:** Die Ausstattungsliste hört bei der Auspuffanlage nicht auf. Sportliche Leistungsentfaltung in Serie. **4. Komplett und fertig:** Es gibt alles, was der Fahrer braucht, um sofort an die Startrampe zu rollen. Zudem regelkonform mit der Zulassungsbehörde. **5. Da geht was:** Mehr Einstellmöglichkeiten als das Fahrwerk der GasGas hat auch kaum ein Nachrüster zu bieten.



## TECHNISCHE DATEN GASGAS WILD-HP

TECHNISCHE DATEN GASGAS WILD-HP	
<b>MOTOR</b>	
Typ	Einzyylinder 4-Takt-Motor
Kühlung	flüssiggeköhlt
Hubraum	449,3 ccm
Leistung	38 kW / 52 PS
Kraftstoffversorgung	Einspritzsystem
Startsystem	E-Start
<b>Getriebe</b>	
Typ	Manuelles Getriebe
Anzahl Gänge	6-Gänge
Antrieb	Kette, 4x2
<b>Fahrwerk</b>	
Radaufhängung vorne	Doppelte A-Arms,
Radaufhängung hinten	Schwinge
Reifen vorne	21 x 7-10
Reifen hinten	20x11-9
Bremsen vorne	zwei hydraulische Scheiben
Bremsen hinten	eine hydraulische Scheibe
<b>Sonstiges</b>	
Farbe	schwarz / rot
Garantie	2 Jahre
Preis	8.590,- Euro
Bezugsquelle	Gas Gas Moto / Jupp's Garage
(Testmodell von Scooter und Bike Lingen)	Moltkestrasse 1 34225 Baunatal Tel. +49(0)5601/87652 www.GasGas-Moto.de
Plus	Ausstattung, Fahrwerk, Dimensionen
Minus	Details in der Verarbeitung, Wendekreis

## Herstellerangaben / \* = Meßwerte Quadwelt

## MESSWERTE

Maße*	
Fahrzeuglänge	1850 mm
Fahrzeugbreite	1190 mm
Fahrzeughöhe	1170 mm
Radstand	1220 mm
Sitzhöhe	650 mm
Bodenfreiheit	105 mm
<b>Sonstiges</b>	
Gewicht (trocken)	180 kg
Tankinhalt	12 Liter

## Herstellerangaben / \* = Meßwerte Quadwelt

Wurzelweg. Ein Drosselklappensensor verbindet mit Blick auf den Motor die „alte“ Vergasertechnik mit den Meßmethoden eines Einspritzers. Der schickt die Daten für eine optimale Berechnung des Zündzeitpunktes an die Steuereinheit. Zumindest ist das die einfachste Erklärung, warum der Motor besser Gas annimmt als die bisherige Version. Des Weiteren erfuhren die Ventile eine Zuwendung, um mit speziellem Design den Drehmomentverlauf – vor allem im unteren Bereich, dem für das Endurofahren wichtige – zu verbessern. Schade, dass

man den Rückwärtsgang nicht gleich eingebaut hat, wenn man schon mal beim Update ist. Dem neu entdeckten Einsatzbereich wäre das gut bekommen. Modifiziert hat man auch die Kupplung für verlässlicheres und leichtgängigeres Schalten. Das Daumengas ist leichtgängig zu betätigen. Yamaha hat da einen mechanischen Trick im Inneren, damit das so ist. Wirkt Ermüdungserscheinungen entgegen. Das Platzangebot der Yamaha macht im ersten Moment keinen besonders großzügigen Eindruck. Gedrungen wirkt die Maschine und birgt Tücken für

großgewachsene Fahrer. Die Bremscheiben werden nicht per Stahlflexleitung angesteuert. Die Serienausstattung fällt, wie bei der Kawa, nicht grade üppig aus. Dafür gibt es aber dennoch einen konifzierten, breiten Lenker und Schmiernippel an den kritischen Stellen des Fahrwerks.

### Im Einsatz

Die neue YFZ 450 liegt jetzt oberhalb des Trail- und Enduroeinsteigers. Heute ist das Quad ein Traum auf dem Enduropfad geworden. Solide von unten heraus und kontrollierbar bis in die Spitze. Das erreichten die Yamaha-Leute indem sie einmal den Vergaser überarbeiteten. Im oberen Bereich sind Aussetzer nur selten bis gar nicht spürbar. Auf dem Waldkurs zeigt sich die Maschine kontrollierbar. Wohlgermerkt, wir sprechen nicht von einer gedrosselten Leistung, sondern vor allem von einem kräftigen Paket, das kalkulierbar seine Kraft entfaltet. Damit werden die Trail-Fans ihre wahre Freude haben. Die Kupplung ist dem Ganzen ebenso angepasst und arbeitet spielerisch. Die Fahrleistungen der Yamaha überraschen. Doch erst richtig, wenn man sich auf das „Einknicken bzw. Eintauchen“ des Fahrwerkes zum Kurvenäußeren hin eingestellt hat. Auch

Auf Durchzug schalten:  
Mit der Yamaha aus den Kurven hämmern.

