

November 2003 REPORTAGEN • TEST • TECHNIK



MOTORRAD WELTEN



# Touren- fahrer

www.tourenfahrer.de

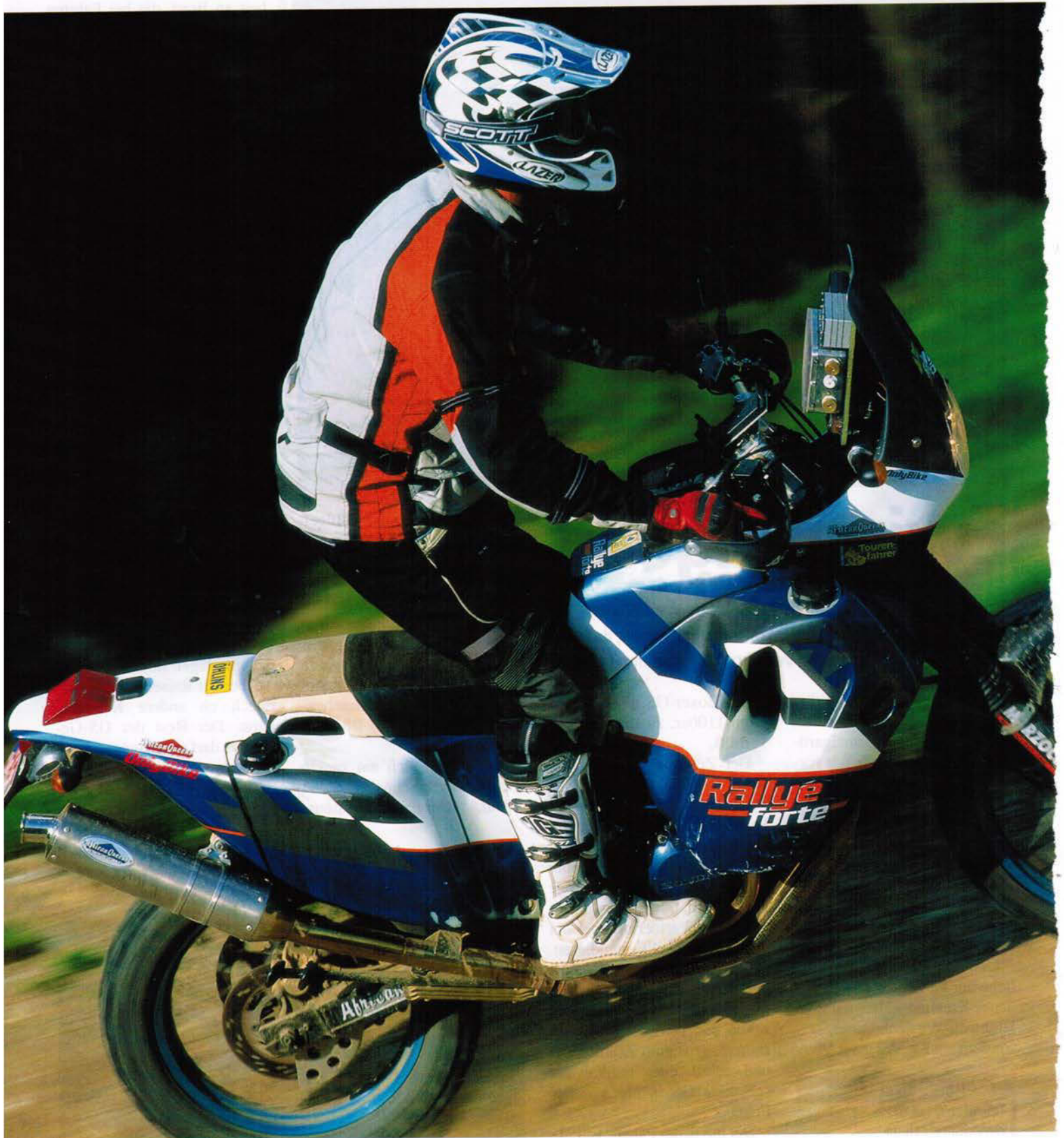
Deutschland 5,- €  
Österreich 5,75 € + BeNeLux 5,90 €  
Italien 6,75 € + Spanien 6,75 €  
Griechenland 7,50 €  
Schweiz 10,- sfr • Slowenien 1.550 SIT

**24 Seiten**  
**Markt**





# GESTÄHLTE MUSKE





LN

Das Drehmoment eines Schiffsdiesels, die Federwege eines Motocross-Bikes und die Spritkapazität eines Tanklastzugs. Mit der aufregenden XRV Rallye Forte wird uns der wahrscheinlich radikalste Umbau der altherwürdigen Honda Africa Twin beschert.

