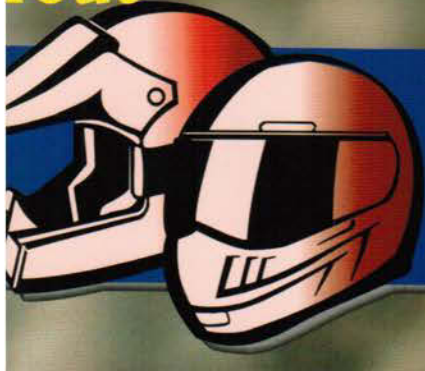


rou?

DM 9,80 · März/April 2000
ÖS 75 · SFR 9,80 · LIT 14.000 · Pts 1.100

02/2000

02
4 395052 809807



Motorrad

ABENTEUER



TEST

V-V-VARERIA



So richtig beerben konnte Hondas Varadero die beliebte und auf zahllosen Reisen bewährte Africa Twin bislang nicht. Eher bildet die neue Maschine eine willkommene Ergänzung, als daß sie der anderen Konkurrenz machen würde. Die ungebrochene Aktualität der in gut 12 Jahren Marktpräsenz

FUNCTIONEN



immer weiterentwickelten Africa Twin beweist nicht nur das Käuferinteresse, sondern auch das Engagement renommierter Fahrzeugveredler, die sich der Maschine annehmen. Wie groß und faszinierend das Einsatzspektrum von Hondas V-Konzept im Reiseendurobereich ist, zeigt unser Test.





AFRICAN QUEENS – Fit for Fun

Eine ausgesprochen langbeinige und elegante Erscheinung ist die von African Queens unter Federführung von Stephan Jaspers entwickelte Variante der Africa Twin. Die Kunststoffteile in noblem Silber gehalten, erfreut die Maschine bereits beim ersten Blick mit zahlreichen edlen Details aus Kohlefaser und Aluminium. Doch weniger die hochwertige Optik macht das Motorrad zu etwas besonderem, sondern die „harten Fakten“.

Die Führung des Vorderrades wird von einer starken Marzocchi Magnum Gabel mit 50 mm Standrohrdurchmesser und einem Federweg von 285 mm übernommen. Absolute Resistenz gegen Durchschlagen, auch in zweizylinderuntypischen Fahrsituationen, gepaart mit einem überaus sensiblen Ansprechverhalten „bereinigt“ selbst mit übelsten Stufen durchsetzte Enduropfade. Die separaten Justiermöglichkeiten für Druck- und Zugstufe garantieren einen sauberen Bodenkontakt des Vorderrades bei maximaler Durchschlagsicherheit.

Die Schwinge stützt sich über die serienmäßige Umlenkung gegen ein Öhlins-Federbein mit externem Ausgleichsbehälter und 275 mm Federweg ab. Auch diesem Bauteil sind ein hervorragendes Ansprechverhalten und immenses Schluckvermögen zu eigen. Die gewünschte Federvorspannung wird per Hakenschlüssel direkt am Federbein eingestellt, die weitere Anpassung erfolgt bequem per hydraulischer Fernbedienung.

Eine erfreuliche Agilität und für ein Fahrzeug dieser Gewichtsklasse beeindruckendes Handling zeigen, daß die durch vergrößerte Federwege veränderte Fahrwerksgeometrie sich nicht

negativ bemerkbar macht. Lediglich zwei Aspekte setzen der Leichtfüßigkeit im Gelände Grenzen. Der eine ist biologisch bedingt, nämlich in der Beinlänge des Fahrers, der bisweilen verzweifelt nach festem Stand sucht. Der andere ist der durch die Fahrwerksmodifikation gewachsene Wendekreis, der öfter als beim Serienmodell die Gashand zum Wenden erforderlich macht.

fassenden GFK-Tanks bei, der trotz seines üppigen Volumens eine sportliche Sitzposition mit sauberem Knieschluß gestattet. Der aus zwei separaten Kammern bestehende Kraftstoffbehälter ist in einem schmalen, vertikalen Bereich durchsichtig ausgeführt, so daß man sich stets exakt über die vorhandene Benzinmenge informieren kann. Neben der Zweikammer-Bauweise verhindern Einsätze aus Spezialschaum



Eine luxuriöse Ledersitzbank und die ebenso sportliche wie entspannte Sitzposition machen auch Langstrecken zum Genuß.

