

# JAHRESTEST-TEIL 1

E-ATV Evolution 525



**E**ndlich, wir haben wieder ein Jahrestest Fahrzeug in unseren Reihen. Nachdem wir im vergangenen Jahr die Yamaha YFZ 450 durch die Sahara, über Cross- und Supermoto Pisten geprügelt und auch die ein oder andere Technikaktion mit ihr durchgeführt hatten, ist es nun ein Fahrzeug aus der Schmiede von Clemens Eicker. Evolution steht mit großen Lettern auf der hinteren Verkleidung. Ausgestattet mit einem 525er KTM Motor wurde uns das Fahrzeug in einer nicht zugelassenen Superquad Version zur Verfügung gestellt.

Thematisch werden wir uns von Ausgabe zu Ausgabe hangeln und auf aktuelle Marktgegebenheiten re-

agieren. Dafür bietet sich das Fahrzeug alleine schon deswegen an, weil es mit einem reinrassigen Motorradmotor ausgestattet ist und für eben diese Aggregate naturgemäß früher Neuentwicklungen aus dem High Performance Sektor verfügbar sind. Die Superquad Ausführung haben wir davon abgesehen ganz bewusst gewählt, um verstärkt auf die Bedürfnisse der auf Asphalt fahrenden Leserschaft eingehen zu können. Um das Fahrzeug direkt einem harten Testritt zu unterziehen, wurde das Superquadrennen in Saarbrücken am Pfingstwochenende anvisiert, doch der Reihe nach...

# AUS DER SICHT EINES REDAKTEURS



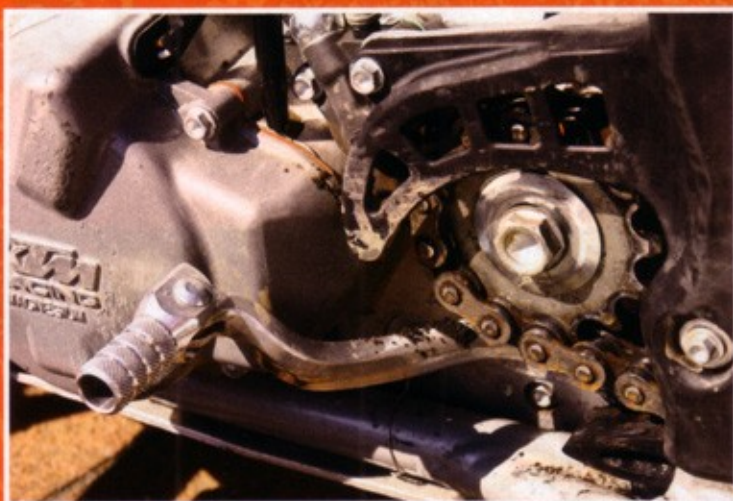
Rennen fuhr ich seit dem nur noch eines auf Asphalt. Ohne Training, oder irgendwelche größeren Vorbereitung ging es vor etwa einem Jahr nach Biebertal zum 450er Lauf, den ich wider Erwarten für mich entscheiden konnte.

## VORSTART

Es war die letzte Aprilwoche. Das Telefon klingelte. Am anderen Ende der Leitung Clemens Eicker: „In welcher Farbe hättest du das Fahrzeug denn gerne?“ Ich war überrascht, ob der Frage und wusste gar nicht genau, was ich dem Konstrukteur nun sagen sollte, denn mit einem solchen Service hätte ich nicht gerechnet. Nach kurzem Grübeln entschied ich mich für die original verwendete Farbe Orange- die knallt gut bei Fotoshootings. Kaum eine Woche verging, bis das Fahrzeug bei der Firma ZML angeliefert wurde. Das Unternehmen fertigt zum einen die Dreh- und Frästeile für die Produkte von Eicker und zum anderen wurde die Truppe von uns mit der technischen Betreuung des Fahrzeuges beauftragt. Hinzu kommt, dass der Boss Uwe Lörsch in meinen erfolgreichsten RST-Superquad Tagen als mein Teamchef, Sponsor und auch Trainer fungierte. Beendet wurde unsere gemeinsame Zeit durch meinen Schlüsselbeinbruch während eines vor gut zwei Jahren stattgefundenen Rennens in Malters (CH). Gerade eine gemeinsame Saison hatten wir beide zu dieser Zeit hinter uns gebracht und mit dem in der International Quad Challenge erreichten siebten Rang am Ende des Jahres durfte ich damals mehr als zufrieden sein. Vor allem, weil die Platzierung trotz zweier Motorschäden inmitten der Rennläufe realisiert werden konnte. Nach dem Schlüsselbeinbruch -der meine erste schwerere Verletzung in insgesamt 10 Jahren Motorsport darstellte- musste ich mich zwischen Job und Renngehen entscheiden. Da ich zu diesem Zeitpunkt gerade mal fünf Monate in einem neuen Betätigungsfeld unterwegs war, legte ich den Motorsport auf Eis, während Uwe im Folgejahr in die Dienste des Superbike Teams von Kawasaki Deutschland berufen wurde.