Der Rülpsler stellt einem die Nackenhaare auf. Einer von dieser furchtbar lauten, vulgären Sorte, der gern aus dem Bierdunst vernebelter Stammtische erschallt. Ganz tief aus dem Bauch presst dieses Monster ihn heraus, schüttelt sich kurz, dann stürmt es los wie ein Bulldozer unter Lachgaseinspritzung. 50 km/h im fünften Gang sind ja keine guten Ausgangsbedingungen, aber zeitgleich mit dem Rülpsler fällt eine Riesenwoge an Drehmoment über das Hinterrad her. 58, 74, 96 – hektisch springen die Zahlen auf dem Display des elektronischen Tachos, während in den Rückspiegeln eine Africa Twin und eine KTM 950 auf die Größe eines Fliegenschiss zusammenschrumpfen. Keine weiteren Fragen – dieser Motor kann zupacken.

Wie überhaupt das ganze Motorrad, das in seiner hochstetigen Brachial-Optik gleich klar macht, dass es nicht für sonntägliche Kaffeefahrten konzipiert wurde. Der erste Tipp: endlich wieder ein Dakar-Werksrenner aus den geheimen Honda-Laboratorien. Nix da, Freunde. Sobald die »African Queens«-Aufkleber entdeckt werden, wissen Szene-Kenner Bescheid: Twin-Guru Stephan Jaspers hat wieder zugeschlagen, und der radikale Supertanker mit dem Schriftzug »Rallye forte« war in einem vorherigen Leben mal eine kreuzbrave Africa Twin.

Was auch beim zweiten Hinschauen nicht so recht geglaubt werden kann, weil nur sehr wenige Teile der Serien-Enduro den Sprung ins zweite Leben als Rallye-Motorrad geschafft haben. Um genau zu sein, nur der Rahmen – es ist das RD 04-Skelett, bei dem noch ein geschraubtes Heck

zur Serie gehörte, das hemmungslos modifiziert werden konnte –, die Schwinge und weitestgehend auch die untere Hälfte des 52-Grad-V2.

Oberhalb des Kurbelgehäuses blieb dagegen kaum ein Stein auf dem anderen. Der österreichische Honda-Händler und -Tuner Strutzenberger zündete die mächtigste seiner drei angebotenen Leistungsstufen, die für 78 PS bei 7000 U/min und eine Drehmomentspitze von 89 Nm bei 5800 Touren gut sein soll. Rund 30 Prozent Mehrleistung gegenüber der Serie also – die holt man nicht durch ein bisschen Gemummel in den Eingeweiden des V2. Hier wuchten amerikanische Schmiedekolben den Hubraum auf 836 Kubik, was fünf Millimeter größere Zylinderbohrungen, neue Laufbuchsen, Fräsarbeiten am Kurbelgehäuse und Bearbeitung der Brennräume erfordert. Neu geschnitzte Megacycle-Nockenwellen steuern den Gaswechsel, die Kanäle müssen akribisch nachgearbeitet werden, und für effiziente Zylinderfüllung kommen eine komplett neue Airbox samt K&N-Filtern sowie angepasste Vergaserbedüsung zum Einsatz.

3.733 Euro stehen danach auf der Rechnung, was angesichts des Arbeitsumfangs ja nicht besonders überrascht. Die wirklich schlechte Nachricht: Kein TÜV-Prüfer wird jemals wieder eine Plakette aufs Nummernschild drücken.

Das ist umso bedauerlicher, als die Performance dieses Motors genau jene sein dürfte, um die Heerscharen von Africa-Twin-Piloten seit Jahren flehen. Und zwar auch solche, die mit den sonstigen Rallye-

Upgrades gar nichts am Hut haben, sondern einfach nur ein bisschen zügiger vom Fleck kommen wollen. Gerade im unteren und mittleren Drehzahlbereich schiebt der aufgeblasene V2 enorm an, während er – subjektiv zumindest – nicht mehr ganz so willig nach oben rausdreht. Was nicht heißen soll, dass eine bei Nenndrehzahl bewegte Serien-Twin irgendwann wieder im Rückspiegel auftauchen würde – die Drehmomentkurve des getunten V2 ähnelt halt dem Matterhorn, logischerweise muss der Abstieg ähnlich steil wie der Anstieg sein, während die Serienkurve eher einen sanften Hügelsschwung nachzeichnet.