überzeugt das Handling des Chassis, doch bei den Einsätzen auf der Cross-Piste stoßen die Dämpfer vorne an ihre Grenzen. Der Motor stellt sich leistungsstark und vor allem elastisch dar, was im Bereich Enduro von großem Vorteil ist. Er überraschte vor allem im unteren Drehzahlbereich. Die Bremsen wurden dem neuen Einsatzprofil ebenso angepasst und sind auch für weniger versierte Fahrer präzise dosierbar. Sie packen zu und reagieren sehr gut auf die Befehle des Fahrers, der spät in den Kurven anbremsen kann, um dann wiederum den Motor aus dem Keller aus dem Knick und der Kehre kommen zu lassen. Als negativ bemerkten die

Testfahrer das mangelnde Platzangebot, das sich aber durch eine längere Lenksäule ändern ließe. Lediglich die Dame in der Gruppe fühlte sich auf dem Serienzustand ergonomisch gut aufgehoben. Störend waren die starken Rückmeldungen in der Lenkung, vorrangig im Crosseinsatz. Noch mal zu den Dämpfern: Im zugeordneten Einsatzbereich schaffen sie gemäßigt bis mittleres Tempo, wird es schneller wünschte man sich schon die eine oder andere Anpassungsmöglichkeit. Im Heck macht das Serienteil einen guten Job auf Wurzelpfaden und steinigem Terrain. Auch, wenn es heftig von unten schlägt.

Die Kawa liegt gut am Daumengas und durch die geringe Breite geht es fix durch den Wald. Auf der MX-Strecke sind die 1170 mm definitiv zu schmal, so neigt das grüne Monster trotz niederen Schwerpunktes schnell zum Kippen. Die leichten 165 kg (Herstellerangabe) sind gerade für den echten Enduroparcour eine Wonne. Enduro, das ist das Einsatzgebiet der kleinen Grünen, flink durch die Bäume, Leistung immer da wo man sie braucht; noch dazu eine nach hinten gerichtete Luftansaugung welche auch im Cross Country Bereich als sinnvoll anzusehen ist. Für alle Sportfreaks lassen sich die Kotflügel vorne wie hinten stützen, ohne sie zersägen

**Dimensionen:**  
Mit größerem Fahrer wirkt die Yamaha in Serie klein.





## TECHNISCHE DATEN YAMAHA YFZ 450

MOTOR	
Typ	Vierzylinder 4-Takt-Motor
Kühlung	flüssiggekühlt
Hubraum	449 ccm
Leistung	36 kW / 49 PS
Kraftstoffversorgung	Einspritzsystem
Startsystem	E-Starter
Getriebe	
Typ	Manuelles Getriebe
Anzahl Gänge	5-Gänge
Antrieb	Kette, 4x2
Fahrwerk	
Radaufhängung vorne	Doppelte A-Arms,
Radaufhängung hinten	Schwinge mit Monofederbein
Reifen vorne	21x7-10
Reifen hinten	20x10-9
Bremsen vorne	zwei hydraulische Scheiben
Bremsen hinten	eine hydraulische Scheibe
Sonstiges	
Farbe	schwarz, Dekor blau oder rot
Garantie	1 Jahre
Preis	6.995,- Euro
Bezugsquelle	Yamaha Motor Deutschland GmbH Hansemanstraße 12 41468 Neuss Tel. +49(0)2131/20130 www.yamaha-motor.de
Plus	Handling, Preis, Motor
Minus	Dimension, Fahrwerk

Herstellerangaben / \* = Meßwerte Quadwelt

## MESSWERTE

Maße*	
Fahrzeuglänge	1840 mm
Fahrzeugbreite	1170 mm
Fahrzeughöhe	1090 mm
Radstand	1280 mm
Sitzhöhe	810 mm
Bodenfreiheit	115 mm
Sonstiges	
Gewicht (trocken)	173 kg
Tankinhalt	10 Liter

