

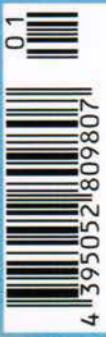
Motorrad



ABENAUER

01/2001

DM 9,80
ÖS 75
SFR 9,80
LIT 14.000
Pts 1.100



MASSEN

BE





WEGUNG

Orschenberg, auf der A8 Richtung München. Der Tacho zeigt 140, während sich der Motor noch zu langweilen scheint und auch bei diesem Tempo noch mit Nachdruck vorwärts schieben will. Ein LKW schert aus, linke Spur besetzt, also rein in die Eisen. Mit sauberem Druckpunkt und tadelloser Wirkung bremst die Maschine so souverän wie sie beschleunigt. Eigenschaften, die eher an ein potentes Straßenmotorrad erinnern als an eine Enduro. Auch die Doppelscheinwerfer sind über jeden Zweifel erhaben und leuchten die Straße perfekt aus. Doch die XRV Marathon von African Queens ist auch keine Enduro im klassischen Sinne. Aufgebaut auf der Honda Varadero, ist sie größer und vor allem kräftiger als die meisten ihrer Konkurrentinnen. Der V2-Motor ist zwar bis auf die schlanke Edelstahl-Auspuffanlage original, doch 95 PS aus einem Liter Hubraum sind auch auf der Straße ein echtes Wort. Im Moment bin ich ganz froh, die Leistung erst einmal nur auf Asphalt genießen zu dürfen, zusammen mit der bequem breiten Sitzbank und der ausgezeichneten Ergonomie kann die Marathon durchaus zum Touren verleiten. Die Rallye-Verkleidung ist zwar recht schmal, nimmt aber wirksam den Winddruck vom Oberkörper. So werden die knapp 80 Kilometer Autobahn zu einer leichten Übung. Einzig der schon etwas abgefahrne Michelin Desert sorgt für etwas Unruhe im Fahrwerk – trotzdem, no problem.

Am nächsten Morgen auf dem Weg zu unserem Test-Gelände ist endlich Zeit, um diesen sowohl optischen als auch technischen Leckerbissen ein wenig genauer zu betrachten. Gut im Blickfeld liegen die Navigationsinstrumente IMO und Roadbook, eingerahmt von der filigranen GFK-Verkleidung, die sich homogen an den originalen Varadero-Tank anschmiegt. Sofort fallen die aus Vollmaterial gefrästen Alu-Gabelbrücken ins Auge, die die mächtige 50er-Marzocchi-Gabel aufnehmen. Nicht weniger imposant

ist der breite Lenker, der in ebenfalls gefrästen Lenkererhöhungen seinen Platz findet. Bei soviel schöner Technik wird's an der Ampel nie mehr langweilig! Überhaupt ist Stadtverkehr mit der Marathon recht easy: unaufdringlicher, aber satter Klang, eine gut dosierbare Kupplung und tadelloses Handling. Dank der straffen Fahrwerksabstimmung nickt die Marathon beim Bremsen vorne kaum noch ein. Was will man mehr? Einzig die 93 Zentimeter Sitzhöhe, verbunden mit der breiten Velourleder-Sitzbank, lassen bei kleineren Fahrern an roten Ampeln Unwohlsein ob des Bodenkontaktes aufkommen. Leider saugt sich das Sitzmöbel bei Regen voll Wasser, Grip am Hinterteil gibt's dafür in jeder Fahrsituation! Genauso viel Halt gibt die Stahl-Fußrastenanlage von African Queens. Die großen gezackten Rasten an den eigens gefertigten Aufnahmen sind schon optisch ein

Das Fahrwerk ist Klassen besser als das der Serien-Honda

Leckerbissen. Ich bin noch dabei, durch die Verkleidung auf den leichten und äußerst schönen Karbon-Kotflügel zu schießen, als die Räder schon auf Schotter rollen. Apropos Räder: abgesehen davon, dass die montierten Afrika Twin Speichenfelgen besser zum Rallye-Look passen als die originalen Varadero-Gussfelgen, ist ein schmales 21er-Vorderrad im Gelände nun mal besser zu handeln als ein breites 19er.

Großzügige Schotterflächen und Pisten mit langen Bodenwellen breiten sich vor mir aus – Rallye-Land! Nun wird es sich zeigen, ob die Technik hält, was die Optik verspricht. Erste Überraschung ist die stehende Position. Aufgrund des unförmigen Serientanks zwar etwas breitbeinig, doch ansonsten mehr als gelungen. So lässt es sich stundenlang herumstehen! Schön aufrecht, den Lenker locker in den Händen, die Instrumente noch im

Groß, stark, und bullig – so präsentiert sich das neueste Werk von African Queens. Mit der XRV 1000 Marathon, auf Varadero-Basis, zeigt Stephan Jaspers, welche Qualitäten im Honda Enduro-Flaggschiff schlummern. Sowohl on- als auch offroad musste die mächtige Marathon ihr Können unter Beweis stellen.