Verabschieden muss man sich allerdings vom seidenweichen Lauf des V2. Zitternd und mit deutlichen mechanischen Geräuschen drückt der 836er seine Kraft ans Hinterrad, was dem einen oder anderen Honda-Fan ein paar Sorgenfalten auf die Stirn treiben dürfte. Über die Haltbarkeit des aufgeblasenen Triebwerks können wir natürlich nichts sagen, man

### **Die schlechte Nachricht: Kein TÜV-Prüfer drückt die Plakette aufs Schild**

hat uns allerdings versichert, dass der Motor schon etliche tausend problemlose Kilometer heruntergespult hat.

Mit der gleichen Leidenschaft, die dem Motor zugeteilt wurde, hat man sich auch dem restlichen Aufbau des Rallye-Monsters gewidmet, das momentan übrigens ein Einzelstück ist.

Vorn wurde eine der bewährten Marzocchi-Magnum-Gabeln, deren 50-Millimeter-Standrohre so schnell nicht zu verbiegen sind, in gefräste Alu-Gabelbrücken geklemmt, hinten stützt sich ein verlängertes Öhlins-Federbein mittels eigens angefertigter Umlenkhebele an der Serienschwinge ab, die ja von Haus aus vernünftige





Schalten und walten: Der linke Daumen herrscht über das Cockpit. Per Knopfdruck wird das Roadbook abgespult und der Tripmaster kontrolliert (o.).

Rallye-Cockpit: Oberhalb des Roadbooks sind Tripmaster und NAV-Assistent für die schnelle Kursanzeige montiert. Das GPS klemmt am Lenker (l.).



Ans Rahmenheck geschweißte Bügelgriffe lernt man in Situationen zu schätzen, aus denen das Biest nur noch mit Muskelkraft zu befreien ist. Darüber wölbt sich eine tadellose Sitzbank.







**Abgekupfert:** Die an der Schwinge montierte Kettenablage haben wir erstmals an der KTM 950 gesehen. Geklaute Idee, aber beim Rad-ausbau äußerst hilfreich (l.).



Ein ultraleichter Carbon-Schutz hält das Größte vom Motor fern. Die Kampfspuren an den Seitentanks haben übrigens nicht wir verursacht.

Länge und Stabilität mitbringt.

Federwege von 285 mm vorn und 320 mm hinten sind Garantien dafür, dass die Motorleistung unbekümmert ins offene Gelände übertragen werden kann, und bei 34 Zentimeter Bodenfreiheit muss auch beim Überqueren von Findlingen keine Furcht herrschen. Blöd nur, wenn dabei das Gleichgewicht verloren geht und gefußelt werden muss, denn wenn Bodenfreiheit und Federwege derart angehoben werden, atmet man im Sattel zwangsläufig Höhenluft. Wir sprechen hier von einem Meter Sitzhöhe, was den Freundeskreis der Forte ein wenig einschränken dürfte, für Rallye-Motorräder allerdings einen ziemlich normalen Wert darstellt. Wenn man morgens in den Sattel steigt, mit Vollgas durch die Wüste brät und erst am Etappenziel wieder absteigt, spielt die Sitzhöhe natürlich keine Rolle. Unser Ausflug mit der Forte führte allerdings nicht in die Wüste, sondern auf italienische Bergpfade, die durchaus ein paar selektive Passagen zu bieten hatten.

Bei einer Pinkelpause kann man sich ja noch aussuchen, wo man anhält, und ein Stopp mit der Forte will auch von Eins-fünfundachtzig-Fahrern gut vorbereitet sein. Heranrollen, Untergrund sondieren, entscheiden, welcher Fuß es näher zum Boden hat. Dann die entsprechende Pobacke seitlich von der Sitzbank schieben und anhalten. So weit, so gut.

Diktiert aber ein Geröllfeld den Halt, weil das Ding zu kippen droht, muss die ganze Ak-

tion in einer Zehntelsekunde über die Bühne gehen, will man in der Vertikalen bleiben. Das hat einige Male zu sehenswerten Spitzentänzen geführt, die sicher auch Freunden des Bolschoi-Balletts gefallen hätten, und jetzt wissen wir endlich, dass unsere Reflexe noch ganz passabel funktionieren.

