

12/2000

DM 6,- ISSN 0948-2881 E 8324 ÖS 48,- SFR 6,- bfr 151,- lfr 146,- Lit 8500,- Pts 675,- Dr 1700,- SIT 1150,-



ENDURO

African Queens XRV 1000 Marathon

Was fürs Auge

Mächtig, stark und doch elegant: Die XRV 1000 Marathon von African Queens ist eine Augenweide.



VARADERO-BASIS: 1000 MARATHON

Natürlich wird es Leute geben, denen die 60 PS einer Africa Twin einfach zu wenig sind zum Endurofahren. Zum Schotterfahren und Straßenfahren, meine ich, oder auch zum Pistenfahren. Für diese Kategorie V-Zwei-Liebhaber macht Stephan Jaspers von African Queens seine XRV 1000 Marathon. Der Name kann es ja nicht verheimlichen: African Queens – da liegt der Gedanke an die beliebten Honda-V-Zweizylinder nahe.

Und dies hier ist nun zumindest optisch ein Ableger der Africa Twin, eine Augenweide zumal. „Die macht aber was her!“ Kaum war die Maschine vor dem Büro abgestellt, streicht ein sportlich aussehender Mittvierziger um sie herum, dessen unverhohlenen leuchtende Augen verraten, dass er gerne würde, wenn er könnte. Das dürfte wohl der Haupt-Knackpunkt bei diesem stilistisch besonders gelungenen Motorrad sein: 30.000 Mark muss schon locker machen, wer die imposante Erscheinung sein Eigen nennen will.

Macht was her: Mit 91 Zentimeter Sitzhöhe ist sie nicht nur hoch, sondern mit 1615 Millimeter Radstand auch enorm lang, einfach mächtig und groß. Und der breite Varadero-Tank trägt natürlich auch nicht dazu bei, diese Maschine als Fahrzeug aus dem Reich der Liliputaner zu stempeln.

Ja, was will sie denn eigentlich sein, diese XRV 1000 Marathon? Stephan Jaspers: „Mit der Optik zielen wir klar auf Africa-Twin-Fahrer. Sparteinsatz ist nicht unbedingt geplant. Im aktuellen Zustand ist nicht an Rallye-Einsatz gedacht, zumal der Rahmen noch nicht dahingehend getestet ist, wenngleich die Komponenten rallyetauglich sind.“ Also: Der unten offene Brückenrahmen aus Rechteck-Stahlrohr samt Leichtmetall-Schwinge ist original Varadero, der 95 PS starke V-Zweizylinder ebenfalls. An dieser Basis setzt African Queens, seit sieben Jahren auf Africa-Twin-Umbauten spezialisiert, den Hebel an.

Mehr Federweg, allerdings nur vorn, war die erste Voraussetzung für den Rallye-Look. Dazu findet eine 50er Marzocchi Magnum Verwendung, die mit neu angefertigten Leichtmetall-Gabelbrücken ausgestattet wird und deren Innereien auf die Varadero abgestimmt sind. Diese Gabel wartet mit 285 Millimeter Hub auf. Hinten beschränkt man sich mit nur 155 Millimeter auf den Originalwert, allerdings erfolgt durch eigens angefertigte Umlenkplatten anstelle der Pro-Link-Hebel eine Anhebung des Hecks um rund 45 Millimeter. Dazu noch ein Öhlins-Federbein mit hydraulischer Regulierung der Federvorspannung.

Dass die Gussräder der Varadero nicht zum Rallye-Outfit

passen, ist unschwer einzusehen. Deshalb sind sie durch die Drahtspeichenräder der Africa Twin ersetzt, vorn natürlich mit 21 Zoll und Doppelscheibe. Die Edelstahl-Auspuffanlage mit nur einem Schalldämpfer sowie die an einer Trägerkonstruktion aus verchromtem Stahlblech fixierten Fahrer- und Soziusfußrasten runden die technischen Änderungen ab.