Nicht nur beim Einsatz auf Pisten und im Gelände überzeugt das Fahrwerk, auch bei hohen Geschwindigkeiten auf der Straße glänzt es mit stoischer Ruhe. Pendeln und sonstige Unarten, von denen Enduros mit grobstolliger Bereifung im Straßenbetrieb gelegentlich geplagt werden, sind der „Queen“ gänzlich fremd.

Zum guten Handling trägt auch die gelungene Formgebung des 34 Liter

das lästige Herumschwappen des Kraftstoffs.

Auch die Bremsanlage war Gegenstand der Modifikation. Die beiden serienmäßigen Scheiben wurden gegen zwei Edelstahlprodukte aus dem Hause Braking getauscht. Vom Reibwert optimal auf die beiden „Edel-Discs“ abgestimmt sind die Beläge vom gleichen Hersteller. Die Kombination sorgt für ein kräftiges und effektives Zu-



packen bei ausgezeichneter Standfestigkeit. Stahlflexleitungen tragen ihren Teil zur hohen Effektivität der vorderen Stopper bei. Der sehr präzise Druckpunkt liegt allerdings in den allerersten Grad der Hebelbetätigung, was bei steilen Bergabfahrten auf losem Material, bei denen die Hinterbremse keine Verwendung mehr finden kann, eine außergewöhnlich sensible Dosierung erfordert.

Die hintere Bremse wurde im ohnehin zuverlässigen Originalzustand belassen, lediglich die Kunststoffabdeckung wurde durch einen stabilen Schutz aus Leichtmetall ersetzt, der

spruchsvollste Hinterteile. Damit die Bank in humiden Landstrichen nicht zum Regenwasserreservoir wird, ist optional eine Schutzhaube erhältlich.

Wer außerhalb sportlicher Veranstaltungen so lange auf einem Motorrad sitzt, möchte natürlich nicht auf sein Reisegepäck verzichten. Für diesen Zweck bietet African Queens ein extrem schmal bauendes Gepäcksystem an. Heckverkleidungen aus GFK und ein tief verlaufender Endschalldämpfer ermöglichen eine baubreitesparende Montage des stabilen Rohrträgers, so daß die Gesamtbreite des Fahrzeugs selbst bei Verwendung von zwei 41 Li-

durch einen Edelstahlschalldämpfer im Carbonlook. Während sich die tiefe Verlegung des Endtopfes bei der Montage von Koffern empfiehlt, birgt sie natürlich das Risiko des Wassereintritts bei Flußdurchfahrten. Diesem Einsatzbereich entsprechend ist bei African Queens auch eine höher endende Variante erhältlich. Für den Sportbetrieb hält Stephan Jaspers zudem spezielle Endtöpfe (ohne ABE) bereit, die jeweils das auslaßseitige Pendant zu den möglichen Tuningstufen des Aggregats bilden. In der Tuningstufe 1 (Gesamtpreis ca. 4.500 DM) werden durch spezielle Nockenwellen, vergrößerten Luftfilterkasten sowie eine geänderte Bedüsung etwa 77 PS erreicht.

Dem sportlichen Konzept des Fahrzeugs angemessen ist die schmale Silhouette. Hinter der schlanken GFK-Verkleidung verbirgt sich ein Instrumententräger aus Aluminium, der Platz bietet für einen Roadbookhalter sowie einen IMO-Motorradcomputer, der neben den Grundfunktionen wie Geschwindigkeits-, Drehzahlanzeige und Darstellung der Motorbetriebsdaten wichtige Aufgaben der Navigation übernimmt.

Fazit:

Mit ihrem Umbau wenden sich die Tüftler von African Queens sowohl an den Fernreisenden als auch an den sportlich ambitionierten Fahrer. Beiden Einsatzzwecken steht das von Stephan Jaspers entwickelte Konzept gleichermaßen gut an. Das hochwertige Fahrwerk und ein auf individuelle Ansprüche zugeschnittenes Motortuning erlauben im sportlichen Einsatz Tempo in jedem Terrain, im Reisebetrieb ermöglichen die üppigen Reserven der Federelemente, die große Reichweite sowie guter Sitzkomfort den Vorstoß in „terra incognita“ abseits aller Pfade. ■



Nicht nur im Gelände- und Rallyeeinsatz überzeugen die Federelemente der „Queen“. Auch auf der Straße glänzt das Fahrwerk mit Stabilität.

auch größeren Aufsetzern widerstehen dürfte.

