



Es dürfte bereits über zehn Jahre her sein, als beim Quad-Cup in Hennweiler ein Fahrzeug aus der Masse bekannter Produkte herausragte. Clemens Eicker hatte ein MX-Motorrad von Yamaha zu einem eigenwillig anmutendem Quad umgebaut. Mittlerweile ist Eicker zu KTM übergetreten, betreibt das einstige Umbau-Hobby hauptberuflich und hat mit seiner Evolution-Serie ein professionelles Produkt am Start. Obwohl vordergründig für Renneinsätze konzipiert, ist auch eine homologierte Version für den Straßenbetrieb erhältlich. Hier ein Überblick über das Konzept der Fahrzeuge.

First Look

„Kaum zu erkennen, dass hier fast ein komplettes Motorrad für den Quadbau verwandelt wurde“, war die einhellige Meinung der Zweiradfraktion bei unseren Tests auf der Cross-Piste. Tatsächlich hat Eicker mit seinem Umbau ganze Arbeit geleistet: Über drei Verschraubungen wird der komplette Frontbau an den Motorradrahmen angepasst. Die Motorradschwinge ist ebenso einer Neukonstruktion aus den Händen Eickers gewichen wie das angeschraubte Rahmenheck, das die einteilige Heckverkleidung aufnimmt. Formschonend auch die Frontverkleidung, unter der sich ein dritter Kühler versteckt. Der Hauptrahmen der KTM 525 blieb weitgehend im Original-

zustand, und die Tank-Sitzbank-Kombination konnte komplett vom Motorrad übernommen werden. Handgefertigte Nerf-Bars und ein Front-Bumper komplettieren das Fahrzeug zu einem Ready-to-Race-Quad.

Das Triebwerk

Bedingt durch die Vielzahl der erhältlichen SX- und EXL-Modelle von KTM kann Eicker nahezu allen gängigen Hubraumkonzepten gerecht zu werden: 250, 450, 525 und 540 Kubik sind direkt aus dem KTM-Bestand erhältlich, und den Wunsch nach mehr Hubraum erfüllen diverse Tuner im deutschsprachigen Raum. Desweiteren kann zwischen 4 und 6 Gängen gewählt werden, und beim Starten besteht die Auswahl zwischen E- oder Kickstarter.

An dieser Stelle legen wir das Augenmerk auf einen Kickstart-Motor mit 4 Gängen und 510 Kubik (SX 525). Die Startprozedur fällt - wie bei KTM gewohnt - problemlos auf: Zweimal kicken, und der Eintopf ballert kräftig aus dem Titan-dämpfer der Marke Akrapovic. Bereits hier fällt der erste Vorteil aus Eickers Schaffen ins Auge: Alle Auspuffanlagen, die an das Motorrad passen, können auch beim Vierrad ohne Änderungen verwendet werden.

Deutlich machen sich beim aktuellen KTM-Triebwerk die Verbesserungen beim Ansprech-

verhalten und der Drehzahlfreudigkeit bemerkbar. Der durchzugstarke Motor hängt perfekt am Gas und dreht noch einen Tick länger als seine Vorgängermodelle. Dies resultiert aus dem vergrößerten Einlass-Querschnitt (von 39 auf 41 mm) und dem überarbeiteten Zylinderkopf. Die Reduzierung der rotierenden Massen im Bereich Kupplungskorb, Kurbelwelle sowie an der Ausgleichswelle tragen ebenfalls zur sauberen Kraftentfaltung bei. Wem das Quad trotz dieser Maßnahmen nicht spritzig genug ist, bietet KTM die Möglichkeit, 500 Gramm Schwungmasse von der Zündung zu demontieren. Doch bereits mit der serienmäßigen Zündung hat das KTM-Aggregat Power in allen Bereichen. Im unteren Drehzahlbereich setzt der Motor kräfteschonend ein, ohne jedoch den nötigen Durchzug zu untergraben. Die mittleren und oberen Drehzahlbereiche deckt er stets mit gleichmäßig auftretender Kraftentfaltung ab. Ein Spitzenprodukt, welches spielend mit den von Eicker angegebenen 180 Kilo fertig wird. Die hydraulische Kupplung überzeugt durch gute Dosierbarkeit, und auch das Getriebe lässt keine Kritik an sich heranreten.

