

Enduro * Rallye * Super Moto * Moto Cross * Trial

Das Motorrad-Offroad-Magazin



szene
enduro

online

www.enduro-online.com

Juni/Juli '99

Ausgabe 4

DM	5,-
ÖS	40,-
sFr	5,-
DKR	27,-
lit	5.800,-
LEP	120

szene
enduro
online

RALLYE:

Die Tunesienrallye ist der erste Lauf zur neuen Rallye-Weltmeisterschaft für Motorräder. Die Organisation müht sich, die Balance zu wahren zwischen internationalem Niveau und Einsteigertauglich-



Im Ziel am Strand von Djerba: Richard Sainct (Mitte), Fabrizio Meoni links und Kiri (rechts)

keit. Für die einen bietet sie zuwenig, den anderen ist der Anspruch bereits zu hoch. Das zeigt die hohe Ausfallquote von hundert Fahrern.

Andererseits sind die Etappen so kurz, daß bei den Profis die Zeiten extrem eng beieinanderliegen. Nur durch außerordentlich riskante Fahrweise kann eine Veränderung im Klassement herbeigeführt werden.

Die Streckenwahl und die trockene Witterung schufen in diesem Jahr gefährliche Bedingungen. Eine Wüstenrallye ist eben immer extrem. Schon außergewöhnliches Wetter macht aus einer ganz normalen Veranstaltung schnell ein richtiges Abenteuer.



Andrea Mayer tobt durch die Botanik

DESERT STORM



Der Sieger der Zweizylinderklasse, Werner Haubold im Galopp auf der WITEC



Zu tief und naß für ein Wüstenschiff: Thierry Magnaldi versenkt seine KTM in einer sardischen Wasserdurchfahrt. Im Hintergrund saust Dirk von Zitzewitz vorbei



Oscar Gallardo setzt zum Überholen an. Hier schnappt er sich den Portugiesen Villar

227

Starter genannt, 120 im Ziel. Zehn Damen! Total 3184 Kilometer. Davon Sonderprüfung 1835 Kilometer. 9 Tage Wettbewerb. Prolog in Nizza, 1 Tag Sardinien, 7 Tage in Tunesien. Hitze, Staub, Steine, Dünen, Wasserdurchfahrten. Weicher Sand und harte Pisten. Fun und Verzweiflung. Lachen und Tränen. Extrem in vielerlei Hinsicht. In jedem Fall: Ein aufregendes Erlebnis.

Der Prolog: Nur ein Spiel, zählt nicht zur Wertung, legt die Startreihenfolge fest.

1. Etappe: Sardinien, Oristano-Oristano, 139 Kilometer Sonderprüfung im Hinterland. Wasserdurchfahrten, enge Kehren, rutschige Wege. Werner Haubold stürzt diesmal nicht ab, sondern ist als 39. im Ziel. Richard van Rijn versenkt seine Maschine und wird von einem Auto aus dem Wasser gezogen. Dabei fällt die Yamaha um und wird 40 Meter über die Steine geschleift. Weil seine Startkarte so durchgeweicht ist, gibt er sie im Ziel ab - als er im Parc fermé ankommt, wird er beinahe ausgeschlossen, weil er keine Karte mehr hat. Auch Magnaldi nimmt ein Bad. Gallardo versiebt bereits an diesem Tag die Zweizylinderwertung: Er verliert die Schrauben der Hinterradbefestigung. Der spanische KTM-Werkspilot Juan Roma gewinnt die Stage.

2. Etappe: Tunesien, Tunis-Tabarka, 67 Kilometer Sonderprüfung. Schwierige Navigation, Enduropfade durch Eukalyptuswälder, Kurvig, Auswaschungen, Felsen. Kini fährt aus Versehen ans Meer, fällt dann noch einen Hang hinter. Dirk von Zitzewitz steht nach 26 Kilometern. Motor fest, Muttern blockieren die Ventile. Er schafft es gerade noch vor Maximalzeit ins Ziel. Volker Hofmann macht einen Salto und braucht einen neuen Lenker. Andrea Mayer hat in der italienischen Rallye-Championessa Paola Pellizzeni eine ebenbürtige Gegnerin gefunden: Paola erreicht das Ziel als 23. Gesamt. Der Etappensieg geht erneut an Roma.