Die optischen Modifikationen beginnen mit den neuen Seitendeckeln und gipfeln in der GFK-Frontverkleidung als entscheidender Blickfang. Dazu noch ein schmaler Schmutzfänger überm Vorderrad und die rallyegerecht mit Velourleder bezogene breite Sitzbank. Logisch, dass auch das voll ausgestattete Cockpit mit Trip-

Leistung im Überfluss, aber kultiviert



TECHNIK



Technische Daten

African Queens XRV 1000 Marathon

Motor

Bauart Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-V-Motor, je zwei obenliegende Nockenwellen; vier Ventile pro Zylinder, Elektrostarter

Bohrung/Hub 98 mm/66 mm
Hubraum 996 cm³
Nennleistung 70 kW (95PS) bei 8000/min

Maximales Drehmoment 97 Nm bei 5250/min
Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 17,6 m/s
Vergaser 2 Flachschieber-Gleichdruckvergaser, Ø 42 mm

Elektrik

Zündung CDI
Lichtmaschine Wechselstromgenerator 12 V/315 W
Batterie 12 V/12 Ah

Kraftübertragung

Primärtrieb Gerade verzahnte Räder 1,68
Kupplung Mehrscheibenkupplung im Ölbad
Getriebe Klauengeschaltetes Fünfgang-Getriebe, Stufung: 2,57; 1,70; 1,31; 1,11; 0,96

Sekundärtrieb Offen laufende O-Ring-Kette 2,9 (Z47/16)

Fahrwerk

Rahmen Brückenrahmen aus Rechteck-Stahlrohr mit angeschweißtem Heck, Motor mittragend

Radaufhängung vorn Marzocchi Magnum Gabel, Standrohr-Ø 50 mm, Dämpferdruck- und Zugstufe mehrfach verstellbar

Radaufhängung hinten Leichtmetall-Schwinge mit Pro-Link-System, Ohlins-Federbein, Dämpferdruck- und Zugstufe mehrfach verstellbar, Federvorspannung hydraulisch über Handrad verstellbar

Federweg vorn/hinten 285 mm/155 mm (durch Umlenkplatten Anhebung des Hecks um 45 mm)

Radstand 1615 mm
Nachlaufwinkel Nicht angegeben
Nachlauf Nicht angegeben

Räder Drahtspeichenräder mit Leichtmetallfelgen

Bremse vorn/hinten Doppelkolben-Doppel-/Doppelkolben-Scheibenbremse
Reifen vorn/hinten 90/90-21 / 140/80-17

Füllmengen

Motor 3,6 l
Gabel (pro Holm) 800 cm³
Kraftstofftank 25 l, davon 4 l Reserve

Gewicht

Fahrfertig aufgetankt* 240 kg
Zulässiges Gesamtgewicht 451 kg
Zuladung 211 kg

Bezugsquelle

African Queens, 85301 Geisenhausen

Preis

ca. 30.000 Mark

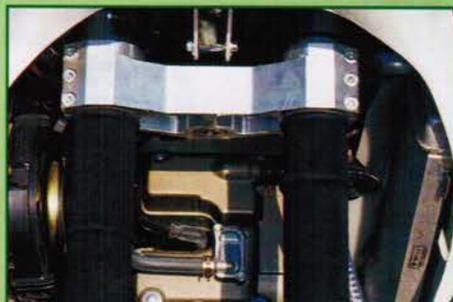
*gewogen



Rallye-Instrumentarium und ausreichend Kontrollleuchten



Aus dem Vollen gefräste Gabelbrücken, Lenkererhöhung



Dreifach-Klemmung an der unteren Gabelbrücke



Fußrasten am Stahlblech-Halter



Breiter Varadero-Tank, Leder-Sitzbank

master und Fernbedienung sowie IMO 100 als Digital-Instrument nicht fehlen darf, alles von Touratech.

Es gibt gewiss noch höhere Sportenduros. Aber in Folge

der breiten Sitzbank können selbst groß Gewachsene den Erdboden mit Füßen nicht ganz bequem erreichen. Der Oberkörper ist etwas nach vorn gebeugt, um den Renthal-Lenker

zu erreichen, der keine so annähernd aufrechte Sitzposition zulässt wie der nach hinten gekröpfte Original-Stahlrohrlenker. Dann der Blick durch die Öffnung der Verkleidung auf den so ganz klein wirkenden Vorderrad-Schmutzfänger – auch das demonstriert die Größe des Motorrads.

Anfangs gibt man nur zaghaft Gas, um den Michelin Desert mit der kolossalen Motorleistung auf dem Asphalt nicht gleich abzuhebeln. Normalerweise sei die Marathon mit Conti TKC 80 bereift, lässt African-Queens-Chef Jaspers verlauten, aber der Desert passe eben besser zur Rallye-Optik. Mit 240 Kilo Startgewicht ist dieses Motorrad zwar nur 15 Kilogramm leichter als die Original-Varadero, aber eben auch nur elf Kilo schwerer als die Africa Twin und dafür um 35 PS stärker – wenn das kein Argument ist!

