

# ENDURO

2/3'82

DM 4,-

sfr. 4,- öS. 35,-  
lfr. 80,- bfr. 80,-

MOTOCROSS  
GELÄNDE  
TRIAL



**Honda Off Road**  
Volles  
Programm

**KTM**  
Alle  
Neuigkeiten

**Yamaha XT 550**  
Die beste XT  
die es je gab

**BMW R 80/GS**  
Ein Denkmal  
wird poliert

**Mailänder Salon**  
Stetiger Aufwind

**Witthöft-Kawa**

**Leckerbissen für Viertaktfans**



## kommentar

Schwaches Geschlecht? 3

## test

Programm auf allen Kanälen 14

Mit den neuen Off Road-Modellen hat Honda für jeden das passende Gerät

Fudschistderjammer 20

Auf dem Fudschii-Cross-Kurs in Japan wurden erste Eindrücke von der Yamaha XT 550 gesammelt

Meister-Werk 24

Rolf Witthöfts Viertakt-Kawa ist ein beeindruckendes Gelände-Motorrad

Boxer-Champion 44

Bewährtes beibehalten und Details verbessert hat BMW an der R 80 G/S

Selten wie ein Exote, zuverlässig wie ein Gaul 54

Rarität und Verlässlichkeit sind in der 175er Geländemaschine von Yamaha vereint

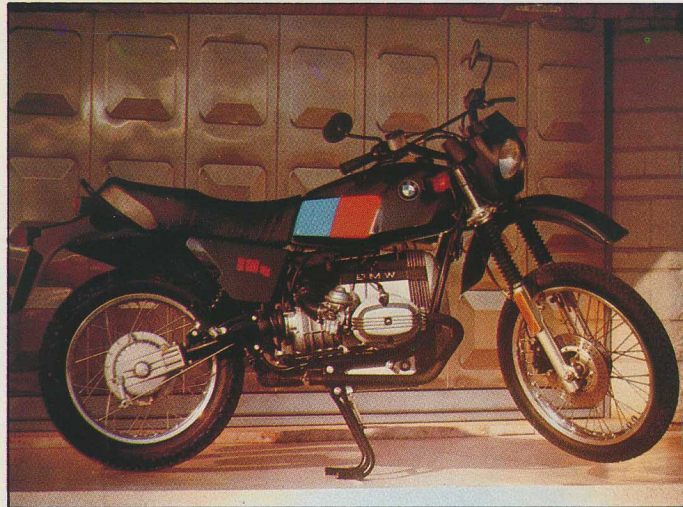
## report

Die Grünen wollen's wissen 35

Kawasaki ist gerüstet für die neue Cross-Saison

Pinguine im Schwarzwald 38

Seit einigen Jahren treffen sich Unentwegte im tiefsten Winter.



BMW R 80 G/S: Erfahrungen im Langstreckenbetrieb und die Verbesserungen am neuesten Modell auf Seite 36



Yamaha IT 175: Zuverlässiges Sportgerät für den Individualisten. Seite 20



Willy Bauer: Der zähe Schwabe trotz seinem Schicksal. Porträt Seite 28

## report

Klasse Top Modelle 40

Mit neuen Waffen geht KTM in den Kampf um Lorbeer im Gelände und Moto Cross

Um die Zukunft bangt keiner 48

Neues in Hülle und Fülle beim Mailänder Salon

## portrait

Nicht kleinzukriegen 28

Vom Schicksal nicht unterkriegen läßt sich der einstige Cross-Pilot Willy Bauer

## zubehör

Nützliches 60

Vom Lammfellstiefel über die Cross-Brille bis zur Regenkombi

## briefe

Was ENDURO-Leser meinen 8

## aktuelles

Neues aus der Enduro-Welt 10

Ein neuer Gespann-Motor, eine pfiffige Versicherung und viele Nachrichten

## sport

Auf Stollen und Brettern 57

Skijöring ist der Wintersport für Motorrad- und Skifans

## vorschau

62

Witthöft-Kawasaki 508

# Meister- Werk

Einmal mehr präsentiert der vielfache Meister im Gelände Rolf Witthöft ein Motorrad, das unter den gegebenen technischen Voraussetzungen nahezu ein Optimum an Funktionalität und Erfolgsträchtigkeit darstellt.