3. Etappe: Tabarka - Tamerza, 270 Kilometer Sonderprüfung. Erst kurvig durch mediterrane Landschaft, dann Canyons, rutschige Gerölltracks entlang der algerischen Grenze. Viel, viel Staub. Flavio Agradi, der italienische Amateur und Gesamtsieger 1993 übersieht eine Kurve und stürzt sich zu Tode. Nicht nur die italienischen Fahrer sind wie vor den Kopf geschlagen. Ralf Steidle und Sven König fallen in ein Loch, Ralf bricht sich die Kniescheibe. Ottmar Netzer holt sich einen Bänderriß. Andrea Mayer hat trotz Sturz eines ihrer besten Tagesergebnisse: Platz 23. Dirk von Zitzewitz



Der Oberfranke Volker Hofmann



Hardin Gerlach: Beim nächsten Mal klapp's



MuZ-Pilot Jens Fritzsch erreichte das Ziel



DvZ bläst durch den Sand



Fabrizio Meoni war enttäuscht über das Ergebnis



Sandsturm in El Borma - Gegenmaßnahme von Fabrizio Meoni



Siegerehrung: Küßchen für die Tänzerin - schön, zu den Siegern zu gehören, nicht wahr Werner!

rollt das Feld von hinten auf und erreicht als Fünfter das Tagesziel. BMW-Pilot Richard Saint holt den Tagessieg, Roma behält die Gesamtführung.

4. Etappe: Tamerza - Sabria. 248 Kilometer Sonderprüfung. Schnelle Schotts und weichverspurte Sandtracks. Ein tiefes stinkendes Wasserloch. Hier parken mehrere Piloten für längere Zeit, darunter Ilka Evers und Ewald Schneider. Werner Haubold mit der WITEC, der sich zu früh auf die schnellen Strecken freute, kämpft mit einer rutschenden Kupplung. Paola Pellizzeri muß einem Teamkollegen mit Sprit aushelfen und hat technische Probleme, Platz 112. Kini gewinnt die Speziale, aber keine Freude im KTM-Team: Der schnelle Nani (Roma) ist mit Motorschaden draußen. Saint hält die Spitze.

5. Etappe: Sabria - El Borma. 311 Kilometer Sonderprüfung. Die Schlüsseletappe. Erst 40 Kilometer mehlfweicher Sand, dann knüppelharde Tracks. Der Veranstalter warnt: An diesem Tag wird es die meisten Ausfälle geben. Er behält recht. 47 Motorradfahrer fallen aus, sei es wegen technischer Probleme, manche auch wegen Erschöpfung. Darunter sind auch Stephan Jaspers, Hardin Gerlach, Ralf Wächter, Manfred Gruber, Richard van Rijn. Der Besenwagen hat nicht genug Platz für alle, Bernd von Ostens Motorrad verschwindet (siehe Kasten). MuZ-Fahrer Jens Fritzsch geht das Benzin aus und er muß zum Tanken nach Ksar Ghilane laufen. Viele kassieren Plattfüße, Volker Hofmann allein vier Stück. Fabrizio Meoni holt den Tagessieg, nimmt Richard Saint aber nur zwei Minuten ab. Am Abend kommt ein Sandsturm auf: Das große Zelt stürzt ein und verletzt zahlreiche Menschen, darunter Auto-Weltmeister Jean-Louis Schlesser.