Text: Tobias Kann, Fotos: Michael Müller



Rallyemäßiges Tempo ist kein Problem – wurde die Marathon doch auch für diesen Einsatz entwickelt. Ausgeglichene Gewichtsverteilung und die auf extreme Belastungen ausgelegten Komponenten kommen hier voll zum Tragen. Der Geradeauslauf ist sehr gut.

Blick, lasse ich die XRV 1000 über den Schotter fliegen. Zweite Überraschung ist das Fahrwerk. Der Aufwand mit 50er-Marzocchi-Gabel und dem voll einstellbaren Öhlins Federbein hat sich gelohnt. Dieses Fahrwerk hat nichts mehr mit dem einer serienmäßigen Reiseenduro zu tun! Satt klebt das Vorderrad auf dem Boden, gibt jedoch kurze harte Stöße eher weiter als das Serienpendant. Noch härter fühlt sich das Heck des Rallye-Bikes an. Wohl aufgrund des kürzeren Hubes (hinten 155 Millimeter, vorn 285) etwas härter abgestimmt, lässt der Dämpfer Kanten und Ähnliches doch sehr vernehmlich spüren. Nie unangenehm, im Gegenteil, hat man doch eher das Gefühl, dass das Fahrwerk dem Re-

spekt der rechten Hand weit voraus ist. Und dieser Respekt ist durchaus angebracht! Selbst mit dem schon etwas abgefahrenen Hinterreifen schiebt die Marathon vorwärts, dass wohl nur Profis die zur Verfügung stehende Motorleistung von 95 PS auf losem Untergrund ausschöpfen werden! In den unteren Gängen ist es ein Leichtes, sich mit durchdrehendem Hinterrad fortzubewegen. Egal in welcher Drehzahlregion, der Motor hat genug Dampf, um den Dreck ordentlich fliegen zu lassen und die Maschine jederzeit quer zu beschleunigen. Ein Spiel das übrigens auch problemlos auf nassem Asphalt funktioniert! Wer jetzt glaubt, die Marathon sei ein unkontrollierbares Rallye-Geschoss, den kann man

beruhigen: so brachial die Leistung eingesetzt werden kann, so sanft lässt sie sich auch dosieren. In jeder Lebenslage stets gut kontrollierbar, hat man nie das Gefühl, nicht mehr Herr über die Leistung zu sein. Selbst steile, rutschige Auffahrten sind kein Problem. Unten stehend überwiegt noch der Respekt vor Gewicht und Leistung, ist man dann oben, stellt sich der berühmte „bin-ich-schon-drin“-Effekt ein. Gefühlvoll dosierbar baggert der Motor die Schräge hoch, die Feder Elemente geben die nötige Sicherheit. Bei gut 240 Kilogramm fahrfertig aufgetankt sind offroad natürlich Grenzen gesetzt, zumal der breite Varadero-Tank wenig Spielraum für Turnübungen lässt. Ein schmalerer Tank ist je-



doch schon in Vorbereitung. Für saubere Drifts bekommt man das Körpergewicht nicht weit genug nach vorne, so dass die XRV dazu neigt, über das Vorderrad zu schieben. Doch es ist immer wieder erstaunlich, wie flott und durchaus wendig sich die 1000er Honda auch in schwierigen Passagen manövrieren lässt, solange man das Tempo nicht zu sehr forciert und genügend Schwung mitbringt. Selbst Sprünge sind in begrenztem Maße möglich; sofern man nicht zu sehr von oben hinunter-„plumpst“, hält das Fahrwerk eine ganzen Menge Landemanöver aus. Auch die angewachsene Bodenfrei-

Die Touringqualitäten der African Queens sind unbestritten gut

heit kommt dem Fahrer hier gelegen. Wem es hinten immer noch an Federweg mangelt, der findet sein Glück sicherlich im längeren Federbein, das über 220 Millimeter Hub verfügt. Einzig der Lenkeinschlag könnte für solche Eskapaden größer sein und natürlich wäre es schade, sich bei einem harmlosen Ausrutscher im Gelände den schönen und nicht ganz billigen Rallye-Vorbau zu ruinieren. Stephan Jaspers von African Queens bezeichnet seine Varadero-Variante wohl nicht umsonst als „Rallye-Touring-Umbau“.