**K**lasse über 500 Kubikzentimeter. Nur Viertakter. Das Stampfen der großen Einzylinder, die jetzt durch die Gelände-Sonderprüfung gehen, reißt die Zuschauer noch einmal mit. Und der unaufdringliche tiefe Ton tut den Ohren wohl, die noch voll vom heiseren Kreischen der Zweitakter sind.

Darunter mischt sich aber jetzt ein etwas hellerer Sound, das unter dem Poltern der dicken Pötte fast ein bißchen nervös wirkende Bellen eines Zweizylinders. Grün ist die Maschine, und der Mann, der sie in fantastischem Drift durch die Ecken des hügeligen Wiesenkurses scheucht, trägt einen berühmten Namen: Rolf Witthöft. Vielfacher Deutscher und Europa-Meister im Gelände, zum letzten Mal 1980 auf BMW als Werksfahrer.

In der vergangenen Saison ist er wieder auf Kawasaki gefahren. Genau genommen ist es seine eigene Maschine, denn er hat dieses Motorrad zu einem großen Teil selbst gebaut. Witthöft auf Witthöft – oder zumindest auf Witthöft-Kawa.

Klasse über 750 die neue Viertaktklasse über 500 Kubikzentimeter trat, war der Entschluß des Kawasaki-Händlers Witthöft schnell gefaßt: Ein neues Motorrad mußte her, und es sollte verständlicherweise wieder eine Maschine auf Kawasaki-Basis sein.

Klar war sich Rolf Witthöft von Anfang an schon über den Motor. Über 500 Kubikzentimeter hieß das vorgegebene Limit, und das ließ im Falle Kawasaki nicht allzu viel Spielraum. Das Z 440-Triebwerk wurde als einzig mögliche Lösung erkannt. „Dieser Zweizylinder ist überdies ein Muster an Reparaturfreundlichkeit“, bekräftigt der Geländespezialist seine Entscheidung.

Die Hubraumerweiterung brachte keine nennenswerten Probleme. Anstelle der alten Grauguß-Laufbuchsen wurden größere in die Leichtmetall-Zylinder gesetzt, in denen jetzt Kolben von der Kawa Z 1100 GP arbeiten. Das ergab 508 Kubikzentimeter Hubraum. Diese Maßnahme machte freilich eine Überarbeitung von Pleueln und Kurbelwelle erforderlich.

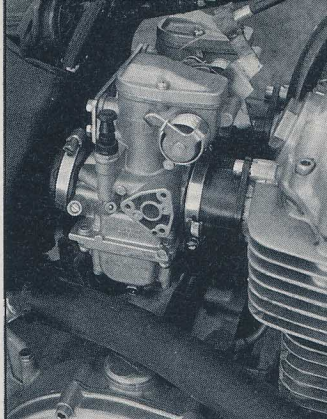
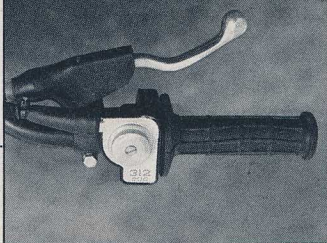
## **Der Z 440-Motor war die einzig mögliche Lösung**

Aber die Kombination Witthöft und Kawasaki ist nicht neu. Bereits 1978 hat der Norddeutsche von sich reden gemacht, als er auf einem ähnlichen Eigenbau in der damals noch gültigen Klasse über 750 Kubikzentimeter Deutscher Meister wurde. Als nun vor etwas mehr als einem Jahr die Marschrichtung im Geländesport für 1981 neu festgelegt war, spricht anstelle der