Die 16er Radialpumpe aus dem Hause Magura besticht durch kritiklose Performance



Am Schalthebel musste Material entfernt werden, weil er nach dem Hochsetzen bei Schaltvorgängen an der Kette schliff



Liegt wie das sprichwörtliche Brett: Evolution 525 in der Superquad Abstimmung



Der Auspuff setzte beim Springen auf dem Bremsattel auf. Dadurch löste sich die Hohlschraube mit der die Bremsleitung befestigt wird



Zum Trainieren wurde das Fahrzeug von ZML Boss Uwe Lörtsch eingesetzt



Dank zahlreicher Einstellmöglichkeiten für jede Situation gerüstet: White Power Heckdämpfer in PDS Bauweise

Werkzeug gute Dienste leisten, um nicht allzu viel Zeit zu verlieren. Ein weiterer Vorteil des Motors ist die Tatsache, dass er im Gegensatz zum Cross Aggregat mit sechs, anstatt mit vier Gängen ausgestattet ist. Da der fünfte und sechste Gang hinter das MX-Viergang Getriebe geschaltet ist, kann man mit weniger Übersetzungsvarianten auf einer Supermoto Piste operieren- die ersten vier werden für ein eventuell vorhandenes Infield genutzt, die beiden letzten für lange Geraden aufgespart. Mit nur vier Gängen ist dies nicht so einfach. Oft sind sehr viele Trainingsfahrten auf der Piste nötig, um die Sekundärübersetzung überhaupt an die Gegebenheiten vor Ort abstimmen zu können.

ZML Hauptquartiers und somit lag es auf der Hand, vor dem Rennen die ersten Probefahrten unter Einsatzbedingungen zu absolvieren. Gesagt, getan! Schon nach wenigen Runden fühlte ich mich halbwegs wohl auf dem Vierrad. Nachdem dann noch der Lenker und die Griffarmaturen individuell angepasst waren, hieß es Gas geben und die Aufmerksamkeit auf das Fahrwerk zu richten. Die Zug- und Druckstufe musste an den Dämpfern zwar mehrmals justiert werden, die grundsätzliche Abstimmung der Elemente konnte man nach den ersten Testrunden aber als annähernd perfekt bezeichnen. Dies blieb auch nach der zweiten Session innerhalb der von uns organisierten DRIFT Days nicht anders. Um meiner Kondition etwas auf die Sprünge zu helfen, setzte Uwe Lörtsch noch eine Trainingsfahrt auf der Cross Piste an. Hierfür stellte er sein E-ATV mit Cross Abstimmung zur Verfügung. Ob diese überschaubaren Trainingseinheiten reichen würden? Ich fühlte mich auf der Cross-, wie auch auf den beiden Supermoto Pisten recht wohl und hatte auch die Tage danach keinen Muskelkater zu beklagen und das, obwohl ich ein notorischer Bewegungsmuffel bin und pro Tag eine Schachtel Zigaretten vernichte.

## TRAINING

Abgesehen von der erwähnten Bremspumpe, einem Überlaufbehälter für auslaufende Flüssigkeiten und diversen Schraubensicherungen wurden keine Änderungen am E-ATV vorgenommen. Die Dämpfer hatte Eicker im Vorfeld auf den Supermoto Einsatz abgestimmt und ansonsten...ist bereits alles am Fahrzeug verbaut, was man zum Angasen auf einer Kartbahn so braucht! Eine solche befindet sich ganz in der Nähe des