Die Touring Qualitäten der Marathon sind unbestritten gut. Eine breite, gut gepolsterte Sitzbank, die auch mit Heckumbau genügend Platz für zwei Personen bietet. Dazu ein großer Abstand zwischen Bank und Fußrasten und ein tadellos gekröpfter Lenker. Für etwas kleiner gewachsene Zeitgenossen dürfte die Ergonomie auf Dauer etwas zu großzügig ausgefallen sein. Bezüglich des Honda-Triebwerks bleiben ohnehin kaum Wünsche offen. ■

Hoch hinaus: wer mag, kann die XRV locker Höhenluft schnuppern lassen. Das WP-Öhlins-Paket nimmt's gelassen.





Die gelungene Gewichtsverteilung sorgt bei der Marathon in jeder Fahrsituation für die nötige Ruhe. Bester Geradeauslauf – auch bei hohem Tempo – ist garantiert. Dennoch ist bei dem kräftigen Honda-V2 öfters Mut zur Lücke gefragt – die Abmessungen sind stattlich.

Fazit:

Die XRV 1000 Marathon von African Queens ist nichts für schwache Gemüter. Breit, extra hoch, extra stark und optisch eine Ausnahmeerscheinung, bietet sie einen hohen Spaßfaktor für jeden, der sich vor fast viereinhalb Zentnern Motorrad und knapp 100 PS nicht fürchtet. Wer sich auf sie einlässt und gut 20.000 Mark in den Umbau investiert, bekommt als Gegenwert eine exklusive und bequeme Reiseenduro, die im Gegensatz zur Serien-Vardero auch im Gelände mit Nehmerqualitäten überzeugt.





Schmäler, hoher GFK-Vorbau mit eingelassener Plexiglas-Scheibe und rallyeerprobtem Navigations-Equipment. (Roadbook und IMO). Leider stört der zu große, wuchtige Varadero-Stahlblechtank, der die Bewegungsfreiheit im Gelände zu stark einengt. Bestens macht sich der wohlgeformte Rental-Lenker mit Mittelstrebe.



Imposante Front mit Rallye-Vorbau.



Starke Nissin Zweischeiben-Bremsanlage.



Stabile Ausführung: Fußrastenhalter.



Gabelbrücken aus Alu-Vollmaterial.



17-Zöller mit Desert aus der Afrika Twin.



Originales, 95 PS-Varadero-Triebwerk.

XRV Marathon

Technik:

Motorenbaart: flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-V-Motor, je zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier über Tassenstößel Ventile pro Zylinder

Bohrung/Hub: 98/66 mm

Hubraum: 996 cm³

Verdichtung: 9:1

Schmierung: Nassumpfschmierung

Max. Leistung: 70 kW (95 PS)/8000/min

Max. Drehmoment: 99 Nm/6000 U/min

Einlass: 2 Keihin-Gleichdruckvergaser, Ø 42 mm

Auslass: 2 in 1 Edelstahl-Karbonauspuffanlage

Luftfilter: Trockenluftfilter (Papierelement)

Elektrik: digitale Transistorzündung

Anlasser: Elektrostarter

Kraftübertragung: primär Zahnräder; sekundär O-Ring-Ketten; mechanische betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe

Rahmenbaart: Brückenrahmen aus Stahlprofilen, modifiziertes und verstärktes Stahlheck, Aluminium-Kastenschwinge

Rahmengenometrie: Radstand 1615 mm; Nachlauf n.a., Lenkkopfwinkel n.a

Federung: konventionelle Marzocchi Magnum Gabel, Standrohr-Ø 50 mm, Federweg 285 mm, Zug- und Druckstufe einstellbar; Öhlins-Zentralfederbein, Federweg 155 mm, (Heck durch Umlenkplatten um 45 mm angehoben), Federvorspannung, Zug- und Druckstufe einstellbar

Räder/Reifen: Leichtmetall-Speichenräder; Bereifung vorne 90/90-21, hinten 140/80-17

Bremsen: vorne 2 Scheibenbremsen (276 mm Ø) mit Doppelkolbensattel; hinten 1 Scheibenbremse (256 mm Ø) mit Einkolbensattel (alle Komponenten stammen aus der Afrika Twin)

Messwerte:

Tankinhalt: 25 l (davon 4 l Reserve)

Benzinart: Benzin bleifrei

Verbrauch l/100 km: 10,6 (Gelände/Straße)

Gewicht (vollgetankt): 240 kg

Zuladung: 211 kg

Sitzhöhe (unbelastet): 93 mm

Höchstgeschwindigkeit: ca. 200 km/h

Preis: ab 27.400 DM

Bezugsadresse: African Queens

Holledastraße 9a

85301 Geisenhausen

Fon: 08441-18442