

# Motorrad

## ABENTEUER

### REISEN

**Entdeckung  
Masuren**

**Ganz nah  
Sauerland**

**Kurvenkarussell  
Teneriffa**

**Auf eigene Faust  
Südamerika  
Libyen**

### TEST

**Africa Twin extrem**

**African Queens Rallye Forte**

**Funbikes**

**Buell XB9R und Triumph Speed Four**

**YAMAHA  
FZS 1000 FAZER**



**Gebrauchtkauf  
AFRICA TWIN**



**GPS-Navigation**

**Fakten, Tipps,  
Geräte**



**Kurztrip  
Spessart  
Bergisches  
Land**

0.6



4 195052 804952

**Endschalldämpfer im Test  
BMW R1150 GS**

**Entspannt in den Urlaub  
Motorrad Transporte**





# DONNER ÜBER



TEXT: Ingo Zahn und Michael Schäfer; FOTOS: Michael Müller

**...und in der Steppe, und über dem Sand: es gibt Motorräder, für die ist der Kontinent Europa zu klein. Die African Queens XRV 840 Rallye Forte wurde dazu gebaut, auf dem gesamten Globus ihre Spuren zu hinterlassen - tiefe Spuren.**





# DEN BERGEN...

**D**ie African Queens XRV 840 Rallye Forte, entstanden auf Basis der Honda XRV 750 Africa Twin, ist für den Einsatz weit abseits des Alltags konzipiert. Sie soll Sandmeere überqueren, Salzebenen durchmessen, Flüsse durchwatzen und Felsen bezwingen. Rallye Forte ist das ultimative Rallye-Raid-Siegermotorrad. Ja, Siegermotorrad: schon vergessen, dass die Urmutter der Africa Twin, die Honda NXR 750, von 1986 bis 1989 vier Mal hintereinander mit Cyril Neveu, Eddy Orioli und Gilles Lalay die Wüste als Sieger bezwungen hatte?

Basisfahrzeug für den gezeigten Umbau war eine Africa Twin RD 04. Doch auch die aktuelle RD 07 kann umgebaut werden. Außer dem Motor, dem nackten

Rahmen, der Schwinge und Teilen der Elektrik wurde kein Bauteil des Basisfahrzeugs beim Aufbau der Rallyemaschine wieder verwendet.

Das serienmäßig angeschweißte Rahmenheck der RD 04 wurde abgeflext und mittels sauber angeschweißter Befestigungen an den Rahmen geschraubt. Vorn arbeitet eine Marzocchi-Telegabel „Magnum“ mit 50 Millimetern Standrohrdurchmesser und 285 Millimetern Federweg in speziellen Gabelbrücken. Hinten federt ein um 19 Millimeter verlängertes Öhlins-Federbein das Fahrwerk über die African Queens-eigene Hebelumlenkung bis zu 320 Millimeter weit ab. Die Test-Maschine rollt auf Michelin Desert der Größen 90/90-21 vorn und 140/90-18 hin-

