

# ENDURO

3/05

## GasGas EC 300

## KTM 525 EXC Serie Teil 2

Sportenduros große Klasse – Zweitakt-Kraftprotz gegen Viertakt-Donnerbolzen.



**Alle Sporttermine**  
Die Saison 2005 auf einen Blick

## African Queens XRV840 Rallye Forte

**Kult-Twin  
im Rallye-  
Look total**



## Dakar 2005

Die mörderischste  
in allen

African Queens  
Stephan Jaspers  
Hollendastr. 9 a  
85301 Geisenhausen/Schweitenk.  
Postvertriebsstück - E 8324  
7325 Schwäbisch Gmünd, Gebühr bezahlt  
ENDURO-Verlagesges. mbH, Parlerstr. 24

**Die Technik der neuen  
Quads und ATVs von  
Honda und  
Kawasaki**





African Queens XRV840 RallyeForte

# KULTFAKTOR

Alles größer, länger, höher: Hubraum,  
Federwege, Leistung – die Africa Twin,  
getunt im Rallye-Look.





**D**er Name sagt es ja schon: African Queens, das weist unmissverständlich auf die legendäre Africa Twin hin, die rund 15 Jahre lang zum Honda-Programm gehörte. Kult-Status genoss sie fast von Anfang an, war sie doch mit ihrem V-Zweizylinder bis zum Erscheinen der Varadero nicht nur die größte Honda-Enduro, sondern erinnerte mit ihrer besonders zu



**Die „Queen“ ist mit 99 Zentimeter Sitzhöhe ein wahrer Zwergenschreck**

Aus rein privatem Interesse fuhr er damals mehrfach nach Paris, um sich dort an die Werksrenner angelehnte Teile zur optischen und technischen Ausrüstung seiner eigenen Africa Twin zu besorgen. Was sich im Freundeskreis schnell herum sprach, Nachfrage erweckte und schließlich vor gut zehn Jahren zur Gründung seiner Firma African Queens führte.

Jaspers, 42 und von Beruf Elektrotechniker, verfügt mittlerweile ständig über zehn Umbau-Varianten als komplette Muster zum Anschauen und Auswählen für die Kunden. Die African-Queens-Modelle sind jeweils als vollständiges Motorrad lieferbar, meistens wird jedoch von der Kundschaft die eigene Maschine angeliefert mit dem Auftrag zum Umbau. Vor allem Teile sind gefragt wie zum Beispiel Tanks und Verkleidungen, Auspuffanlagen, Sturzbügel und dergleichen. Alle Kunststoffteile werden übrigens bei African Queens entworfen und jeweils als Prototyp angefertigt, bevor sie industriell hergestellt werden.

Den Schwerpunkt bildet nach wie vor die Africa Twin, zusätzlich befasst man sich jetzt aber auch mit der KTM LC8. Vor allem Abenteuer-Reisende gibt Stephan Jaspers als seine Kundschaft an.

78 PS bei 7000/min anstatt der serienmäßigen 60 bei 7500 lautet die offizielle Leistungsangabe für unser Testgerät mit



**Kaum etwas, das in diesem Cockpit nicht Platz hätte – bis zum elektronischen Kompass**

Beginn recht aggressiven Optik auch an die einstigen erfolgreichen Rallye-Renner der Marke. Allerdings ohne den Anspruch, es jenen sportlich gleich tun zu wollen. Vielmehr verkörperte diese Honda jahrelang für viele



**Schalter und Knöpfe am Lenker – vielfältig, aber auch verwirrend**

das Ideal der robusten Reiseenduro mit sportlichem Charakter, ursprünglich mit 650, später mit 750 Kubikzentimeter Hubraum, beliebt, begehrt und schließlich weit verbreitet.

Die Faszination dieses Motorrads war es, die auch Stephan Jaspers bereits Anfang der 90er Jahre gefangen nahm.