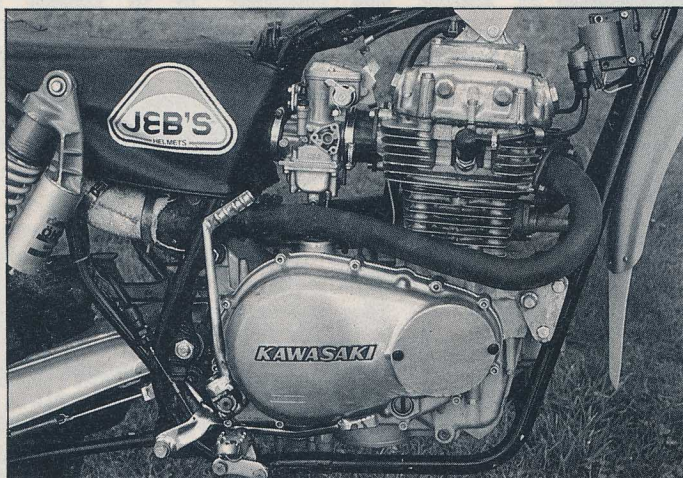
Der gesamte Kurbeltrieb wurde poliert und feingewuchtet.

Das Streben nach geringstem Gewicht erwies sich allerdings bald als übertrieben, so daß die schwingungshemmenden Ausgleichwellen schon nach wenigen Probefahrten wieder eingebaut wurden. „Ohne die Vibrationen-Killer schüttelte das Ding gräßlich“, bemerkt Witthöft dazu.

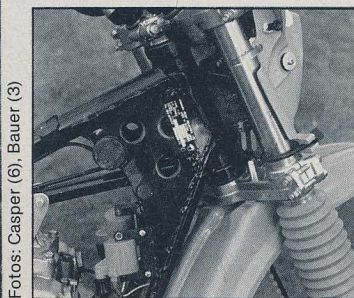
Kurzhebel und Winkelgriff von Magura



Vergaser von der KLX 250



Paralleltwin von der Z 440



Lenkkopf von der KX 250

Fotos: Casper (6), Bauer (3)

Auf die Frage, ob denn auch etwas für mehr Leistung getan wurde, antwortet der Meister mit „im Prinzip nein“. Die Ventile sind gleich groß geblieben. Nur die Brennräume wurden im Durchmesser den größeren Kolben angepaßt, und die Kanäle sind „ein wenig überarbeitet“. Für die Gemischaufbereitung sorgen zwei Schieber-Vergaser desselben Typs wie er an der KLX 250 verwendet wird: 32er Mikuni. Der Luftfilterkasten – ebenfalls von der KLX – mußte dafür entsprechend modifiziert werden. An die Stelle der serienmäßigen Batteriezündung trat schließlich eine Kröber-Anlage. Die Auspuffkrümmer sind selbstgefertigt, und als Schalldämpfer fungiert der Endtopf von der Enduro-Kawa KL 250 mit „leichten innerlichen Änderungen“. Ungefähr 45 PS gibt Rolf Witthöft für den solchermaßen umgerüsteten Paralleltwin an.

Nun galt es noch ein passendes Fahrwerk zu finden. Dabei wurde nach bewähr-

tem Rezept auf bereits vorhandene Baugruppen erfolgreicher Gelände-Apparate zurückgegriffen, um auf diese Weise den Aufwand an Eigenleistung so gering wie möglich zu halten. So verwendete Witthöft das gesamte Rahmenheckteil einschließlich Leichtmetallschwinge von der Edel-Enduro KLX 250. Die Hinterradbremse, deren Ankerplatte gelenkig gegen den Rahmen abgestützt ist, stammt ebenfalls von diesem Modell. Die Hinterradfelge dagegen ist ein Teil der 420er Cross-Kawa.

