



Touren- fahrer

www.tourenfahrer.de

7/2000

DM 8,50

S 67,-/sfr 8,50

hfl 10,75/bfr 207,-

lfr 205,-/Lit 12.000

Plr 1.000,-/Dr 2.100,-

36 Seiten
DER
MARKT

Pure Reiselust

TRENTINO

LA DRÔME

BRITISH COLUMBIA

Schick & komfortabel

DAMENKOMBIS

KLAPPHELM

Honda Varadero im Rallye-Trim

DER ENDURO-HAMMER

er-Vergleich

LEINE GS GANZ GROSS

Aprilia Pegaso

BMW F 650 GS

BMW F 650

Suzuki Freewind



Exklusive Fahrberichte:
Cagiva Navigator
Indian Chief



Stephan Jaspers ist einer, der erst zufrieden ist, wenn ein Motorrad sich all seiner Otto-Normal-Attitüden entledigt hat und in dieser robusten Rallye-Optik daherkommt, die ohne Startnummer tafeln immer ein bisschen verloren wirkt. Bevorzugtes Objekt seiner Schlüsseleien war und ist Hondas Africa Twin – was dem Firmennamen African Queens ja unschwer zu entnehmen ist –, aber ob der seitens Honda zwar geschickt kaschierten, jedoch kaum zu leugnenden Artverwandtschaft einer Varadero verwundert uns das Projekt »XRV 1000 Marathon« nicht weiter.

Es war einfach nur eine Frage der Zeit, bis eine schwer zerbombte Varadero ihren Weg in Jaspers Garage finden und sich das Tor erst wieder heben würde, bis sich Dakar-Flair in Geisenhausen verbreiten konnte. Das Tor hob sich im Frühling dieses Jahres, und angesichts des Ereignisses dürfte der brave Varadero-Mann verschreckt in seiner Polsterlandschaft zusammensacken, während dem seit ewigen Zeiten um Mehrleistung bettelnden Africa-Twin-Fan die Speicheltropfen das Kinn entlangrinnen.

Dass sich hinter der Marathon einmal eine Varadero verbarg, ist selbst für das geschulte Auge schwer zu erkennen. Man hat bei der Komposition nichts ausgelassen, was abseits des Asphalt einen gewissen Unterhaltungswert garantiert, womit der Umbau zumindest rein optisch Professionalität an allen Ecken und Enden ausströmt.

Das reine Facelifting geht auf das Konto einer schmalen, einteiligen GfK-Verkleidung, die am neu gezeichneten Alu-

Wuchtbrummer

Hondas kraftstrotzenden Varadero-Potentaten im wirklich zünftigen Offroad-Gewand zu sehen, haben wir uns ja schon immer gewünscht. African Queens hat uns die Wünsche wieder mal von den Lippen abgelesen. Erster Kontakt mit der XRV 1000 Marathon.



*Willkommen im Club
der Wüstenbrenner: Das
Reich der Marathon beginnt
dort, wo der Asphalt endet.*

Vorbau samt Instrumententräger Halt findet und deren Slim-Line-Outfit durch entsprechende Seitendeckel und Kotflügel konsequent bis zum Heck durchgehalten wird. Die Positionierung eines Kühlerschutzbügels hinter der Verkleidung geht unter ästhetischen Gesichtspunkten in Ord-

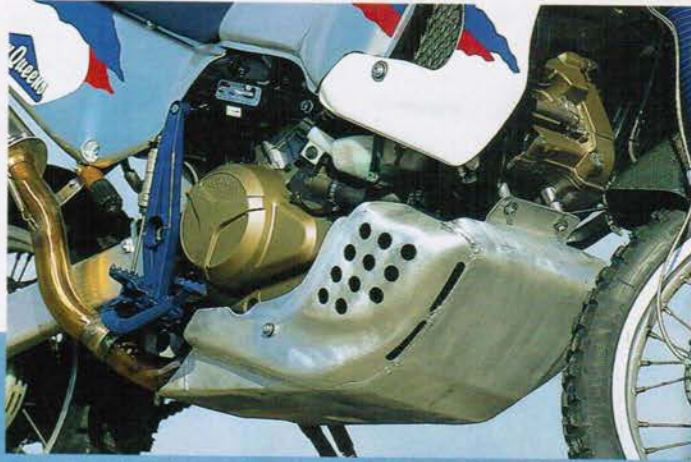
Konsequent bis zum Heck durchgehaltenes Slim-Line-Outfit

nung, rein pragmatische Naturen hätten ihn sich aber vermutlich vor der Verkleidung gewünscht.