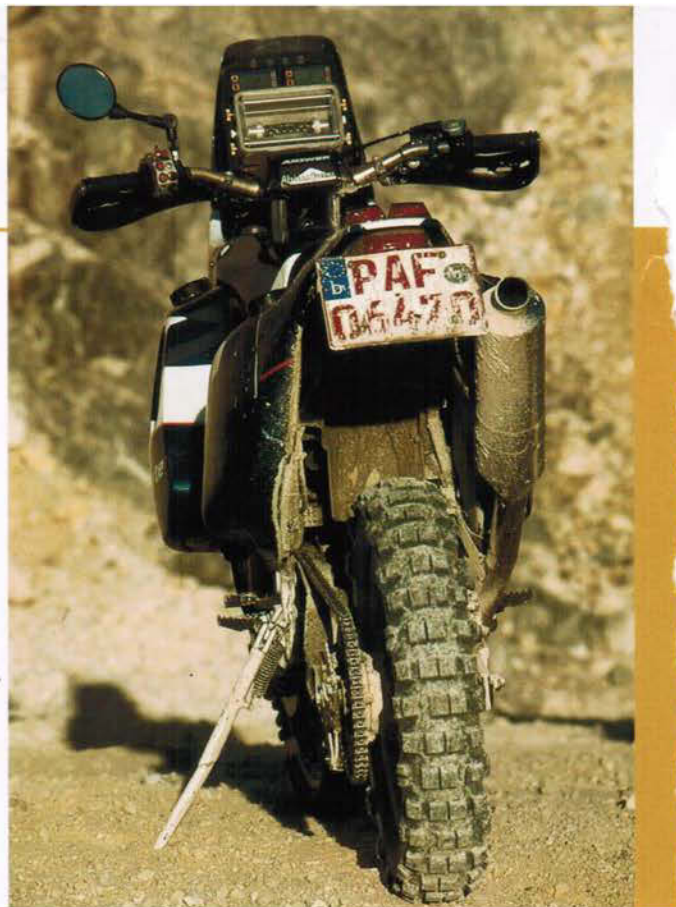


ten, montiert auf Excel-Aluminiumfelgen. Die beiden separaten vorderen Tanks bestehen aus Alublech und fassen je 15 Liter Kraftstoff, die beiden hinteren sind aus Polyethylen mit transparentem Füllstand-Kontrollstreifen und fassen je 11 Liter, macht zusammen 52 Liter. Doch auch ein niedrigeres Rahmenheck ist machbar, so wie die hinteren Tanks für Fernreisen auf Wunsch gegen Aluboxen getauscht werden können.

Vor dem Fahrersitz hat ein handlamierter Luftfilterkasten aus Karbon-Kevlar-Mix Platz, darin zwei hintereinander geschaltete Luftfilter, ein Schaumstoff-Element für's Grobe und ein K&N-Element gegen den feinen Wüstenstaub. Die Sitzbank ist straff gepolstert, mit rauem Wildleder überzogen und mittels D-Lock-Schnellverschlüssen befestigt. Der konische Alu-Lenker in hohen Gabelböcken trägt am linken Griff eine umfangreiche Schaltereinheit, mit der neben den Fahrzeugfunktionen auch das Roadbook auf der Carbonplatte im Cockpit betätigt wird.

Mit dem ungeänderten Serienmotor ist die Rallye Forte uneingeschränkt zulassungsfähig. Auf Wunsch lässt African Queens den Motor aber auch beim österreichischen Honda-Händler und Motorentuner Franz Strutzenberger in der Leistung steigern. Wird der Serienmotor verwendet, kann über den geänderten Luftfilterkasten, die durchlassoptimierte STF-FHR-Auspuffanlage und die dazugehörige, optimierte Vergaserabstimmung bereits eine Mehrleistung von acht PS erzielt werden, entsprechend 70 PS an der Kurbelwelle.

In der zweiten Stufe, dem Leistungskit 1, werden



zusätzlich die Atemwege des Dreiventilerglättet und poliert. Zusätzlich sorgen Megacycle-Sportnockenwellen für mehr Drehfreude. Auch die Vergaser werden dem gesteigerten Durchsatz angepasst: mit Hochverdichtungs-Kolben steigt die Leistung des 742 cm<sup>3</sup>-Twins auf 80 PS bei 7500/min mit 83 Newtonmetern maximalem Drehmoment bei 6000/min an der Kurbelwelle.

Für die Version mit 836 Kubikzentimetern sind größere Hausaufgaben angesagt. Der Motor wird







- 1 Sehr hohe Bodenfreiheit für Rallies. Der Karbon-Kevlar-Motorschutz ist extrem leicht und haltbar.
- 2 Die Schaltereinheit von Apem steuert alle Funktionen außer Zündung und Licht. Auch das Roadbook wird von hier bedient.
- 3 Die je 15 Liter fassenden Fronttanks decken gut die Fahrerbeine ab, die Elf-Liter-Hecktanks aus PE sind abnehmbar.
- 4 Die Auspuffanlage stammt vom Motorentuner Strutzenberger aus Österreich.



komplett zerlegt, denn im Gehäuse muss an den Rippen Platz für die großen Zylinderlaufbuchsen geschaffen werden. Dann wird das Triebwerk mit von 81 auf 86 Millimeter erweiterter Bohrung wieder aufgebaut. Die Zylinderköpfe des Tuningkit 2 entsprechen denen des Tuningkit 1. Die Spitzenleistung von 80 PS denen bei gleicher Vergaserabstimmung und Auspuffanlage identisch. Was sich erheblich verbessert, ist der Durchzug: das maximale Drehmoment steigt auf gewaltige 91 Newtonmeter bei nur noch 5800/min an. In dieser Variante wird die Rallye Forte zum wahren Zugochsen.