Selbstgefertigt präsentieren sich Ober- und Unterzug des Hauptrahmens jeweils in Zweifach-Ausführung. Das größte Problem sei dabei die Beschaffung des hochwertigen

Chrom-Molybdän-Stahlrohrs in dieser kleinen Menge gewesen, läßt Rolf Witthöft wissen. Der Lenkkopf, mit Einbeziehung starker Blechrippen unter einem Winkel von 61 Grad mit dem Rahmen verschweißt, ist ebenso wie die Telegabel und das komplette Vorderrad von der Moto Cross-KX 250 entlehnt.

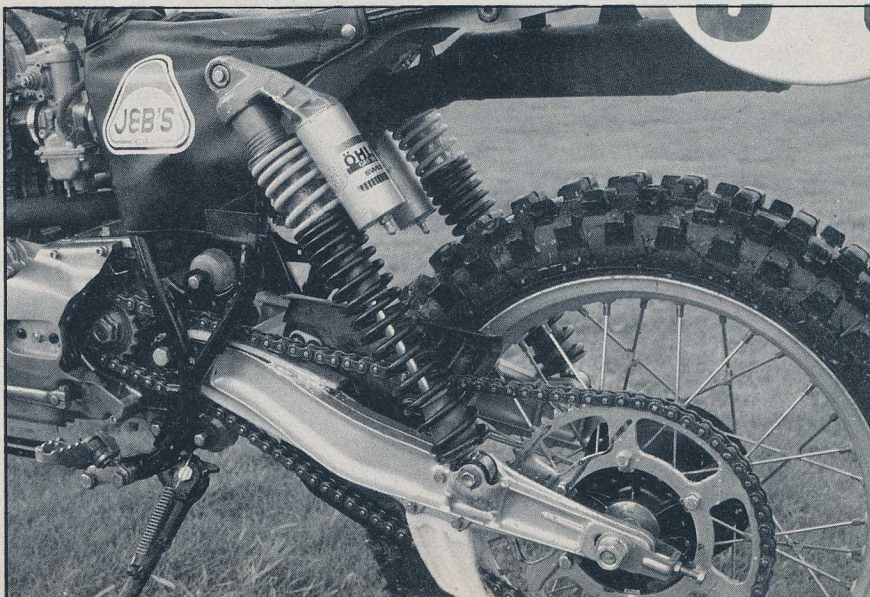
Eine ganze Weile habe ich mich schon gefragt, was der Schraubenzieher, der von oben in die kleine Öffnung des Lenkrohrs gesteckt ist, wohl dort verloren hat. Beim ersten Startversuch weiß ich es: Es ist der „Start“-Schraubenzieher. Der Choke-Stift des rechten Vergasers läßt sich zwar mit spitzen Fingern anheben. Links aber bleibt der Choke

jedem Zugriff von Hand verborgen; nur mit dem kleinen Schraubenzieher geht's.

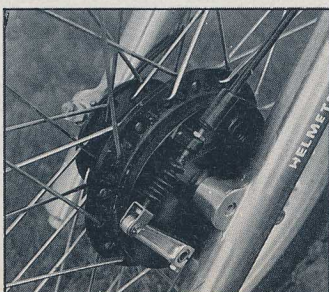
Vier- oder fünfmal trete ich den Kickstarter hinunter, ehe der Zweizylinder im typischen Sound des gleichlaufenden Paralleltwins losballert. Schon im Leerlauf ist zu fühlen, daß der Motor für einen Viertakter unglaublich direkt am Gas hängt und eine sehr gering bemessene Schwungmasse besitzen muß.