Herstellerangaben / \* = Meßwerte Quadwelt

zu müssen. Um im MX-Sport vorne mitfahren zu können sind sicherlich noch einige Veränderungen notwendig; so fehlt es der Kawa wie erwähnt an Breite, welche sich nur durch den teuren Zukauf von Achse und A-Arms bewerkstelligen lässt. Bezogen auf die Sitzposition fühlt man etwas wohler als auf der Yamaha wobei auch diese Maschine sehr kompakt gehalten ist. Der Motor zieht zwar in allen Drehzahlbereichen sauber durch, jedoch nie mit richtigem Druck im Vergleich zur Konkurrenz auf dem Platz. Das Einspritzsystem hatte die Erwartungen höher gesetzt. Konkur-

renzfähig wird die Kawa sicher erst durch einen Eingriff in dessen elektronische Steuerung. Fahrwerkstechnisch ist sie etwas straffer abgestimmt als die Yamaha was sich besonders in schnellen Kurven positiv bemerkbar macht. Beim Fahrverhalten kommt die Kawasaki der Yamaha aber sonst recht nahe. Die Maschine zeigt überdies ein einwandfreies Handling und hohe Agilität. Das bringt Spaß und vermittelt ein sicheres Gefühl. Dieser Eindruck konnte nur durch einen etwas zu straffen Heckdämpfer abgefälscht werden. Von der Verarbeitung kann man nur eines sagen. Hut ab, was



**1.** Die "neue" Yfze: Etwas mager ist die Serienausrüstung. Immerhin gibt es einen soliden Unterfahrschutz und einen Kettenschutz. **2.** Gute Bremsen, weiche Federn: So lässt sich die Front der Yamaha kurz zusammenfassen. **3.** Auf den zweiten Blick: Die 2012er YFZ ist mehr als nur eine Neuauflage der alten Maschine. **4.** Nicht mehr so spitz: Der Vergasermotor wurde Enduro- und damit Allroundtauglicher gemacht. Der beste Motor in diesem Test. **5.** Massen zentriert: Anpassungen wurden auch am Fahrwerk und Rahmen, sowie an der Erstausrüstung vorgenommen. Guten Grip bieten die Reifen.

da aus feinstem Alu zusammengesweißt wurde übertrifft die beiden Mitbewerber bei weitem.

Die auf den ersten Blick etwas biedere wirkende GasGas stellt sich im Laufe des Test als die sportlichste Maschine dar. Ihr Motor ist für einen Serienmotor sehr drehzahlfreudig und liefert vor allem im oberen Bereich eine tolle Leistung ab. Nur in unteren Drehzahlen ist er im Vergleich zur japanischen Konkurrenz etwas schwächer. Es bedarf also einen nicht allzu frühen Gangwechsel um das Triebwerk der GasGas bei Laune zu halten. Zur Sitzposition kann man nur sagen vorbildlich! Das Quad bietet vor allem für größere Fahrer ausreichend Platz. Auch im Bereich des Fahrwerkes ist ein deutlicher Unterschied zu spüren. Zwar ist die GasGas aufgrund ihrer Breite lange nicht so agil wie die beiden Konkurrentinnen, so liefert sie aber besonders in Crossabschnitten ein wesentlich ruhigeres Fahrverhalten ab als diese. Besonders die Rückmeldungen in der Lenkung sind bei dem Iberia-Import lange nicht so stark zu spüren. Negativ ist der geringe Lenkeinschlag anzumerken, was in den Kurven verstärkten Körpereinsatz erfordert. Insgesamt ist die Konstruktion ein Treffer. Entspannt steht der Sport-Pilot auf der GasGas, dank der hohen Lenksäule. Auf der Geraden ist die Wild HP kaum aus

**Sportler kennen sie:**  
Die YFZ hat für viele Mitbewerber die Schlagzahl vorgegeben.



der Ruhe zu bringen. Im Endurobereich lässt sich das beste Zeugnis für den Sportler ausstellen. Nicht zu breit, um zwischen Bäumen hindurch zu passen, aber gut genug abstimmbare um auch übelsten Wurzeln und Rillen wirkungsvoll zu begegnen. Vergleichsweise viel Bodenfreiheit fällt auf. Die schmale Linie bietet Bewegungsfreiheit, obwohl sich bisweilen ein etwas zu hoher Schwerpunkt bemerkbar macht.

#### Welches Paket für wen?

Wer auf neuste Technik und edle Materialien steht liegt mit der KFX genau richtig. Durch ihr leichtes Handling kann die Grüne vor allem die Rookies überzeugen, die sich zudem über die

kontrollierbare Leistung in höhere Bereiche vortasten können. Sollte man mal einen zu hohen Gang gewählt haben, verzeiht dieses Aggregat das am ehesten. Die serienmäßigen Stoßdämpfer sind ausreichend. Die geringe Spurbreite ist im Enduroeinsatz ein Vorteil. Die Optik ist sehr ansprechend und die abnehmbaren Verkleidungsteile eine durchdachte Lösung. Wozu die Kawasaki bei Rennen fähig ist, sieht man durch „Ironman“ Michael Grimm,

#### Frank Geiling

„DAS Sport-Quad ist für mich die GasGas: Ordentlich dimensioniert mit einem leistungsorientierten und -fähigen Fahrwerk. Für mich als Wettbewerbsfahrer stellt sie das beste Paket aus Performance und Handling dar. Gut ist, dass man die Maschine wie sie ist im seriösen Wettkampf einsetzen kann, ohne an der Serienausstattung rum zu fummeln. Lediglich die Verarbeitung ist im Detail verbesserungsfähig.“



Enduro: Aus der Kiste auf die Piste gilt in dem Bereich für alle Drei.



