



# LEICHTES SPIEL

Die neue Einstiegsdroge in der hochbeinigen Viertelliterklasse. Wir haben schon die ersten Kurven gekratzt



TEXT PETER SCHÖNLAUB  
FOTOS GIUSEPPE GORI, FRANCESC MONTERO

Wenig Gewicht, ein knackiger Motor und eine straffe Abstimmung des Fahrwerks – voilà, schon hat man eine Supermoto. Nach diesem Rezept hat Honda die erst im vergangenen Jahr präsentierte Enduro CRF250L zu einem lustigen Straßengerät umgebaut. „motomobil“ hatte die Gelegenheit, eines der ersten Serienbikes im Kurztest zu verkosten. Erstes Resümee der schnellen Ausfahrt auf einer Handlingstrecke: Die Übung ist gelungen.

Dabei halten sich die Umbaumaßnahmen in Grenzen, Motor und Rahmen bleiben sogar völlig ungetastet. Die wichtigsten Änderungen finden beim Schuhwerk statt: Statt einer Mischung aus 21- und 18-Zoll-Rädern fährt die Supermoto vorne und hinten auf straßenüblichen 17-Zoll-Felgen. Die Federelemente von Showa – eine Upside-down-Gabel vorne und das Pro-Link-abgestützte Monoshock-Federbein hinten – bekamen härtere Federn eingesetzt und haben entsprechend kürzere Federwege. Dadurch



sinkt auch die Sitzhöhe um 20 auf nunmehr verträgliche 855 Millimeter. Weil man mit einer Supermoto erwartungsgemäß schärfer zu Werke geht, wuchs letztlich die vordere Bremsscheibe auf 296 Millimeter.

muntere Performance. Dank mageren 146 Kilo vollgetankt hat man leichtes Spiel, sowohl beim Anbremsen als auch beim Einlenken: Alles funktioniert schlüssig und flüssig. Gerade beim starken Bremsen zei-

Die stilistische Überführung vom Gelände auf die Straße geschah durch das Farbkonzept: Rahmen, Gabel, Schwinge, Lenker und Schalldämpfer sind nun in Schwarz gehalten; der Motor selbst ist ebenfalls dunkler getönt. Will man konsequent sein, dann kann man auch die Karosserieteile in Schwarz bekommen und dazu goldene Felgen kombinieren. Lebensbejahendere Gemüter können alternativ die neonrot-schwarze Lackierung (siehe Fotos) ordern.

## Griffige Reifen und starke Bremsen für Spaß und Sicherheit

gen sich die Meriten des Supermoto-Konzepts: griffigere Reifen und die stärkere Bremsanlage sind nicht nur dem Spaß förderlich, sondern erhöhen auch die aktive Sicherheit im wohl zumeist städtischen Alltag. Für den flotten urbanen Einsatz ist die CRF250M auch sonst gut gerüstet: aufrechte Sitzposition, gute Sicht in den Rückspiegeln, kleines, aber funktionelles Cockpit. Der schmale Sattel ist ebenfalls okay, eine Weltreise wird man damit aber wohl eher nicht unternehmen. Zum Preis der L-Enduro kommt die M-Supermoto mit einem kleinen Aufschlag, um 4990 Euro steht sie bereits in den Geschäften. ©

- (1) Was sich am Handlingkurs durchsetzt, ist auch in der City nicht fehlt am Platz
- (2) Schlicht und zielstrebig
- (3) Die M gibt's auch in Schwarz mit goldenen Felgen



### motomobil 250er-daten

HONDA CRF250M

MOTOR	..... 1-Zyl.-4-Takt, flüssig gekühlt, DOHC, 4 Ventile, EFI	HUBRAUM	..... 249,4 ccm
LEISTUNG	..... 17 kW (23 PS) bei 8500/min	DREHMOMENT	..... 22 Nm bei 7000/min
GETRIEBE	..... Sechsgang	FAHRWERK	..... Stahlrahmen, Aluminiumschwinge
AUFHÄNGUNG vo/hi	..... USD-Gabel 43 mm, Monoshock	RADSTAND	..... 1446 mm
FEDERWEG vo/hi	..... 250/240 mm	BEREIFUNG vo/hi	..... 110/70-17, 130/70-17
BREMSEN vo/hi	..... Scheibe 296 mm 2-Kolben/Scheibe 220 mm	SITZHÖHE	..... 855 mm
TANKINHALT	..... 7,7 l	GEWICHT vollgetankt	..... 146 kg
SPITZE	..... n.a.	VERBRAUCH (Werksangabe)	..... 2,95 l/100 km lt. WMTC
PREIS	..... € 4990,-	VERTRIEB/INFO	..... <a href="http://www.honda.at">www.honda.at</a>