Auf der technischen Seite wurden Gussräder samt Integralbremssystem gegen dementsprechende Twin-Komponenten getauscht, die man mit etwas Glück auch beim Gebrauchtteilehändler um die Ecke finden kann. Die Vorderadführung übernimmt eine bewährte Marzocchi-Magnum-Gabel mit dem Vertrau-



Keine Angst vor Steinschlag: Großzügig dimensioniertes Alu-Blech schützt den V2, falls die auf 265 Millimeter gewachsene Bodenfreiheit immer noch nicht reicht.



Hörsturz garantiert: Der Racing-Dämpfer ist wirklich nur im Wettbewerb brauchbar, aber zum Glück gibt es die Zwei-in-eins-Anlage mit den 50-Millimeter-Krümmern auch in einer legalen Version.



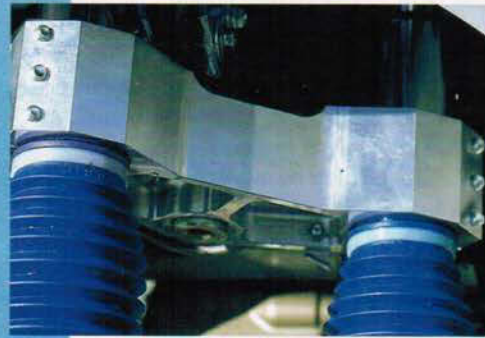
Schlanke Linie auch am Marathon-Heck. Die Zusatzrücklichter sind Pflicht bei jeder Rallye, aber der TÜV mag sie nicht. 68 Mark, die man ohne sportliche Ambitionen also getrost einsparen kann.



Rustikaler Vierkant-Stahl spreizt sich zwischen die Rahmenrohre und nimmt die Fahrerfußrasten auf. Passagiere haben auf der Marathon nichts verloren.



Oben darf geklickt werden: Die Marzocchi-Gabel ist in Zug- und Druckstufe einstellbar, das Innenleben wurde dem Fahrzeuggewicht angepasst.



In der Mitte wird's massiv: Einer 60 mm starken Klemmung darf man vertrauen. Die herausragenden Schrauben sollen nicht wieder vorkommen.

Unten treffen wir alte Bekannte: Die Bremsanlage stammt wie die Räder von der Africa Twin. Dem mächtigen Druck des V2 scheinen die Komponenten gewachsen zu sein.



en erweckenden Standrohrdurchmesser von 50 Millimetern, deren Innenleben umgekrepelt und auf eine Kooperation mit runden 230 Kilo Gewicht vorbereitet wurde. Gefräste Aluminiumbrücken – die untere 60 Millimeter stark und mit Dreifachklemmung versehen – tun ihr Übriges, Zweifel an der Solidität zu zerstreuen, selbst wenn bei dem verbauten Muster noch herausragende Schrauben die gefällige Optik stören.

Teuerste Ware aus dem Hause Öhlins – richtig, das Federbein mit externem Ausgleichsbehälter und hydraulischer Federbasisverstellung – schien gerade gut genug, mittels geänderter Umlenkung das Heck zu liften. Als Resultat dürfen wir uns über 60 Millimeter mehr Bodenfreiheit freuen, müssen uns allerdings auch mit einer 80 Millimeter höher thronenden Sitzbank arrangieren. 930 Millimeter Sitzhöhe also – das sorgt im Verbund mit 230 Kilos für eine gehörige Portion Respekt.

Respekt, der nach dem Druck auf den Anlasserknopf durch die Geräuschkulisse ei-

nes mittelschweren Erdbebens alles andere als verfliegt. Aha, hier haben wir es also mit der ungedämpften Racing-Version der Zwei-in-eins-Anlage zu tun, weil es Rallye-Fahrer halt laut mögen. Die restlichen Bevölkerungsschichten mögen es in der Regel nicht so laut, weshalb die Anlage in gleicher Optik auch in einer EG-ABE-Version erhältlich ist. Wer dennoch mit dem Racing-Rohr eine Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr anstrebt, darf sich darauf gefasst machen, nach wenigen Metern mit den zahlreich herbeigeströmten Exekutiv-Organen konfrontiert zu werden. Es ist halt wirklich laut.