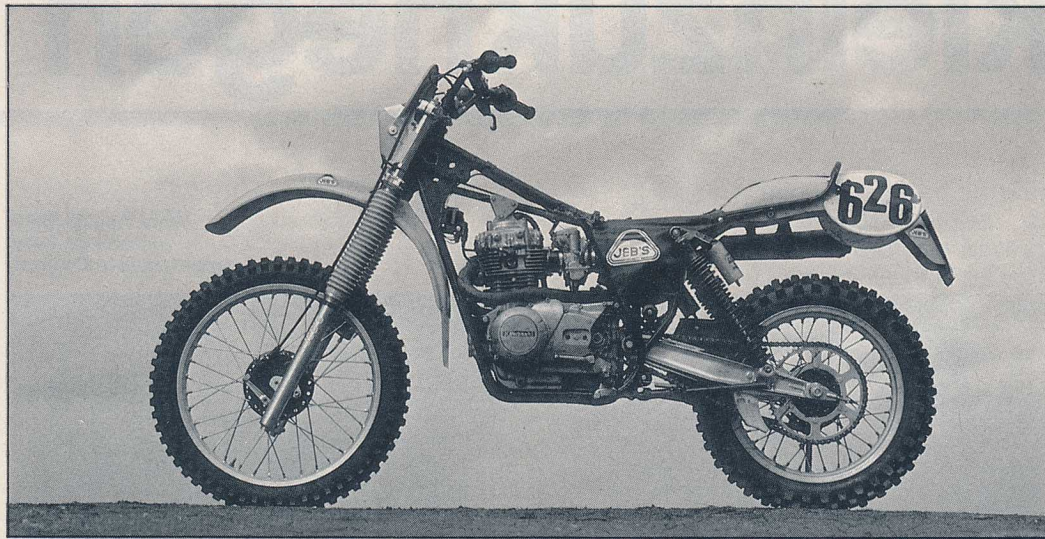
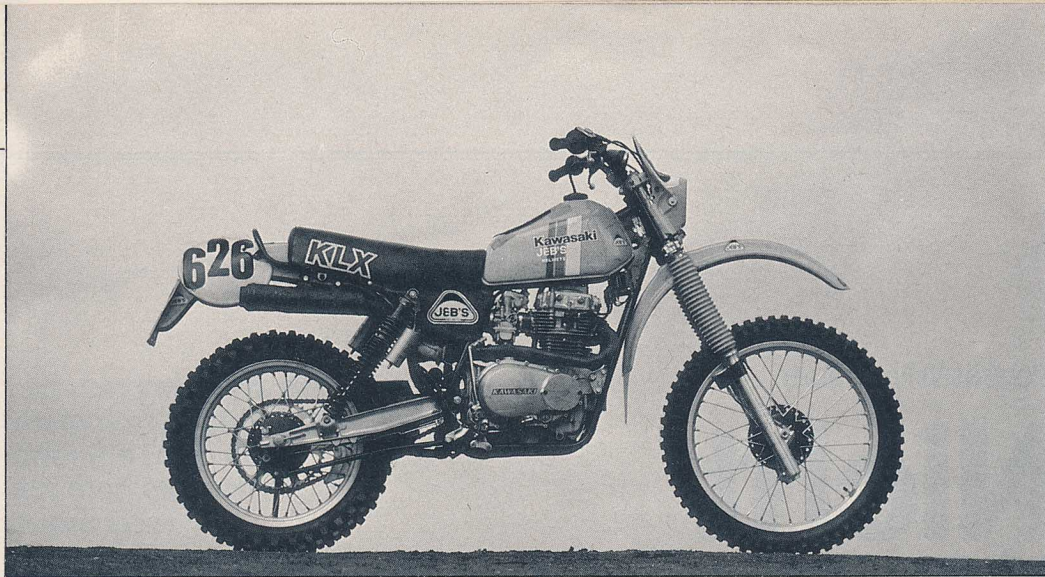
Sauber nimmt der Motor über den ganzen Bereich Gas an und beschleunigt ruckfrei bis in höchste Drehzahlregionen. Das breite nutzbare Drehzahlband ist neben der Spritzigkeit das auffallendste Merkmal dieses Triebwerks, das locker über 9000 Touren dreht. Das ungestüme Zu-

Alu-Schwinge von der KLX 250



Gabel und Vorderrad von der KX 250





packen, das ein Einzylinder dieser Klasse hat, vermißt man natürlich bei der Kawa. Dies ist aber kein schmerzlicher Verlust; denn die Grüne glänzt dafür mit außerordentlich weichem, aber kaum minder kraftvollem Zugriff. Und das spielt sich sogar noch auffallend kultiviert ab, ohne Schütteln, ohne fühlbare Vibrationen.