Technische Daten	African Queens XRV840 RallyeForte
<b>Motor</b> Bauart	Wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-V-Motor, eine oben liegende Nockenwelle und drei Ventile pro Zylinder, Elektrostarter
Bohrung/Hub Hubraum Nennleistung*	86mm/72mm 836cm <sup>3</sup> 48,1kW(65,4PS) bei 7216/min
Maximales Drehmoment* Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl Gemischauflbereitung	73,8Nm bei 5395/min 17,3m/s 2 Keihin-Gleichdruckvergaser, Ø 36mm
<b>Elektrik</b> Zündung Lichtmaschine Batterie	CDI Wechselstromgenerator 12V/360W 12V/14Ah
<b>Kraftübertragung</b> Primärtrieb Kupplung Getriebe	Gerade verzahnte Räder 1,93 Mehrscheibenkupplung im Ölbad Klauengeschaltetes Fünfgang-Getriebe, Stufung 2,77; 1,88; 1,45; 1,17; 0,97 Offen laufende Kette 3,06 (Z49/16)
Sekundärtrieb	
<b>Fahrwerk</b> Rahmen	Geschlossener Stahlrohrrahmen aus Rund- und Rechteckrohr, doppelter Unterzug, angeschraubtes Stahlrohr-Heck
Radaufhängung vorn	Marzocchi-Gabel Magnum, Standrohr-Ø 50mm
Radaufhängung hinten	Leichtmetall-Schwinge mit Pro-Link-System und Öhlins-Federbein
Federweg vorn/hinten Radstand Nachlaufwinkel Nachlauf Räder	285mm/320mm 1590mm Nicht angegeben Nicht angegeben Drahtspeichenräder mit Leichtmetallfelgen
Bremse vorn/hinten	Doppelkolben-/Einkolben-Scheibenbremse
Reifen vorn/hinten	90/90-21 / 140/90-18 Michelin Desert
<b>Füllmengen</b> Motor Gabel (pro Holm) Kraftstofftank	2,8l Nicht angegeben 30l, davon 5l Reserve
<b>Gewicht</b> Fahrfertig aufgetankt** Zulässiges Gesamtgewicht Zuladung	222kg 425kg 203kg
<b>Bezugsquelle</b>	African Queens, 85301 Geisenhausen
Preis	Ca. 20.000 Euro
*gemessen **gewogen	

dem Namen XRV840 Rallye-Forte. Ausgehend von der um fünf Millimeter größeren Zylinderbohrung und der daraus resultierenden Hubraum-Aufstockung auf 836 Kubikzentimeter sollen auch andere Nockenwellen samt Bearbeitung des Zylinderkopfs sowie die Spezial-Auspuffanlage und die entsprechende Abstimmung der Vergaser mit geänderten Luftfilterkasten für den Leistungszuwachs verantwortlich sein.

Dem Fahrwerk dient als Basis der Original-Rahmen der Africa Twin, im Gegensatz zur Serie ist das Heck nicht angeschweißt, sondern zur Verbesserung der Service-Freundlichkeit angeschraubt. Letzteres ist eine Option, die der Kunde entscheiden kann. Mit der Schraubvariante gibt es auch gleich praktische Griffbügel beidseitig am Heck.

**Den markantesten Unterschied zum Serien-Fahrwerk machen die drastisch verlängerten Federwege aus:** Vorn stattliche 285 anstatt nur 220 Millimeter, hinten opulente 320 gegenüber mageren 214 Millimetern. Realisiert wurde der längere Hub vorn mit einer 50er Marzocchi Magnum konventioneller Bauart, wobei das 21 Zoll große Vorderrad wahlweise mit der bekannten Doppelscheibenbremse oder auch nur mit einer Scheibe zu haben ist. An Stelle dieser älteren Magnum-Gabel wird natürlich auch das aktuelle Marzocchi-Modell mit der Bezeichnung Shiver in Upsidedown-Ausführung angeboten. Die Hinterhand bildet sich aus 18-zölligem Rad – anstatt serienmäßig 17 Zoll, zwischen Original-Schwinge und Rahmen sitzt ein Öhlins-Federbein. Und natürlich sind die bekannten progressiv wirkenden Pro-Link-Hebel zwischengeschaltet, die jedoch teilweise geändert wurden.