Als MotorradABENTEUER-Testfahrer Ingo Zahn den Motor anlässt – Choke voll gezogen, dann den Killswitcher an der linken, umfangreichen Lenkerarmatur auf „Run“, den Hauptschalter auf der Karbon-Cockpit-Grundplatte auf „On“, und schließlich den Anlasserknopf gedrückt – fällt die Queen

in einen niedrigen, stabilen, erstaunlich zivil klingenden Leerlauf. Das Härteste an der Rallye Forte ist noch, die Sitzhöhe von 99 Zentimetern zu erklimmen und dauerhaft zu halten. Doch sobald die Queen einmal rollt, fällt alle Last vom Fahrer ab. In



### Steckbrief Ingo Zahn

Ingo Zahn, 38, von Beruf Heizungsbaumeister, fährt seit 20 Jahren offroad Mo-

torrad: erst Moto Cross, später Enduro und Rallye. Er hat ein Faible für großvolumige Motorräder. Nach dem Sieg im deutschen Enduro-Pokal konnte er 1996 die Rallye München-Breslau, 1997 die Elba-Rallye und 1998 die IGE-Meisterschaft für sich entscheiden. Im nächsten Jahr fährt er für KTM auf einer KTM 525 die Baja-Europameisterschaft, nachdem er 2002 dort den 4. Platz erzielt hatte. Dabei unterstützt ihn die Rosenheimer KTM-Vertretung Griesser Moto-Sport.

Motorrad ABENTEUER		TESTNOTIZ
AFRICAN QUEENS RALLYE FORTE	<b>OFFROAD SPORT</b> 	Sehr große Sitzhöhe, gute Bodenfreiheit, griffige Bereifung, sehr gute Federelemente, stabiler Geradeauslauf bei hohen Tempi, druckvoller, kultivierter Motor, sehr gute Sitz- und Stehposition. ★★ ★★ ★★
	<b>LANDSTRASSE</b> 	Sehr sprintstark, mäßige Vibrationen, lautes Reifen-Abrollgeräusch, vollgetankt Bremsanlage knapp bemessen, sehr handlich, stabil in Schräglage, Power- und Brake-Drifts gut dosierbar, sehr lange Schaltwege. ★★ ★★ ★★
	<b>AUTOBAHN</b> 	Bis 130 km/h stabil, darüber wegen grober Reifen etwas schwammig, guter Windschutz, Bremsanlage zu knapp bemessen, Riesen-Reichweite, hintere Tanks gegen Alu-Boxen tauschbar, sehr bequeme Sitzposition. ★★ ★★ ★★
	<b>STADT</b> 	Problemloser Kaltstart, extreme Sitzhöhe, hervorragende Sitzposition und Übersicht, mit wenig Benzin im Tank sehr handlich, leichtgängige Kupplung, keine Befestigungen für Gepäck, Tankdeckel nicht abschließbar. ★★ ★★ ★★
★★★★ sehr gut ★★★ gut ★★ befriedigend ★ ausreichend		

dieser Ausbaustufe ist sie ein sanfter, folgsamer, leistungsstarker Partner und kein kapriziöses Renngerät, das bezwungen werden will. So muss das auch sein, wenn der Fahrer wochenlang Tausende von Kilometern hoch konzentriert durch Felsen, Sand und Wüste toben soll.

Der sanfte Leistungseinsatz und das hohe Drehmo-

### Bezugsquelle:

African Queens – Headquarter  
Stephan Jaspers  
Hollledastraße 9a  
D-85301 Geisenhausen  
Fon 08441-18442  
Fax 08441-18402  
eMail: Jaspers@AfricanQueens.de

### Motorentuning für Honda XRV 750 Africa Twin:

Franz Strutzenberger · www.stf.at