6. Etappe: El Borma - El Borma. Vorgesehen sind 297 Kilometer Sonderprüfung. Wegen des heftigen Sandsturms streicht Cyril Neveu das erste Drittel der extrem harten Dünenpassagen. Der erste Abschnitt ist nun identisch mit dem Roadbook für den nächsten Tag, dann folgen ausgedehnte Sand- und Dünenetappen querfeldein. Am Schluß 70 Kilometer tiefsandige Piste. Es ist sehr heiß. Sven König kehrt nach x vergeblichen Reparaturversuchen einer defekten Benzinpumpe um und kassiert 15 Strafstunden. Geri Haas kollidiert mit einem anderen Fahrer und locht dabei das Motorgehäuse seiner KTM. Er merkt erst im Ziel, daß die Maschine fast das ganze Öl verloren hat. Kinigadner gewinnt die Etappe knapp vor Saint, aber Alfie Cox, bis dahin Dritter, fällt

Foto: Fred M. Krugman (3), Alberto Gonçalves (2), Karen Lyth (2)

mit Motorschaden aus, Fabrizio Meoni ist der einzige KTM-Fahrer, der noch eine theoretische Chance hat, Saint zu schlagen.

7. Etappe: El Borma - Ras El Oued. 273 Kilometer Sonderprüfung. Die ersten 60 Kilometer sind wie der Vortag. Dann extrem steinige, grobe Pisten, am Schluß Zickzack-Kurs auf Sand durch Kamelgras. Beim Versuch, Saint abzuschütten, schlägt Meoni die Felge seiner KTM kaputt. Er gewinnt die Stage, macht aber nur eine Minute auf den BMW-Piloten gut. Werner Haubold schwingt den WITEC-Dampfer durch die Sandwege und fährt sein bestes Tagesergebnis: Platz 21. Diebe suchen das Camp heim, Service-Fahrer Jürgen Schulz und Gregor Haug gelingt es, sie dingfest zu machen.

8. Etappe: Ras El Oued - Djerba. 228 Kilometer Sonderprüfung. Eine Strecke für 400er. Steinig, rutschig, kurvig. Heinz Kinigadner stürzt nach drei Kilometern den Hang hinunter, Magnakli muß ihm helfen. Am Schluß durch Olivenhaine am Meer entlang, direkt am Strand das Zieltransparent. Dirk von Zitzewitz fährt wie so oft bei der letzten Etappe sein bestes Ergebnis: Platz vier nach Meoni, Esteve Pujol und Saint, der mit dem Tagessieg auch die Rallye gewinnt. Werner Haubold macht es nochmal spannend. Er bleibt wenige Kilometer vor dem Ziel beinahe wegen technischer Probleme liegen, kann sich aber mit Improvisationsmaßnahmen retten. Am Ende sind von 22 gestarteten Deutschsprachigen elf im Ziel. Darunter zwei Sieger: Andrea Mayer ist beste Dame und Werner Haubold gewinnt die Zweizylinderwertung und die Prototypenklasse.

die Lydia

Endergebnis

1)	Richard Sainct	F	BMW	
2)	Fabrizio Meoni	I	KTM	+ 12min 15
3)	Heinz Kinigadner	A	KTM	+ 41min 08
4)	Thierry Magnaldi	F	KTM	+ 48min 01
5)	Esteve Pujol	E	KTM	+ 1h 14min 20
6)	Jean Brucy	F	BMW	+ 1h 45min 47
7)	Paco Marques	P	KTM	+ 2h 37min 21
8)	Hakata	J	Honda	+ 2h 40min 11
9)	Dirk von Zitzewitz	D	KTM	+ 2h 46min 22
10)	Wilar	P	KTM	+ 2h 46min 44
22)	Andrea Mayer	D	BMW	+ 5h 00min 14
29)	Kosch	LUX	KTM	+ 6h 20min 08
30)	Werner Haubold	D	WITEC	+ 6h 20min 52
34)	Oscar Gallardo	E	HPN-BMW	+ 6h 54min 25
60)	Ewald Schneider	D	KTM	+ 9h 49min 42
61)	Karin Lydia	D	KTM	+ 10h 12min 17
62)	Gerhard Haas	CH	KTM	+ 10h 17min 07
83)	Iika Evers	D	Honda	+ 14h 49min 17
84)	Jens Fritsch	D	MotZ	+ 17h 07min 12
86)	Wolker Höftmann	D	KTM	+ 18h 11min 09
103)	Benno Reitbauer	A	KTM	+ 28h 13min 52
104)	Wladimir Lichowos	D	KTM	+ 28h 56min 00
105)	Ralf Schäfer	D	KTM	+ 30h 11min 48
112)	Sven König	D	Honda	+ 36h 35min 27