Die Modifikationen verändern auch den Radstand, der in diesem Fall um 35 Millimeter länger wird – ein Betrag, der sich schon spürbar in einer Intensivierung des Geradeauslaufs niederschlagen muss. Erwähnenswert ist auch die ins



V-Zweizylinder unterm 30-Liter-Tank versteckt



Supersensible Marzocchi-Gabel, nur eine Scheibe zu schwach



Vorn am Motor Wassertank, seitlich Werkzeugkästen





**Fahrstabil in Längsrinnen**

Hinterrad eingespeichte Cagiva-Nabe mit 36 Speichen im Gegensatz zum Originalteil mit nur 32. Natürlich entscheidet auch in diesem Punkt der Kunde und kann ebenso die Serien-nabe bekommen. Wissen darf man allerdings, dass mit der Cagiva-Nabe das Hinterrad um etwa zehn Millimeter aus der Mitte gespeicht ist, so dass die Spur von Vorder- und Hinterrad um denselben Betrag differiert. Sensible Fahrernaturen bemerken das auf Kurvenfahrt: Links herum fühlt sich die Maschine einen winzigen Deut anders an als rechts herum.

Wirft man den Blick noch auf die Ergonomie, so erweist sich die Sitzposition hinter dem zweigeteilten insgesamt 30 Liter fassenden Kunststofftank um zehn Zentimeter weiter nach vorn gerückt. Die mit **99 Zentimetern** – gemessen bei 30 Millimeter Negativ-Federweg am Hinterrad – schwindelerregende **Sitzhöhe** deklassiert in diesem Punkt jede Sportenduro geradezu zum Kinderfahrrad, wobei die relativ breite mit Veloursleder bezogene Bank mit Schnellverschluss

auch dem über einsachtzig großen Reiter Schwierigkeiten bereitet, mit ausgestreckten Fußspitzen gerade noch den Erdboden zu erreichen. Solch luftige Höhe bringt mit 55 Zentimetern Abstand zwischen gezahnten Rasten und Sitzbank einen großen Kniewinkel, der einer betont bequemen Sitzposition zuträglich ist.

Hoch, einfach groß: Eine wuchtige Erscheinung ist die RallyeForte allemal, auch wenn sie startfertig vollgetankt mit nur 222 Kilogramm auf die Waage drückt – neun Kilo weniger als die Serien-Ausführung. Berücksichtigt man dabei den um sieben Liter größeren Kraftstoffvorrat und die umfangreiche Rallye-Ausrüstung im Cockpit, dann darf man durchaus von einer beträchtlichen Gewichtsreduzierung reden – realisiert auch durch leichte Karbon-Teile wie zum Beispiel die beiden Kotflügel. Jedenfalls wirkt dieses Hochrad schon optisch Respekt einflößend, so dass ich zum ersten Aufsitzen den Seitenständer besser ausgeklappt lasse. Der relativ flache Pro-Taper-Lenker aus Leichtmetall erhält die gewünschte



**Verkleidung: Steil und schmal, aber wirksam**

Lage durch besonders große Erhöhungen, so dass sich eine annähernd aufrechte Sitzposition ergibt.

Kein Lenkschloss, kein Zündschloss. Nur Schalter, für jeden zugänglich. Choke wie gewohnt, Knopfdruck. Durch eine elektrische Membranpumpe mit Kraftstoff versorgt wummert der V-Zwei im Standgas durch das vermeintlich offene Rohr. Aber während der Fahrt empfindet man den dumpfen tiefen Sound nicht einmal als laut, nicht unangenehm, zumal sich das Fahrzeug mit verhaltener Drehzahl auch unauffällig bewegen lässt. Besonders schwer-

**Mit Tempo ziel-sicher geradeaus**





## Leistung?

Die Differenz zwischen den vom Tuner angegebenen 78 PS und der während des Testbetriebs auf dem Prüfstand gemessenen Leistung erklärt African Queens so: „Der Motor war längere Zeit nicht eingestellt, das Motorrad befand sich zuvor auf einer mehrwöchigen Tunesien-Reise.“



Seitliche Leichtmetall-Werkzeugbehälter mit Vorserien-Charakter

Unser für diese Aktion angepeiltes Gelände erfordert einen etwas größeren Anmarsch, gut 40 Kilometer, teils holperige und dabei kurvige Landstraße, ein Stück schnelle Bundesstraße und auch eine kurze Autobahn-Etappe. Zur Einleitung der Schräglage will die XR840 immer erst überredet sein, fühlt sich in Kurven schwerfällig an, will nicht so richtig rum und legt dabei ein insgesamt nicht klar kalkulierbares Kurvenverhalten an den Tag. Aber Kurven sind auch nicht ihr Metier, müssen sie auch nicht sein, denn dafür ist sie nicht gebaut.