Ein Ärgernis bei längeren Fahrstrecken stellte stets die mangelhafte Originalsitzbank der Africa Twin dar. Mit vier Zentimetern mehr Polstermaterial in ebenso straffer wie komfortabler Ausführung und einem edlen Lederfinish verwöhnt das African Queens-Sitzmöbel auf Langstrecken selbst an-

terfassenden Zega-Koffern moderate 92 Zentimeter nicht überschreitet. Die Boxen sind alte Bekannte aus dem Hause Touratech und haben sich durch sichere wie einfache Befestigung und gute Haltbarkeit bewährt.

Vom Auspuff war bereits im Zusammenhang mit der Gepäckunterbringung kurz die Rede. Kernig aber tüvkonform entläßt der V2 seine Abgase



1



3



2

1 Der tiefverlegte Endtopf und schmale Carbonverkleidungen ermöglichen die geringe Baubreite des Gepäcksystems. 2 Roadbookhalter und Motorradcomputer für den Rallyeeinsatz. 3 Elegante Silhouette dank schmal geschnittener Verkleidung. 4 Edelstahlbremscheiben und Stahlflexleitungen werten die Bremsanlage auf. Die Marzocchi-Magnum-Gabel sorgt für sichere Vorderradföhrung.



4

Die wichtigsten Teile für den AFRICAN QUEENS-Umbau

(Preise in DM)

Tank (34 Liter)	1.899,00
Sturzbügel	210,00
Auspuff (mit ABE)	620,00
Federbetn (Öhlins; Originallänge, 214 mm)	1.695,00
Federbein (Öhlins; verlängert, 275 mm)	1.860,00
Gabel (50er Marzocchi Magnum; incl. Gabelbrücken, 3.589,00 Stahlflexleitungen, allen Adaptern und Anbauteilen)	
Edelstahlbremscheiben (Braking; 2 St.incl. Beläge)	600,00
Sitzbank	425,00
Koffersystem (schmal)	auf Anfrage
Rallyeverkleidung (GFK)	auf Anfrage
Instrumententräger (Alu)	720,00
Lampeneinheit (Halogen)	220,00
Frontkotflügel (hoch)	60,00

Info & Katalog: African Queens, Holledastraße 9a, 85301 Geisenhausen, Fon: 08441-18442, Fax: 08441-18402





TOURATECH – Große Freiheit

Sehr wuchtig kommt die Interpretation der Africa Twin aus dem Hause Touratech daher. Dominiert wird die Optik der Maschine von einem 43 Liter fassenden Tank. Der Kraftstoffbehälter wird aus nahezu unzerstörbarem Polymid 6 beim Rallye-Spezialisten elka-met gefertigt. Für den Fall der Fälle ist das Reservoir durch einen stabilen Stahlrohnbügel geschützt. Hervorragend ist die Einpassung des Tanks in die Linienführung der Maschine gelungen. Originalverkleidung und -sitzbank können weiterverwendet werden. Die Integration des Fahrers allerdings unterliegt bei den Abmessungen des riesigen Behälters gewissen Einschränkungen.



Der Abstand des Oberkörpers zum Lenker ist relativ groß, so daß gerade im Geländeeinsatz der notwendige Druck am Lenker Schwierigkeiten macht. Zudem werden die Beine nach außen gespreizt, was Schwierigkeiten bei der Bedienung des Schalthebels verursacht. Das Problem wurde von Touratech erkannt, und es wird bereits an einem speziell geformten Schalthebel gearbeitet.

Beim Blick nach vorn wähnt man sich zunächst auf der Kommando-Brücke eines Flugzeugträgers. Doch nach der ersten Verwirrung entpuppt sich das Instrumentarium hinter der breiten Originalverkleidung als gut durchdachte Navigationszentrale. Im Zentrum steht der Motorradcomputer IMO-100R300, der über alle Daten des jeweiligen Betriebszustandes informiert, sowie über gefahrene Gesamtstrecke, Teilstrecke, Durchschnittsgeschwindigkeit und zahlreiche andere Werte. Die Bedienung erfolgt bequem mittels einer neben dem linken Handgriff montierten Fernbedienung.

Für Roadbookfahrten ist der von Touratech selbst entwickelte und auf zahlreichen Rallyes bewährte Halter montiert. Das stabile Leichtmetallgehäuse und der robuste Antrieb durch zwei Elektromotoren halten selbst extremen Beanspruchungen stand.