Zugegeben, die geringe Schwungmasse erfordert ein bißchen Gewöhnung. Leicht ist der Motor an den spitzen Ecken abgewürgt. Das hängt allerdings auch mit der recht giftigen Hinterradbremse zusammen, die besonders gefühlvolles Dosieren verlangt.

Wem nun dieses Malheur einmal passiert, der darf nicht einfach die Kupplung ziehen und bei eingelegtem Gang den Kickstarter niederreten. Das Z 440-Sechsganggetriebe ist bekanntlich eine

Straßenausführung und erlaubt den Kickstart folglich nur bei Leerlaufstellung. Ein anderes Handicap bringt dieses Getriebe noch mit sich: Anschieben im zweiten Gang ist nur mit List und Tücke möglich. Denn eingebaut ist das Kawa-Patent, das Schalten vom Leerlauf direkt in den zweiten Gang verhin-

### Die Witthöft-Kawa 508

Die Geländemaschine von Rolf Witthöft wird auf Bestellung in einer Kleinstserie gebaut und ist somit für jedermann käuflich. Die Lieferzeit beträgt ungefähr vier Wochen. Der Preis ist noch nicht festgelegt. Nähere Informationen gibt es bei Rolf Witthöft, Industriestraße 21-25, 2060 Bad Oldesloe.

## ... extrem gutes Driftverhalten

dert. Wenn der Motor tatsächlich einmal nicht per Tritt in Gang zu setzen ist, hilft nur Lossprinten im Leerlauf, auf die Maschine hechten und dann zweiten Gang reinwürgen. Meistens klappt es auf diese Weise.

Das Fahren auf der Witthöft-Kawa macht ungeheuer Spaß. Dieses Wettbewerbsgerät, das mit leerem Tank 130 Kilogramm auf die Waage bringt und damit für einen Zweizylinder dieser Art ein Leichtgewicht darstellt, läßt sich auf winkligen Kursen überraschend leicht um die Kehren schwenken. Frappierend ist dabei die enorme Bodenhaftung des Vorderrads,

das auch im Schräglagen-Grenzbereich eisern die Spur hält und selbst extreme Drift-Situationen zum Kinderspiel macht.

Dieses ausgeprägt sichere Driftverhalten ist unter anderem auch darauf zurückzuführen, daß das Motorrad etwas kopflastig geraten ist. Ein Twin wiegt eben doch mehr als ein Eintopf. Diese für die beschriebene Situation zwar sehr vorteilhafte, allgemein aber nicht ganz günstige Gewichtsverteilung ist schließlich dafür verantwortlich, daß man sich in schwierigem Gelände mit tief aufgeweichtem Boden etwas schwerer tut. Da spürt man dann einfach, daß sich das Vorderrad nicht so leicht entlasten läßt wie man es sich wünscht.

Guter Geradeauslauf und leichtes Handling sind für den Motorrad-Konstrukteur immer ein Problem, für dessen Lösung es nur einen Kompromiß geben kann. Und je schwerer und schneller die Maschine ist, desto schwieriger ist dafür ein solcher Kompromiß zu finden.

Rolf Witthöft hat es mit seinem Motorrad gut getroffen. Sogar so gut, daß ich es mir bei dem vorgegebenen Konzept kaum besser vorstellen könnte. Dazu zählt auch die gelungene Abstimmung von Federung und Dämpfung, die das Gefühl des Praktikers verrät. Mithin ist die Witthöft-Kawa eine Maschine für echten Wettbewerbs-Einsatz, mit der man ohne weitere Modifizierung an den Start gehen kann. Die Erfolge ihres Erbauers in der vergangenen Saison belegen es schließlich. Darüber hinaus ist dies aber auch ein Motorrad, das wie nur wenig andere in der Summe seiner Eigenschaften überzeugt und seinem Fahrer eine Menge Vergnügen bereitet.

*Norbert Bauer*