Dafür geizt die RallyeForte nicht mit Geradeauslauf-Stabilität, was sich sowohl auf holperiger Fahrbahn als auch anschließend bei Fullspeed positiv bemerkbar macht. Auf dem welligen Asphalt unterstreicht überdies die **Marzocchi-Gabel** ihre Spitzenstellung beim **Ansprechverhalten: superklasse!** Schade, dass einmal mehr die Hinterradfeder nicht harmonisch dazu passt, die ihren Riesenvorteil des langen Federwegs durch unangemessene Härte nutzlos verspielt. Die zwar sehr dick, aber ebenfalls unverständlich hart gepolsterte Bank will auch nicht zum Federungskomfort beitragen. Hinten eine Feder mit niedrigerer Rate, dann gäbe es noch mehr Tempo – und mehr Fahrspaß.

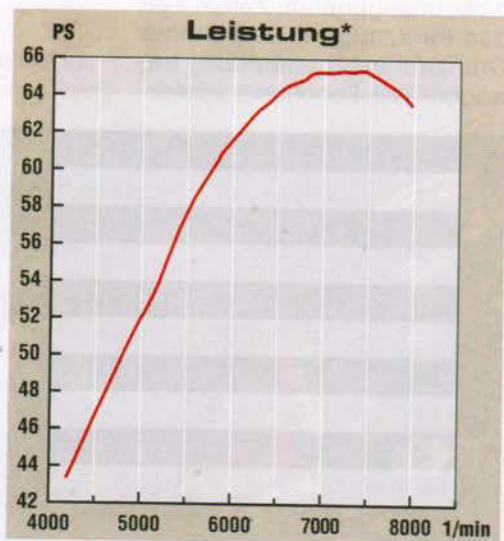
Nicht nur bergab ist die einzelne Scheibe am Vorderrad überfordert. Die Handkraft ist zu hoch, die Wirkung zu schwach in Anbetracht des großen Motorrads, empfehlenswert ist unbedingt die Doppelscheiben-Anlage.

Ohne nennenswerte Turbulenzen hinter der zwar hohen, aber schmalen Verkleidung

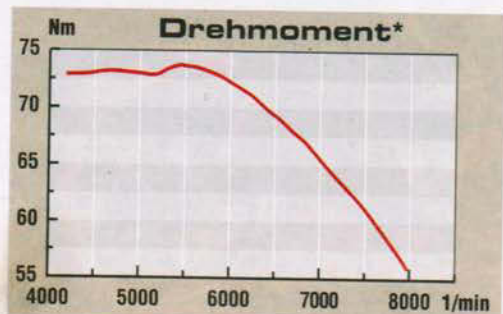
Rasantes Tempo mag die RallyeForte eher als verhaltenes, das Vorderrad hält ganz gut

gängig zeigt sich indessen die Kupplung, die Schaltung gibt sich in den unteren Gängen beim schnellen Gangwechsel etwas kratzig wie bekannt von der Africa Twin.

Den Unterschied macht der Motor aus, der mit **deutlich mehr Durchzug im unteren und mittleren Drehzahlbereich** glänzt – dem Mehr an Hubraum entsprechend, kann man sagen. Zudem fühlt sich der Leistungsverlauf gleichmäßiger an als beim Original. In den oberen Drehzahlregionen wirkt der Zweizylinder etwas zäh, dreht zwar gut hoch, jedoch ohne den vielleicht erwarteten vehementen Antritt. Und kurz über Standgas läuft er unrund, ein Anzeichen für eine in diesem Bereich fette Einstellung. Der auf unserer permanenten Vergleichsstrecke gemessene **Verbrauch von 9,4 Litern Normalbenzin auf 100 Kilometer** bedeutet einen recht heftigen Durst.