Moto-Cross: Die Fahrer der Japaner müssen dazu in die Trickkiste greifen.

der die Kawa schon seit Jahren erfolgreich bei Veranstaltungen wie dem Endurance Day oder der Endurance Masters einsetzt. Was natürlich sehr ins Auge sticht ist die geniale Verarbeitung der Maschine.

Die YFZ zieht dem Piloten nicht mehr die Arme lang. Das werden vor allem die Aufsteiger aus unteren Kubik- oder Leistungsklassen begrüßen. Insgesamt kann man das Teil sehr konditionsschonend fahren. Das ist sogar so schön, dass einige MX-Piloten das Vergasermodell

### Patric Pohl

„Ich steige grad ins Renngeschehen ein. Daher liegt mein Favorit fest: KFX! Für mich ist der Motor noch ausreichend potent und im Hinblick auf mein schmales Budget als Azubi kommt mir dessen Haltbarkeit entgegen. Ebenso die Verarbeitungsqualität der Kawa. Wenn ich schneller werde und an Erfahrung gewinne, bildet das Quad immer noch eine gute Basis für Tuning und Verbesserungen.“



als Trainingsfahrzeug einsetzen. Und so nimmt die Enduro den Ausritt auf der MX-Strecke recht gelassen. Bei einem Preis von weniger als 7.000 Euro kommt sicher der eine oder andere Crosser auf den Gedanken, die neue YFZ mittels Achse, A-Arms und Dämpferset aufzurüsten. Es bliebe nämlich auch für den weniger hart am Limit agierenden Piloten der „zivile“ Motor. Der stellte sich leistungsstark und vor allem elastisch dar, was im Bereich Enduro von großem Vorteil ist. Die YFZ 450 als Modell 2012 ist ein dankbares Quad, das mit viel Fahrspaß, Agilität und einem breiten Einsatzspektrum überzeugen kann.

Das beste Paket schnürt insgesamt die GasGas! Spricht man von einem Allrounder, dann darf man von der spanischen Maschine sprechen. Kaum ein anderes Quad bietet so viele Möglichkeiten. Von den drei Testfahrzeugen auch das beste Preis/Leistungsverhältnis. Absolut „Ready for Race“ vermeidet der Käufer den Erwerb von viel Zubehör. Nur selten kann man ein Quad direkt aus der Kiste auf die MX Strecke, in den Parc Ferme, an's Startgatter oder – dank Zulassung – sogar auf die Strasse stellen und einsetzen. Es bleiben für Freaks aber genug Möglichkeiten der individuellen Anpassung. Eine GasGas Wild-HP hat alles was man für den Enduro-Track braucht. Der Motor überzeugt durch eine gut dosierbare Gasannahme, die den Befehl ohne große

### Kerstin Wilke

„Mir hat die Yamaha am besten gefallen! Ich kann als Einzige nicht über die Größe meckern. Der Motor kommt mir sehr entgegen: Kräftig aus dem Drehzahlkeller und oben raus richtig Dampf. Mir lag das Quad auf der Crosspiste etwas besser als im Endurobereich, trotz der vergleichsweise schlaffen Federung. Hier würde ich die Kawa vorziehen.“



Verzögerung einsetzt. Das Drehzahlband ist üppig mit einer Tendenz zur Leistungsentfaltung im oberen Bereich. Ein Eindruck, der aber den Konkurrenten geschuldet sein dürfte. Einziger echter Nachteil zu diesen, ist der höhere Wendekreis, der in engen Kehren spürbar mehr Krafteinsatz und gezielte Gasstöße benötigt.

Hätten wir ein Wunsch-Quad aus diesem Trio zu entwickeln, so wäre es eines von der Qualität der Kawasaki mit dem Motor von Yamaha im Fahrwerk der GasGas. Aber dann wären wir ja wieder bei einer teuren Einzelanfertigung. Gemeinsam ist den Dreien, dass sie in den nächsten Jahren erhältlich sein werden. Kawasaki hat nach eigenen Angaben nicht vor, die KFX aus dem Programm zu streichen, Yamaha hat mit der Neuauflage das gleiche Zeichen gesetzt. Und Jupp's Garage aus Baunatal bei Kassel hat grade erst den Vertrieb europaweit für die spanischen Vierräder übernommen. Schöne Aussichten! Also: Auf die Plätze, mit den fertigen Quads geht's los! ■