## DAS RENNEN

Noch zwei Tage bis zur Veranstaltung in Saarbrücken. Bei ZML liefen die Vorbereitungen auf Hochtouren: der Unterboden des Quads wurde mit Protektoren verkleidet, die Schwinge erhielt einen Rammschutz und der Schalthebel, der nach dem Hörsersetzen auf der Schaltwelle an der Kette schliff, wurde modifiziert. Nun noch schnell die Startnummern aufkleben und ab nach Saarbrücken. Mit einer Tageslizenz wollte ich meine ehemaligen Fahrerkollegen hautnah erleben und hatte mir vorgenommen mindestens in die Top Ten zu fahren. Ein schwieriges Unterfangen, wie sich noch herausstellen sollte. Im ersten Trainingslauf galt es sich an die Strecke zu gewöhnen und die Sprungqualitäten des Fahrzeuges erstmals zu begutachten. Zwei kräftige Table standen hierfür zur Verfügung. Nach einigen Runden stellte sich heraus, dass der hintere Dämpfer noch etwas zu weich eingestellt war - er schlug durch! Was weder ich noch Uwe gemerkt hatten, war, dass aus diesem Grund der Auspuff auf die Bremszange schlug. Als das zweite freie Training beginnen sollte, entwickelte sich aus dieser Feststellung heraus die erste Ernüchterung des Tages. Der Bremsdruck an dem hinteren Stopper hatte sich verabschiedet und es lief Flüssigkeit aus der in die Bremsleitung gedrehten Hohl-schraube. Passiert musste dies sein, als der Endtopf aufgeschlagen war - bemerkt hatte man davon erst einmal nichts. Nun gut, somit war das zweite Training für mich gelaufen. Pünktlich zum Zeittraining war das Fahrzeug dann wieder fahrbereit. Auf der Piste die nächste Enttäuschung. Uwe zeigte mir in jeder Runde die jeweils aktuelle Startposition an. „22“ stand da mit großer Schrift. Ich versuchte mehr Gas zu geben, die Kurven später anzubremsen, aber alle Versuche weiter nach vorne zu kommen scheiterten. So hatte ich mir das nicht gerade vorgestellt.

## MESSWERTE

**Leistung**  
bei 7.498 UpM

**52,3 PS**

**Drehmoment**  
bei 6.012 UpM

**54,0 Nm**



Nach dem ersten Training in Saarbrücken musste der hintere Dämpfer neu eingestellt werden, weil er nach heftigen Sprüngen durchschlug

Trotz das es an Kondition nicht mangelte, war wohl doch etwas zu viel Zeit seit den letzten ernsthaften Rennen vergangen. Meist war ich einfach zu früh an der Bremse und darüber hinaus viel zu spät am Gas. Es fehlte einfach die Routine und auch mein letzter Überschlag auf Asphalt vor etwa drei Monaten schwirrte mir noch durch den Kopf. Hinzu kam sicherlich auch, dass in Saarbrücken ein sehr starkes Fahrerfeld war. In den beiden Rennläufen konnte ich es wenigstens noch auf die Plätze 15 und 14 schaffen, womit ich in der offenen Wertung dann auf 9 und 8 lag. Fest steht dennoch, dass ich für künftige Einsätze viel mehr trainieren

muss, denn betrachtet man die Leistungen von Sam Gysi auf E-ATV, so steht eines fest: das Fahrzeug ist siegfähig...aber nur mit dem richtigen Piloten an Bord!

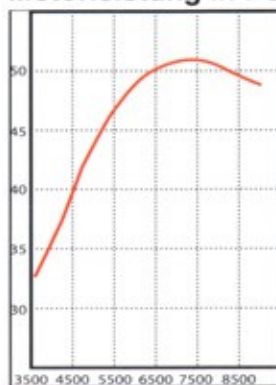
**Bezugsquelle:**  
**E-ATV Racing GmbH**  
Vluynner Str. 44  
D-47506 Neukirchen-Vluyn  
Tel: +49 2845 377 837  
[www.eatv.de](http://www.eatv.de)

## TECHNISCHE DATEN

<b>Motor</b>	<b>E-ATV EVOLUTION 525</b>
Bauart	1-Zylinder, 4-Takt Motor
Kühlung	Wasser
Bohrung/Hub	95 / 72 mm
Hubraum	610 ccm
Verdichtung	11,0:1
Steuerung	4 V / OHC
Zündung	Kokusan digital 4K-3B
Kraftstoffversorgung	Keihin MX FCR 39
<b>Antrieb</b>	
Kupplung	Mehrscheibenkupplung im Ölbad, hydraulisch betätigt
Getriebe	6 Gänge
Übersetzung	15:37
<b>Fahrwerk</b>	
Rahmen	Chrom-Molybdän / Aluheck
Federung vorne	WP-Stereo Dämpfer
Federung hinten	WP-PDS-Federbein
Reifen vorne	165,70 - 10
Reifen hinten	225,40 - 10
<b>Bremsen</b>	
Vorne	Brembo Doppelkolben, 172mm
Hinten	Brembo Doppelkolben, 220mm
<b>Abmessungen</b>	
Radstand	1340 mm
Länge	1840 mm
Breite	1270 mm
Tankinhalt	ca. 8,5 Liter
Gewicht fahrfertig	181 kg (ohne Benzin)
PREIS	14.500,00 EURO
Bezugsquelle	<a href="http://www.eatv.de">www.eatv.de</a>
<b>Alle Angaben laut Hersteller</b>	

## PRÜFSTAND

### Motorleistung in PS



### Drehmoment in Nm