Eleganter sehen Forte samt Fahrer natürlich aus, solange die Fuhre in Bewegung bleibt. Anders als eine Dakar-Werkmaschine, deren Fahrwerk auf Dauervollgas ausgelegt wird und bei Tempi unter 100 km/h sich gar nicht erst bemüht, zu federn und zu dämpfen, haben wir es hier mit einem Setup zu tun, mit dem auch Normalsterbliche

zurecht kommen. Gabel wie Federbein sprechen auch bei moderatem Tempo exzellent an und bügeln Auswaschungen und Rinnen souverän aus, ohne dass der Lenker auch nur zuckt. Das verleitet dazu, ordentlich am Quirl zu drehen, und es dauert nicht lang, bis man das Gas auch auf einer Reihe aufeinanderfolgender Bodenwellen stehen lässt, die jeder Serien-Twin den Heldentod bescheren würden. Kein Problem mit der Forte. Kein Aufschaukeln, kein springendes Vorderrad, kein auskeilendes Heck. Der Gera-  
deauslauf ist unerschütterlich, und erstaunlicherweise hat sich die Forte trotzdem eine gehörige Portion Handlichkeit bewahrt, für die schon eine Serien-Twin berühmt ist. Wir wollen auch nicht das 18 Zoll große Hinterrad vergessen, das

nicht so leicht aus der Ruhe zu bringen ist wie ein Serien-17-Zöller. Dank großem Lenkeinschlag lässt sich das Rallye-Tier auch um die engsten Schotter-Spitzkehren zirkeln, die eine Zweizylinder-KTM nur im Drift oder mittels Reversieren übersteht. Natürlich muss man sich die Mühe machen, gelegentlich die Dämpfung zu justieren, denn zwischen frisch aufgetankter und komplett leer gefahrener Forte liegt die Kleinigkeit von 52 Litern Sprit, die mit 40 Kilo zu Buche schlagen.

## **Spitzentänze, die auch Freunden des Bolschoi-Balletts gefallen würden**

Die sind halbwegs schwerpunktünstig untergebracht, machen sich also weniger dramatisch bemerkbar, als man meinen könnte. Zwei je elf Liter fassende Polyethylen-Tanks wurden ans Rahmenheck angeflanscht, die anderen 30 Liter verteilen sich auf zwei seitlich angeschraubte Fronttanks. Die stammen aus dem Fundus des Herrn Schalber, der seinerzeit die Rallye-Einzylinder für BMWs Dakar-Auftritt aufgebaut hat. Von daher ist die Stückzahl arg begrenzt – Neukäufer sollen mit Nachbauten aus Aluminium versorgt werden.

Dass die Spritfässer aus einer Entwicklungsphase stammen, in der Geld keine Rolle spielte und so lange Tankmodelle geformt wurden, bis die Form hundertprozentig passt, merkt



man schon beim ersten Aufsitzen. Im Forte-Sattel herrscht perfekte Ergonomie. Die Flanken im Kniebereich so schmal, dass im Stehen wie im Sitzen nichts drückt, scheuert oder die Beine ungenau auseinander spreizt. Beim Bremsen drückst du dann einfach die Knie vor die Ausbuchtungen und bleibst unverrückbar im Sattel, ohne dich großartig am Lenker ab-

stützen zu müssen. Das spart Kräfte, die andernorts besser genutzt werden können.

Leder-Sitzbank und der nur leicht gekröpfte konische Pro-Taper-Aluminium-Lenker tun ihr Übriges, den Forte-Ritt auch nach mehreren Stunden noch als Offenbarung zu empfinden. Straff, aber nicht zu hart gepolstert und gerade so breit, dass der Hintern druckstellen-

frei aufliegt, kann man diesen Sattel getrost auch Weltenbummlern empfehlen, und der nahezu unzerstörbare Lenker, den man ja auch an fast jedem WM-Crosser entdeckt, sorgt für spielfreies Übertragen der Lenkimpulse.

Was hat Herr Jaspers sonst noch verbaut? Die an leichtem Alu-Vorbau aufgehängte, GfK-laminierte Verkleidung, die schon so viele AQ-Umbau-

auch etwas, nämlich eine der vorderen Bremsscheiben. Asphaltglüher fassen sich jetzt natürlich an den Kopf, aber bei Rallye-Motorrädern ist dies eine durchaus übliche Methode der Gewichtsreduzierung.