ausgefallen: Bettina Hunke, Ralf Stidde, Otmarr Netzer, Bernd von Osten, Manfred Gruber, Stephan Jaspers, Hardt Gerlach, Richard van Rijn, Ralf Wächter, Klaus Haglund

Hinter den Kulissen

Daß den Fahrer eine Reihe von Männern (und eine Frau) den Rücken freihält, bleibt meist unberücksichtigt. Dabei könnte ohne ihren Einsatz kein Topfahrer die Leistung erbringen, die von ihm erwartet wird. Und die meisten Amateure auch nicht.



DyZ bedankt sich bei seinem Mechaniker Holger Roth

Foto: Oscar González

Deshalb hier ein Dankeschön im Namen der aktiven Fahrer (Profis und Amateure) der Tunesienrallye: An die Werksteams von KTM und BMW, die sehr fair und ohne viel Federlesens auch den Amateuren mit Rat und Tat zur Seite standen. Und zwar ohne nach der Marke zu fragen. Ebenso an die privaten Serviceteams, die sich mit großem Einsatz um ihre Schäfchen bemühten.

Werner Haubold, Sieger der Zweizylinderklasse, sprach allen Teilnehmern aus der Seele: „So ein Erfolg ist bei einem internationalen World-Cup-Lauf wie der Optic 2000 ohne ein perfekt funktionierendes Service-Team sicherlich nicht möglich. Darum möchte ich mich bei allen, die dazu beigetragen haben, recht herzlich bedanken.“ Dem können wir uns nur anschließen.

Der dritte Rallyetag in Tunesien, genauer gesagt die Etappe von Sabria nach El Borma, brachte die meisten Ausfälle. Auch Bernd von Osten konnte wegen technischer Probleme kurz vor dem ersten Kontrollpunkt nicht weiterfahren. Er notierte sich die genauen Koordinaten seiner havarierten Maschine, gab diese der Organisation weiter und fuhr wieder zurück zum Start nach El Faouar.

Irgendwann kam die Information, daß alle Motorräder zum Etappenziel nach El Borma gebracht worden seien. Bernd nahm an, daß seine Maschine auch mit darunter sei und fuhr mit den anderen zum Rallyziel nach Djerba.

An dem Tag waren jedoch so viele Fahrzeuge ausgefallen, daß gar nicht alle auf den Besenwagen paßten. Niemand wußte, wo denn nun Bernds Maschine sein könnte. Auf dem Camion im Biwak war sie nicht. In El Faouar auch nicht. Ein Wagen, der tags drauf zu der - exakt bestimmbar - Stelle geschickt wurde, fand sie auch nicht. Bleibt also nur Diebstahl. Dummerweise hatte Bernd keine Diebstahlsanzeige erstattet, weil er bis zum Schluß im Glauben war, die Organisation hätte sich um sein Fahrzeug gekümmert.

Bernds Statement dazu: „Das Tunesische Serviceunternehmen meinte stets, es sei alles okay und alle Maschinen seien da. Meinem Service-Team will ich keinen Vorwurf machen - wie hätte man

IN MEMORIAM FLAVIO AGRADI

Am zweiten Rallyetag in Tunesien, auf der Strecke von Tabarka nach Tamerza nur 20 Kilometer vor dem Ziel, verunglückte der italienische Amateurfahrer Flavio Agradi tödlich. Er stürzte im dichten Staub nach einer unübersichtlichen Kurve und brach sich das Genick.