Der 90-Grad-V2 blieb unangetastet, weil 95 PS im Gelände eh viel zu viel sind und im Straßenbetrieb auch keine Klagen auftreten dürften. Lange Asphaltetappen werden mit ähnlicher Gelassenheit gemeistert wie auf einer Varadero – nur dass der Windschutz schlechter ausfällt, dafür aber keine Turbulenzen am Helm zerren. Den Hintern auf rutschfestem Nubkleder gebettet, die Stiefel

Umbauteile XRV 1000 Marathon

Marzocchi-50-Gabel-Kit (inkl. Brücken)	3.750 Mark
Satz Gabelbrücken Alu separat	1.300 Mark
Öhlins-Federbein Originallänge	1.695,20 Mark
Öhlins-Federbein verlängert	1.895,20 Mark
Federbein-Umlenkplatten	210 Mark
Rädersatz Africa Twin (inkl. Bremsscheiben)	ab 1.900 Mark
Nissin-Bremsanlage	ab 500 Mark
Rallye-Verkleidungs-Kit (Vorbau, Kühlerschutz, Scheinwerfer, GfK-Verkleidung)	2.400 Mark
Satz Seitendeckel	590 Mark
Heckkotflügel-Kit (Heckverlängerung, GfK-Heck, Rücklichter)	ab 370 Mark
Frontkotflügel Carbon	299 Mark
Fußrastenanlage	940 Mark
Auspuffanlage 2-in-1	1.260 Mark
Alu-Motorschutz	ab 800 Mark
Sitzbank original Africa Twin	ab 300 Mark
Sitzbank aufgepolstert	ab 700 Mark
Renthal-Lenker	89 Mark

auf neuer, stabiler Rastenanlage ruhend, geht die Sitzposition auch als langstreckentauglich durch. Der kultivierte V2 beantwortet Leistungsfragen in jedem Gang mit ordentlichem Zug an der Kette, bis auf dem Touratech-IMO die magische 200 erscheint. Erfreulich, allerdings überaus erstaunlich, dass die Marathon trotz hinterem Desert-Reifen

rangiert werden müsste. Nur die Bereifung sollte dann nicht auf den Namen »Desert« hören, weil unfreiwillige Supermoto-Drifts mit einem Vierteltonner immer eine etwas heikle Angelegenheit sind. Nehmen Sie es uns also bitte nicht übel, dass wir die Schräglagenfreiheit in diesem Fall nicht genau ausgelotet haben, sondern die Marathon schnellstmöglich ihrer wahren Bestimmung übergeben haben: dem Aufwühlen losen Untergrunds.

Dass sie diese Disziplin in äußerst spektakulärer Weise beherrscht, war angesichts der nicht gerade bescheidenen Leistungsausbeute des V2 zu erwarten, und so werden erste ungestüme Gasbefehle in den unteren drei Gängen mit einer mächtigen Dreckfontäne und wild schlingerndem Heck beantwortet. Sieht ungemein rasant aus, aber ein durchdrehendes Hinterrad hat einen noch nie richtig nach vorne gebracht. Lassen wir abseits der wirklich schnellen Pisten den halben Pferdestall also in Ruhe schlummern und nippen nur mit Bedacht an all der leistungsmäßigen Herrlichkeit.

Dank des für einen großvo-

Rein zeitlich ist der afrikanische Kontinent näher gerückt

auch bei diesem Tempo keine nennenswerten Geradeauslaufschwächen zeigt, womit der afrikanische Kontinent rein zeitlich ein ganzes Stück näher gekommen ist.

Die Fahrwerksabstimmung gehört zu der strafferen, aber nicht unkomfortablen Sorte – das Reich der schnellen Kurven darf also weiterhin zum Reiseziel der Ex-Varadero gezählt werden, ohne dass sich mit übermäßigem Bremsnicken oder sonstigen Unarten langhubiger Federelemente ar-



Falls Sie noch nicht driften können, lernen Sie's jetzt schneller als gewünscht: Ein Dreh am Gasgriff genügt in jedem Gang.

lumigen V2 überaus sanften Leistungseinsatzes funktioniert die Geschichte ziemlich schnell ziemlich gut, und der Respekt vor dem Trumm weicht kindlicher Freude über die Fahrqualitäten. Die straffen Federelemente bügeln auch welliges Terrain gründlich aus und sorgen im Verbund mit dem langen Radstand für Stabilität bei hohem Tempo. Richtungsänderungen werden am einfachsten durch einen Gasbefehl eingeleitet, der auch ohne Runterschalten unvermittelt einen sauber kalkulierbaren Drift nach sich zieht.