Das Chassis

Wie beim VLS (siehe in der vergangenen Ausgabe ATV & Quad Magazin 2003/01) weisen auch Eickers Querlenker Ähnlichkeiten zu bestehen-



A-Arms (Querlenker)
Marke Eiker



Bremse vorne:
2-Kolben-Brembo-Zange auf
gelochter Scheibe



Bremse hinten: 2-Kolben-
Bremssattel von Brembo



Schlankes Silhouette: ermöglicht
dem Piloten großzügigen
Bewegungsfreiraum



Herzstück des E-ATV:
KTM 525 Motor



Hydraulikkupplung



Luftinlaß fürs Triebwerk

den Produkten europäischer Hersteller auf. Doch auch beim E-ATV liegen die Unterschiede im Detail. Als gelungen darf man die an den Querlenkern verbauten Kugelköpfe bezeichnen, durch deren Konstruktion ein Abreißen nach schweren Schlägen vermieden werden soll. Die Lenksäule wird durch den ehemaligen Lenkkopf geführt und von einem Lenkungsdämpfer unterstützt. Bei Testfahrten wurde dieser für MX-Einsätze als Muss empfunden, da der Frontbereich auf ausgefahrener Strecke recht nervös wirkte.

Die Schwingenkonstruktion warf bei der Testcrew auf den ersten Blick Fragen auf: „Warum greift man die Achse nicht weiter außen an, um Achsbrüche zu vermeiden?“ Dazu sagt Clemens Eicker: „Ich hatte noch keine Achsbrüche.“ Betrachtet man die Achse, scheint eine Erklärung hierfür greifbar: Durch ein ausgeklügeltes Klemmsystem werden die Achsterne und auch die Achse innerhalb der Schwinge positioniert. Weder Einfräsungen noch Gewinde an der Achse provozieren Sollbruchstellen - wie bei Konkurrenzprodukten bekannt.

Der Geradeauslauf des E-ATV darf als zufriedenstellend bezeichnet werden, einzig das beim Test anwesende W-Tec verhielt sich neutraler. Allerdings nimmt die Spurstabilität gleichmäßig mit der gefahrenen Geschwindigkeit zu, und im Hochgeschwindigkeitsbereich spürten wir nahezu keine Unterschiede zu der Konkurrenz aus Holland.

Die Wendigkeit in engen Kurven ist hervorragend,

während man bei nahezu allen Sprüngen mit dem leichten Vorbau des Fahrzeugs zu kämpfen hat. Die Vorderräder wollen bei fast jedem Gasstoß in die Luft. Vor der Eisdielen mag man damit punkten, nicht jedoch im Renneinsatz, wenn Startplätze zu verteidigen sind.

Die Bewegungsfreiheit auf dem Fahrzeug läßt für MX-Einsätze keine Wünsche offen, jedoch scheint der konstruktionsbedingte hohe Schwerpunkt für den SM-Betrieb hinderlich. Zum Vergleich: Der Abstand zwischen Fußrasten und der Oberkante der Sitzbank liegt 10 Zentimeter über dem Referenzwert einer RST.

Die Bremsen

Endlich hat ein Hersteller verstanden, was eine zeitgemäße Bremse ist: Schwimmend gelagerte Brembo-Sättel (2 Kolben) auf gelochten Scheiben (170mm vorn, 220mm hinten) legen die Maßlatte gegenüber der bisher getesteten europäischen Konkurrenz gewaltig hoch.

Fazit

Ein gelungenes Fahrzeug mit schier unbegrenzten Möglichkeiten in Sachen Ausstattung. Eicker ist einen ungewöhnlichen aber effektiven Weg im Quadbau gegangen, der verbunden mit dem günstigen Einstiegspreis und der Straßenzulassung praktisch zum Kauf zwingt.

Technische Daten E-ATV SX 525

Motor	Einzylinder Viertakt
Hubraum	510,4 ccm
Bohrung x Hub	95 x 72 mm
Verdichtung	11:1
Starter	Kick / E
Getriebe	4 / 6 Gänge
Vergaser	Keihin MX FCR 41
Steuerung	4V / OHC mit Rollenkippebel
Schmierung	Druckumlaufschmierung mit 2 Eaton-Pumpen
Primärtrieb	33:76
Sekundärtrieb auf Wunsch bzw. Eintragung	
Tankinhalt	7,5l
Felgen	Douglas
Bremse vorn	2 Kolben Brembo auf 170er Scheibe
Bremse hinten	2 Kolben auf 220er Scheibe
Sitzhöhe	MX 850 mm SM 740 mm
Radstand	1.340 mm
Breite	hi. variabel
Gewicht	183 kg (lt. Hersteller)
Federung	Reiger WP auf Wunsch
Preis	13.500 Euro

Kontakt:

E-ATV Racing, www.eatv-racing.de