Foto: Karin Lyda

Flavio Agradi gewann die Tunesienrallye 1993. Er galt als Beispiel dafür, daß auch ein Amateur in einem internationalen Wettbewerb ganz vorne mitfahren kann. Flavio wurde 40 Jahre alt, war von Beruf Zahnarzt und hinterließ Frau und zwei Töchter. Alle Teilnehmer, die Organisation und das gesamte Rallye-Umfeld sind tief betroffen.

vom Biwak aus 200 Kilometer auf der Piste zurückfahren sollen, um ein liegengeliebtenes Motorrad zu holen? Das ist eindeutig Aufgabe der Organisation. Die Maschine war gerade mal 15 Monate alt, und mit den Umbauteilen, von der Arbeit und dem ideellen Wert mal ganz abgesehen, bestimmt noch 12.000,- DM wert. Da ich keine offizielle Diebstahlsanzeige gestellt habe, fehlen



Lost & NOT Found

mir brauchbare Dokumente. Ob ich überhaupt etwas von der Versicherung sehe, ist mehr als ungewiß. Die Grüne Karte beinhaltet nämlich keine Kaskoversicherung im Ausland. Fehlt nur noch, daß ich den gestohlenen Hobel verzollen muß oder bei der nächsten Einreise dafür festgenommen werde...“

Bei einer Rallye wegen technischer Probleme auszufallen, ist ärgerlich genug. Wenn danach auch noch die Maschine verschwindet, hat man einen Schaden von rund 20.000 DM und jede Menge Ärger. Man kann schnoddrig sagen „so ist das eben bei einer Rallye“. Aber es gibt auch Veranstaltungen, bei der so etwas ganz anders läuft: Koordinaten der kaputten Maschine abgeben, ins Ziel fahren, und am nächsten Morgen das Motorrad vor dem Hotel vorfinden. So geschehen in Dubai 1998. Es geht nämlich. Auch bei einer Rallye mit mehreren hundert Teilnehmern.

ly

Honda Africa Twin
XRV 750 RD 07

Blau Mann



Twin-Pilot Sven König,
Autor des Artikels

Bei der diesjährigen Tunesienrallye OPTIC 2000 setzte die Firma African Queens aus Reichertshausen zwei umgebaute Africa Twin ein. Mir wurde die Ehre zuteil, eine der beiden Maschinen zu fahren. Nach acht Sonderprüfungen auf Sardinien und in Afrika erreichten „meine

Twin“ und ich glücklich das Ziel auf der Insel Djerba.

Die Modifikationen

Die wesentlichen Umbaumerkmale der Rallyemaschine zur Serien RD 07 liegen im verborgenen, nämlich im getunten Motor, der nun fast 70 PS an Hinterrad liefert. Das Fahrwerk wurde mit einem Öhlins-Federbein und einer 50er Marzocchi-Gabel optimiert. Das 17-Zoll Serienhinterrad wurde aus bereifungstechnischen Gründen mit Hilfe einer Cagiva-Felge auf 18-Zoll umgebaut, bei der sich im Laufe der Rallye an einer Maschine noch einige Probleme am Radlager ergaben. Die Verkleidung, der Motorschutz sowie die beiden Hecktanks für Wasser und Benzin (jeweils 8 Liter) wurden nicht wie im Hause Jaspers üblich aus GFK, sondern aus Kevlar-Carbon gefertigt. Das Material hat sich während der Rallye als stabil und leicht zu reparieren erwiesen.

Sand macht die AT durstig

Das Fahrverhalten der Twin wird durch den bärenstarken Motor beherrscht, der nun zwar gedreht werden möchte, aber mit einem beachtlichen Durchzug belohnt. Der Verbrauch bei reinen Sandetappen war jedoch mit 15-18 Litern deutlich zu hoch. So mußte trotz 30 Liter Gesamtvolumen schon nach 150 Kilometern mit dem Spritvorrat gehaushaltet werden. Dafür macht es aber auch wiederum sehr viel

Spaß, auf einem der flachen und schnell zu befahrenden Salzseen diverse KTM's hinter sich zu lassen. Auf den knüppelhaften, steinigen Pisten der OPTIC konnte die Marzocchi-Gabel nur teilweise überzeugen. Das hohe Eigengewicht der Africa Twin ließ es nicht zu, wie vergleichsweise mit einem Einzylinder über die Steine zu „fliegen“. Außerdem wurde das ansonsten gute Ansprechverhalten der Gabel mit einem minimierten Lenkeinschlag durch die großen Gabelbrücken bezahlt. In kniffligen Dünenpassagen ließ sich nur mit trialähnlicher Fahrtechnik ein Stehenbleiben und damit unwiederrufliches Einsanden vermeiden.