Richtungswechsel werden am einfachsten mit dem Gasgriff eingeleitet

Zaghaftere Fahrweise erfordert dagegen Muskeleinsatz, weil sich 230 Kilos nicht wegdiskutieren lassen und ein Radstand von mehr als 1,5 Metern nun mal kein exzellentes Handling hervorruft. Enge Steilauffahrten sind also nicht die Heimat der Marathon, aber dorthin sollte man sich auch



Technische Daten XRV 1000 Marathon

Motor: Leistung 70 kW (95 PS) bei 8000 U/min, max. Drehmoment 99 Nm bei 6000 U/min, wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-90-Grad-V-Motor, Hubraum 996 cm³, Bohrung x Hub 98 x 66 mm, Verdichtung 9 : 1, vier Ventile pro Zylinder, zwei oben liegende Nockenwellen, Nass-Sumpfschmierung, zwei 42-mm-Gleichdruckvergaser, digitale Transistorzündung, Sekundärluftsystem, E-Starter

Kraftübertragung: Primärtrieb über Zahnräder, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Fünfganggetriebe, O-Ring-Kette

Fahrwerk: Brückenrahmen aus Stahlprofilen, vorn Telegabel mit 50-mm-Standrohren, Zug- und Druckstufe einstellbar, 285 mm Federweg, hinten Alu-Kastenschwinge mit Zentralfederbein, Federbasis, Zug- und Druckstufe einstellbar, Federweg 200 mm, Speichenräder v. 1.85 x 21, h. 2.75 x 17, Reifen v. 90/90-21, h. 140/90-17, Doppelscheibe vorn, Doppelkolbensattel, d = 276 mm, Einzelscheibe hinten, Einkolbensattel, d = 256 mm

Maße und Gewichte: Radstand 1600 mm, Bodenfreiheit 265 mm, Sitzhöhe 930 mm, Gewicht fahrfertig ca. 230 kg, zul. Gesamtgewicht 451 kg, Tankinhalt 25 Liter

Umbaukosten: ca. 15.000 Mark

Bezugsadresse: African Queens, Holledaust. 9a, 85301 Geisenhausen, Tel.: 08441/1842

Wenn 95 PS angreifen, kann es schon ein Weilchen dauern, bis sich die Staubwolken wieder lichten.



nicht zwingend mit einer Afri-ca Twin verirren.

Unschön fällt leider die Ergonomie des Arbeitsplatzes aus, an der wir auf der Straße noch so viel Freude hatten. Der Abstand Lenker-Sitzbank fällt für die Drecksarbeit zu groß aus, was angesichts der Ausrichtung auf schnelle Etappen noch toleriert werden kann; sehr unangenehm machen sich aber die breiten Wülste oberhalb der Knieausbuchtungen des Serientanks bemerkbar, die langfristig für Blutergüsse und blaue Flecken sowohl beim Aufstehen als auch bei der Fahrt im Stehen sorgen werden. Die Problematik ist auch Jaspers bekannt, der schon fleißig an einem neu geformten Spritbehälter laminiert.

Auf der Marathon wird man sich am wohlsten fühlen, wenn

rechts und links die Kulisse des großen Erg vorbeizieht, die flimmernde Hitze Trugbilder auf die Netzhaut projiziert und feinsten Sand zwischen den Zähnen knirscht. Aus dem Augenwinkel betrachtet man das komplette Rallye-Instrumentarium, das Platz hinter der Verkleidung findet, und andächtig wird dem Klang der am großzügig dimensionierten Motorschutz anschlagenden Felsbrocken gelauscht. Hier geraten 15.000 Mark Umbaukosten vollends in Vergessenheit, aber auch wenn wir gerade mal nicht zwischen Algier und Kapstadt unterwegs sind, können wir den finanziellen Einsatz vor uns selbst immer wieder mit der Exklusivität der Marathon rechtfertigen. Schließlich sieht sie auch noch gut aus.

Christoph Driesen