193 Kilo zeigt die Waage für das Motorrad ohne Sprit an, rund 15.000 Euro das baumelnde Preisschild. Bei diesem Preis ist es natürlich durchaus vorstellbar, dass die Rallye

**Umbauteile XRV Rallye Forte**

Motor-Tuning (Hubraumvergrößerung, Kopfbearbeitung, Nockenwellen, Schalldämpfer)	3.733 Euro
Carbon-Airbox	450 Euro
K&N-Luftfilter plus Schaumstoff-Vorfilter	113 Euro
Vergaseranpassung	600 Euro
Marzocchi-Magnum 50-Gabel inkl. Brücken	1.887 Euro
Öhlins-Federbein mit vergrößertem Hub	859 Euro
Umlenkungshebele	800 Euro
Kettenablage für Radmontage	70 Euro
Excel-Felge 21 x 1.85	255 Euro
Excel-Felge 18 x 2.50	275 Euro
Einspeichen und Zentrieren vorn und hinten	110 Euro
GfK-Verkleidung inkl. Vorbau	982 Euro
Scheinwerferereinheit	113 Euro
Alu-Tank-Kit vorn 2 x 15 Liter	1.900 Euro
Wasserkühler schmal inkl. Lüftern	370 Euro
PE-Tank-Kit hinten 2 x 11 Liter	600 Euro
Kotflügel hinten inkl. Rückleuchten	220 Euro
Carbon-Kotflügel vorn inkl. Alu-Anbausatz	202 Euro
Leder-Sitzbank	450 Euro
Carbon-Motorschutz	333 Euro
Krallenfußrasten, CNC-gefräst	115 Euro
Pro-Taper-Lenker	149,90 Euro
Anbausatz	80 Euro
Carbon-Instrumententafel	50 Euro
Roadbook-Halter	257 Euro
IMO 100R 50-Tacho	348 Euro
Alu-Lenker-Schaltereinheit	ab 200 Euro

**Technische Daten XRV Rallye Forte**

**Motor:** Leistung 58 kW (78 PS) bei 7000 U/min, max. Drehmoment 89 Nm bei 5800 U/min, wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-52-Grad-V-Motor, Hubraum 836 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 86 x 72 mm, Verdichtung 11,5 : 1, drei Ventile pro Zylinder, je eine oben liegende Nockenwelle, Nass-Sumpfschmierung, zwei 36-mm-Gleichdruckvergaser, digitale Transistorzündung, E-Starter

**Kraftübertragung:** Primärtrieb über Zahnräder, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbaddkupplung, Fünfganggetriebe, O-Ring-Kette

**Fahrwerk:** Einschleifenrahmen aus Stahl mit geschraubtem Heck, vorn Telegabel mit 50-mm-Standrohren, Zug- und Druckstufe einstellbar, hinten Alu-Kastenschwinge mit Zentralfederbein, Federbasis, Zug- und Druckstufe einstellbar, Federweg v./h. 285/320 mm, Speichenräder v. 1.85 x 21, h. 2.50 x 18, Reifen v. 90/90-21, h. 140/90-18, Einzelscheibe vorn, Doppelkolbensattel, d = 276 mm, Einzelscheibe hinten, Einkolbensattel, d = 240 mm

**Maße und Gewichte:** Radstand 1590 mm, Bodenfreiheit 340 mm, Sitzhöhe 1000 mm, Gewicht fahrfertig voll getankt 233 kg, zul. Gesamtgewicht 425 kg, Tankinhalt vorn 2 x 15 l, hinten 2 x 11 l

**Preis:** ca. 15.000 Euro

**Bezugsadresse:** African Queens, Holledaust. 9a, 85301 Geisenhausen, Tel.: 08441/18442, www.africanqueens.de

**Bei diesem Preis ist es vorstellbar, dass sie ein Einzelstück bleibt**

übliche Rallye-Instrumentarium schützt: Roadbook-Halter, IMO-Tripmaster und am Lenker montiertes GPS. Weiterhin jede Menge leichtes Carbon, geformt zu Instrumententräger, Airbox, Schutzblechen und Motorschutz. Breite Krallenrasten, zwei Seitenständer, mit denen sich das Monster aufbocken lässt, und eine bei KTM abgekupferte Kettenablage an der Schwinge. Abgeschraubt hat er

Forte ein Einzelstück bleibt. Was sie anderen Objekten der Begierde voraus hat: Sie lässt sich auch scheinbarweise kaufen. Und wenn das Glück in kleinen Portionen Einkehr hält, hat man eh länger was davon. Auch wenn das für viele wieder nur ein schwacher Trost ist.

*Christoph Driesen*