Defekte Benzinpumpe

Auf der berühmten El-Borma-Sandetappe entschied sich die Benzinpumpe, alle zehn Minuten auszufallen. Nach fast 20 Pistenstopps, bei denen jedesmal das Teil zerlegt und wieder zusammengesetzt werden mußte, entschied ich mich, an den Start zurückzukehren, um nicht irgendwo in den Dünen auf mein letztes Stündlein oder den Besenwagen zu warten. Das brachte mir 15 Stunden Strafzeit ein, aber ich konnte immerhin die Rallye fortsetzen. Erwähnt muß jedoch fairerweise, daß die Pumpe nicht aus dem Hause Honda stammt, sondern von Mitsubishi gefertigt wird. Ansonsten gab es mit der Rallye Twin keine größeren, nennenwerten Probleme während der Rallye. Sie lief, von der Sache mit der Benzinpumpe einmal abgesehen, absolut zuverlässig und robust ins Ziel, so daß für mich nach Werner Haubold auf WITEC und BMW-Werksfahrer Oscar Gallardo auf HPN der dritte Zweizylinderplatz blieb. Mehr waren zum Schluß übrigens auch nicht mehr im Rennen.

Sven König brachte Africa Twin sicher ins Ziel der Tunesienrallye



Geplante Verbesserungen

Die in Tunesien gesammelten Erfahrungen werden in weitere Modifikationen und Optimierungen einfließen. So will African Queens z.B. die einteilige Frontverkleidung mit Schnellverschlüssen ausstatten und die Benzinpumpe gegen ein zuverlässigeres Teil austauschen. Gleichzeitig wird man sich intensiv mit der Gabel-Frage auseinandersetzen. Eine weitere Gewichtsreduzierung (jetzt 215 kg trocken) ist nur noch mit erheblichen Aufwand möglich, aber wer unbedingt mit einer Africa Twin Rallyefahren will, hat es auch nicht besser verdient. Trotzdem macht es mir persönlich immer wieder Spaß, mit dieser Maschine eine Rallye zu bestreiten und gegen die Einzylinder-Armada zu bestehen.

Sven König



Der Alu-Kühlerschutz bildet eine Einheit mit dem Rallye-Vorbau.



Der Rallyevorbau mit Maske ist eine Eigenentwicklung von African Queens

BMW HPN 1100
Prototyp

Uhrwerk Orange



Oscar Gallardo mit genutzter Sturm - noch lief nicht alles optimal

Bei der technischen Abnahme im Hafen von Nizza ließ BMW den diesjährigen Joker aus dem Sack. Eine Wettbewerbs-2-Zylinder von HPN. Im Sattel: Oscar Gallardo. Der Motor basiert auf dem R1100 „S“-Serienmotor mit Zylinderköpfen der GS und hängt

in einem von HPN neuentwickelten Gitterrohrrahmen. Für mehr Bodenfreiheit wurde die Ölwanne unten um fünf Zentimeter abgeschnitten. Eine massive Platte gewährt Schutz vor dem Aufsetzen. Statt einer Einspritzung versorgen Vergaser den Motor mit Brennstoff-Luft-Gemisch. Das leichte Vorderrad mit EXCEL-Felge, Talon-Nabe und Brembo-Scheibenbremse hängt in einer Upside-down-Gabel von White Power. Das Hinterrad besitzt eine gedrehte Nabe und eine Akront-Felge. Als hintere Aufhängung arbeitet ein PDS-Federbein. Das Gerät wiegt reglementskonform 190 Kilogramm und wirkt rein optisch leichter als die Einzylinder mit ihren wuchtigen Tankausbuchtungen. Spritkapazität hat die HPN im vorderen Tank 23 Liter, unter dem Sitz noch einmal acht Liter sowie zweimal 1,5 Liter an den Seiten.