Eine im wahrsten Sinne des Wortes richtungsweisende Innovation stellt der NAV-Assistent dar. Das Gerät ist eine visuelle Kursanzeige, die sowohl auf Basis eines eingebauten Magnetkompasses als auch im Zusammenspiel mit einem externen GPS arbeitet. Drei Ziffern zeigen den gefahrenen Kurs an, während Leuchtdioden über die Abweichung von dem über eine Fernbedienung eingegebenen Kurs bzw. über die notwendige Korrektur informieren. Idealerweise wird der NAV-Assistent

in Kombination mit einem GPS betrieben, das die Kursdaten liefert. In dieser Kombination unterstützt der Assistent auch das Fahren nach Waypoints, indem er die erforderliche Richtungsänderung zum nächsten Waypoint angibt.

Das an der Testmaschine montierte GPS III plus verfügt neben den üblichen Navigationsfunktionen über einen Speicher mit vorinstallierten sowie vom Benutzer zu ladenden Karten, die auf dem hochauflösenden Display angezeigt werden können und das GPS somit zum Straßennavigationsgerät machen.

Fahrwerksseitig bediente sich Touratech beim Spezialisten Öhlins, zumindest im Heckbereich. Das verbaute Element verfügt mit 214 mm über den

Tankvolumen, Gepäcksystem und Navigationsausstattung ermöglichen den Extremtrip

Federweg des Originalteils. Feder Vorspannung, Zug- und Druckstufe sind einstellbar, ein Ausgleichsbehälter sorgt für die nötigen Reserven im Extrembereich. Eine Fernbedienung ermöglicht eine bequeme Justierung des Dämpfers. Ausgestattet mit diesen Eigenschaften gibt das Öhlins-Federbein in allen erdenklichen Fahrsituationen eine glanzvolle Vorstellung, von brachialen, schnell aufeinanderfolgenden Steinstufen über die schnelle Pistenfahrt bis hin zum komfortablen Gleiten auf der gepflegten Landstraße.

Als weniger gelungen erweist sich die Abstimmung der Gabel. Es wurde das Originalteil beibehalten und lediglich durch den Einbau härterer und progressiv gewickelter Gabelfedern modifiziert, die gegenüber den zu weichen



Originalfedern effektiv das Durchschlagen verhindern. Allerdings genügt das Ansprechverhalten, das zwar im Straßenbetrieb und auf leichten Pisten überzeugen kann, nicht dem Einsatz in anspruchsvollerem Gelände. Hier wirkt die Gabel, die über keinerlei Einstellmöglichkeiten verfügt, bockig, und der Fahrer hat allerhand damit zu tun, seinem Vorderrad hinterherzufahren.

Gute Dosierbarkeit und eine überzeugende Standfestigkeit sind der vorderen Bremse von Haus aus zu eigen. Für Freunde eines besonders scharf definierten Druckpunktes offeriert Touratech dennoch einen Satz Stahlflexleitungen.

Den Gesäßproblemen vieler Africa-Twin-Fahrer rückt Touratech mit einer neuentwickelten Sitzbank zuleibe. Eine

men mit dem Gepäckträger eine üppige Ladefläche ergibt.

Weiteres Gepäck wird in den beiden Aluboxen verstaut. Diese sind aus 1,5 mm starkem Aluminiumblech gefertigt und absolut wasserdicht. Der Deckel ist abnehmbar und mit vier Ösen zur Gepäckbefestigung ausgestattet. Eine herausnehmbare Innentasche schützt die Kleidung vor Aluabrieb und erspart den Transport der sperrigen Boxen ins Hotelzimmer. Für die sichere Befestigung am stabilen Träger aus beschichtetem 18x2-Millimeter-Stahlrohr ist bei Touratech ein Anbausatz erhältlich. Wegen des hoch verlegten Endtopfes ist die Verwendung zweier unterschiedlich breiter Boxen sinnvoll (Volumen 35 bzw. 41 Liter).

Der Endtopf aus Edelstahl wird von Sebring gefertigt und von Touratech optisch leicht modifiziert. Auf Motorleistung und Drehmoment hat der mit ABE versehene Auspuff weder im Positiven noch im Negativen eine Auswirkung. Jedoch baut er schmaler als das Originalteil und hat einen dezenten aber sehr dumpfen Klang. Das schmalbrüstige Pfeifen der Africa Twin gehört mit diesem formschönen Schalldämpfer jedenfalls der Vergangenheit an.