African Queens XR840 65,4PS bei 7216/min



African Queens XR840 73,8Nm bei 5395/min

\*gemessen auf dem Prüfstand von ABP-Racing GmbH





**Luftfilter von oben zugänglich**



**Zweiter Seitenständer rechts für einfacheren Rad-Service**



**Seitliche Haltegriffe und Leistungstopf**



**Von vorn völlig offener Luftfilterkasten**



**Jede Stützhilfe wird beim Anhalten begrüßt**

## Info

Neben allerlei Ausrüstungsteilen für die Africa Twin bietet African Queens Motor-Tuning in verschiedenen Stufen an. Das beginnt mit dem ersten Schritt, bestehend aus einer Überarbeitung von Vergasern und Luftfilterkasten, dazu die Auspuffanlage ohne ABE, Kostenpunkt insgesamt 1300 Euro. Weitere Maßnahmen reichen bis zur Hubraumvergrößerung mit – unter anderem – Zylinderkopf-Bearbeitung und Nockenwellen, wofür 78 PS als Resultat genannt werden. Mit rund 3700 Euro schlägt diese Aktion zu Buch. Interessenten erfahren mehr unter [www.africanqueens.de](http://www.africanqueens.de) oder Telefon 08441-18442.

lässt sich Autobahntempo ganz angenehm gestalten, wengleich der Schulterbereich dem Fahrtwind ausgesetzt ist. Vibrationen machen sich nicht stärker bemerkbar als beim Serien-Pendant und teilen sich vor allem über den Lenker an die Hände mit.

Off road sind schnellere Passagen eher die Domäne der RallyeForte, denn recht zielsicher steigt das Vorderrad über die hohen Ränder tiefer Furchen, auch wenn sie im spitzen Winkel angefahren werden. Besser schneller heißt hier wirklich besser. Weil bei langsamer Gangart auf dem von Spuren und Rinnen durchzogenen Boden stets die latente Angst mitfährt, auch mit langen Beinen einmal die Erde nicht zu erreichen und das hohe Gerät umzuschmeißen. Da mag man schon bei der Vorstellung, mit einem voll bepackten Motorrad dieser Höhe eine Offroad-Tour zu unternehmen, ins Schwitzen geraten – oder fahren „Abenteurer-Reisende“ nur mit begleitendem Gepäcktransport? Dabei ist diese astronomische Sitzhöhe

technisch nicht begründet: Zwischen Hinterreifen und Innenseite des Kotflügels misst man bei auf dem Seitenständer stehender Maschine 40 Zentimeter Abstand, das sind also bei 320 Millimeter Federweg gut 80 Millimeter zusätzliche Luft – weniger wäre mehr.

Variabel wie im Grunde das ganze Motorrad ist die Ausstattung. So hat unser Test-Exemplar beidseitig am Motorgehäuse jeweils ein Werkzeugfach aus Leichtmetall, ohne dass daraus jedoch ein gewisser Eindruck der Endgültigkeit entstehen könnte. Denn die Verarbeitung mutet – nicht nur da – stellenweise noch prototypenhaft an, mit beiden Kästen hat der Tank Berührungskontakt. Das muss nun nichts heißen, erinnern wir uns doch an eine von African Queens gelieferte Testmaschine in blitzsauberem Finish, die wir damals nicht umsonst mit der Headline „Was fürs Auge“ bedachten (ENDURO 12/2000).

Die Zulassung der RallyeForte erfolgt per Einzelabnahme beim TÜV, wobei der Motor in der vorgestell-

ten Ausführung nicht eintragungsfähig ist. Die Lieferzeit für ein im hier behandelten Umfang umgebautes African-Queens-

Modell beträgt vier bis acht Wochen – zum **Komplettpreis** von rund **20.000 Euro** sind Sie dabei.

*Norbert Bauer*



**das etwas andere Zweiradhotel**

Unser Start in die neue Saison: **ENDURO-Start** vom Karfreitag 25.3. bis Ostermontag 28.3.2005  
geführte Wanderungen mit der Enduro

Tourenangebote

SHT-Training für Gruppen und Clubs

oder einfach nur Motorradurlaub in einem gemütlichen 250 Jahre alten Bauernhaus.

[www.pension-lichthaus.de](http://www.pension-lichthaus.de)

Achim Pochert

Obere Gasse 12 - 72348 Rosenfeld-Leidringen

Tel. 07428-917373 - Fax 07428-917374