„HPN baute diese Maschine im Auftrag von BMW auf. Seit Mitte 1998 wurde an dem Projekt gearbeitet.“ erläuterte Alfred Halbfeld, das „H“ von HPN. Ihr Pilot Oscar Gallardo äußerte sich vorsichtig-diplomatisch auf die Frage, welche Maschine er für besser hält: Er wäre auf der Einzylinder eventuell schneller gewesen. Nicht wegen der Motorleistung, sondern wegen des Fahrwerks. Mehr wollte man offiziell ja auch gar nicht, denn „die Maschine ist ein Prototyp, der Einsatz ein Test“, meinte Berti Hauser, der neue sportliche Leiter des BMW-Werksteams.



Der Ölfilter wurde an den Rahmen hochgezogen



Der Luftfilter sitzt oben hinter dem Steuerkopf



Der Chrom-Molybdänstahl-Gitterrohrrahmen ist eine HPN-Eigenkonstruktion



Foto: Fred H. Kragman (1), Alberto Gompaves (2), Karm Lysis (1)

Technische Daten

Basis	Honda Africa Twin XR-V 750 RD 07
Motor	STP Tuning Motor, Luftfiltergehäuse und Vergaser modifiziert. Leistung 68 PS bei 7500 UpM am Hinterrad, Drehmoment 67,8 Nm bei 5900 UpM am Hinterrad. Inklusiv Auspuffanlage, 4.590,- DM
Fahrwerk hinten	Originalschwinge mit Öldrill-Federbein, 1.650,- DM Hinterrad original mit verstärkten Speichen
Fahrwerk vorne	Telegabel Marzocchi Magnan 50mm Spezialentwicklung für Africa Twin incl gefräste Alu-Gabelrücken mit Aufnahme für Originallenker und Lenkschloß, 3.500,- DM (an dieser Gabel können wahlweise ein oder zwei Bremsattel montiert werden) Vorderradfelge AT RD 03 mit verstärkte Speichen, eine Scheibenbremsaufnahme Felgen: Hinterrad 18 Zoll (Umbau einer Cagiva-Felge) Bereifung: Michelin Desert (nicht zugelassen), T 63 zugelassen
Tank	vorne: Original 23 Liter Stahltank, wahlweise 35-Liter GFK Zweikammer-Wüstentank, 1.899,- DM hinten: 2 X 8-Liter Carbon-Hecktanks. Eine Hälfte als Wassertank verwendbar GFK-Tankverkleidungen, 1.999,- DM
Verkleidung	Hybrid-Gewebe (Kevlar/Carbon-Laminat), 1.499,- DM
Motorschutz	Rallyeversion Hybrid-Gewebe, 600,- DM
Front-Koffler	Acerbis, 80,- DM
Heck-Koffler	GFK Eigenbau, 299,- DM
Sitzbank	Eigenanfertigung mit echtem Lederbezug, 399,- DM
Instrumente	Tripmasier IMO 100R 503, 699,- DM
Roadbookhalter	Touratech, 479,- DM
Kontrollampeneinheit Sport	159,- DM
Vorbau	zweiteilig aus Aluminium-Vierkant Halterung für Instrumente, 499,- DM Kühler-Sturzhügel, 690,- DM
Motorschutz	Aluminium mit Werkzeugfach und Wassertank, ca. 900,- DM
Verkleidung	Einteilig GFK, an Vorbau und Tank verschraubt; passend auf African Queens-35-Liter-Tank wie auch auf Original-Stahltank, 999,- DM
Beleuchtung	vorne: TRIOM Halogen Doppelscheinwerfer, 220,- DM hinten: Acerbis Rückleuchten