Fazit:

Der anspruchsvolle Motorrad-Globetrotter wird seine helle Freude an diesem Fahrzeug haben. Die großen, schwerpunktünstig verstauten Kraftstoffreserven verschaffen die nötige Autonomie für Fahrten in entlegenste Regionen. Den Weg dorthin weist ein in dieser Form konkurrenzloses Navigationssystem. Hochwertige Fahrwerkskomponenten sorgen dafür, daß beim Abenteuer auch der Fahrspaß nicht zu kurz kommt. Für den richtig harten Sporeinsatz fehlt der Maschine allerdings die nötige Leichtfüßigkeit. ■



Ob flotte Fahrt auf der Landstraße oder der Ritt zu fernen Zielen – der Touratech-Umbau ist immer der richtige Begleiter.

An dieser Stelle sei daran erinnert, daß als Referenz eine Gabel aus dem Sportbereich zur Verfügung stand.

Das Zusammenspiel der verwendeten Federelemente mit dem bekanntermaßen steifen Rahmen der Africa Twin ergibt jedenfalls ein stabiles Fahrwerk, das bis nahe an den Extrembereich heran wenig Wünsche offen läßt.

Hohlkehle im Sitzbankkern und ein rutschfester Bezug bringen einen deutlichen Komfortgewinn, besonders sensible Fahrer würden sich allerdings noch ein paar Millimeter mehr Polstermaterial wünschen. Die Bank gibt es für den Zweipersonenbetrieb sowie in einer kurzen Ausführung, bei der der Sozusatz durch eine Aluminiumgepäckbrücke ersetzt ist, die zusam-

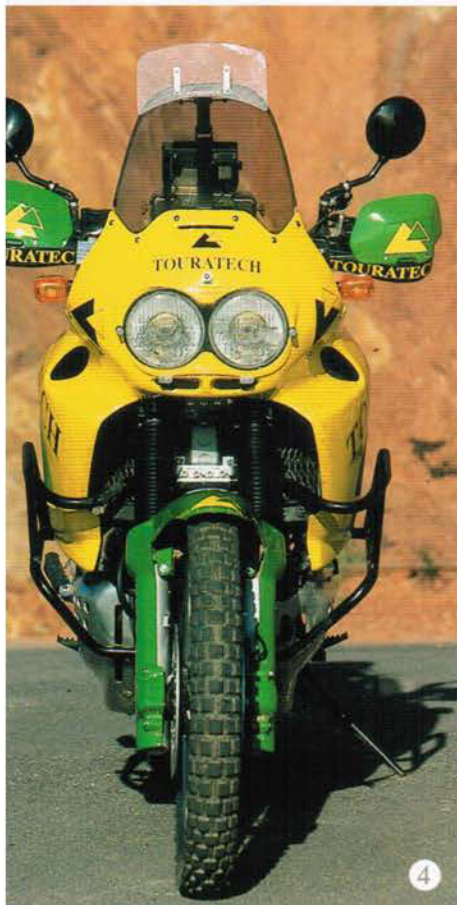


1 Die umfangreiche Instrumentenausstattung liefert alle erforderlichen Informationen bei Fernreise und Langstreckensport. Revolutionär ist die Koppelung von GPS und NAV-Assistent (verdeckt).

2 Der formschöne Edelstahl Auspuff klingt gut und spart Baubreite.

3 Das robuste Koffersystem bietet viel Stauraum und erhält die Bodenfreiheit. Auf langen Etappen schont die Sportsitzbank das Sitzfleisch.

4 Die voluminöse Verkleidung – ergänzt durch einen Scheibenspoiler – bietet sehr guten Witterungsschutz.



Die wichtigsten Teile für den TOURATECH-Umbau (Preise in DM)

Tank (43 Liter)	1.899,00
Sturzbügel	329,00
Auspuff (mit ABE)	619,00
Federbein (Öhlins)	1.699,00
Gabelfedern (Wirth)	159,00
Stahlflex-Bremsleitungen	179,00
Sportsitzbank	490,00
Einzelsitzbank (mit Gepäckbrücke)	590,00
Alu-Koffersystem	1.099,00
Motorradcomputer	699,00
Fernbedienung	149,00
Roadbookhalter	479,00
GPS III plus	auf Anfrage
Nav-Assistent	1.099,00

Info & Katalog: Touratech AG, Auf dem Zimmermann 7-9, 78078 Nidereschach, Fon: 07728-92790, Fax: 07728-927929