Auf den paar Straßenkurven bis zum ersten Schotterweg zeigt sich die mächtige Marathon keineswegs unhandlich, nur die Einleitung der Kurven fühlt sich nicht so richtig rund an. Ist dieser jeweils nur kurz anhaltende Zustand überwunden, kippt sie fast von allein in Schräglage und läuft auf sauberem Radius durch die Biegung. Dieses Verhalten ist übrigens ein typisches Indiz für einen kurzen Vorderradnachlauf.

Dass dem in der Tat so ist, zeigen die Eindrücke auf Schotter. Denn der Geradeauslauf, in erster Linie vom ganz entscheidenden Wert des Vorderradnachlaufs abhängig, ist nicht so stur und narrensicher, wie das für einen echten Wüstenrenner unumgänglich ist. Das heißt, im Tempobereich bis ungefähr 80 oder 100 Stundenkilometer macht die Marathon bei reiner Geradeausfahrt auf losem Untergrund kaum Anstalten, den Richtungswunsch des Fahrers zu ignorieren. Wird es dagegen schneller, dann ist eine gewisse Nervosität im Lenker unübersehbar.

Schotterkurven sind zunächst von einem gewissen Unwohlsein begleitet, einfach durch das

Info

Afrikan Queens im bayrischen Geisenhausen, ein paar Kilometer südlich von Ingolstadt, realisiert neue Umbau-Ideen zunächst in Form selbst angefertigter Prototypen. Erst dann werden Teile in Fremdauftrag gegeben.

Als Basis für die XRV 1000 Marathon dient eine gebrauchte Honda Varadero, für die in der Regel ein Wert von etwa 10.000 Mark angesetzt wird. Die restlichen 20.000 Mark entfallen auf Sonderteile und Umrüstung. Preisbeispiele: Marzocchi Magnum, abgestimmt auf Varadero, 3750 Mark; Frontverkleidung komplett 2520 Mark; Zwei-in-Eins-Auspuffanlage aus Edelstahl 1260 Mark.

Die Varadero ist bei African Queens auch in Einzelementen umbaubar, Umbauteile sind als Kit in verschiedenen Varianten lieferbar. An Stelle der sich im Regen voll saugenden Leder-Sitzbank ist auch ein Kunststoff-Bezug erhältlich. Die Lieferzeit für ein komplettes Motorrad wie beschrieben beträgt ungefähr drei Wochen.

doch relativ hohe Gewicht und die große Sitzhöhe hervorgerufen. Herantasten ans Limit zeigt dann schließlich, dass Drifts in Maßen möglich sind, allerdings mit eher bescheidener Schräglage. Denn übergroße Rasanzen wird mit dem wegschiebenden Vorderrad beantwortet.

Mitunter gelingt es in den Rasten stehend, den wünschenswerten Grip am Vorderrad herbeizuführen, wenn man das Gewicht weit nach vorn verlagert. Wegen des breiten Tanks ist dies jedoch nur begrenzt möglich. Gleichwohl sei ein neuer GFK-Tank mit offroad-tauglicher Kontur bereits in Vorbereitung, lässt der Hersteller wissen. Jedenfalls beschränkt sich der bewusst provozierte Schlupf am Hinterrad größtenteils auf Beschleunigungsorgien geradeaus, wo das in Folge des üppigen Leistungsangebots stets ausbrechende Hinterrad natürlich für spektakuläre Auftritte sorgt.

Der relativ kurze Vorderradnachlauf ist übrigens leicht erklärbar: Während bei der Varadero-Originalgabel die Radachse durch die Mittelachse der Gabelholme führt, hat sie bei der Marzocchi einen Versatz nach vorn. Dies ist ungefähr der Wert, um den sich der Nachlauf verkürzt, sofern er nicht durch entsprechend gestaltete Gabelbrücken kompensiert wird.

Natürlich hat es die Hinterradfederung mit kaum mehr als halb

so viel Federweg wie die Gabel schwer gegenüber der hervorragend ansprechenden Marzocchi. An den Einsatzmöglichkeiten gemessen, wird das den Fahrspaß allerdings kaum trüben. Power im Überfluss, aber kultiviert geboten, und ein hinreißend schönes Motorrad – das ist die Impression von der African Queens XRV 1000 Marathon.

Norbert Bauer

Driften mit Zurückhaltung

