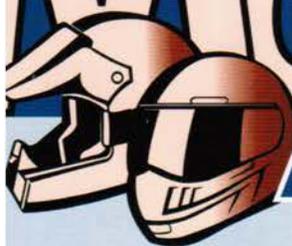


# Motorrad

## ABENTEUER



**neue Modelle 2002**

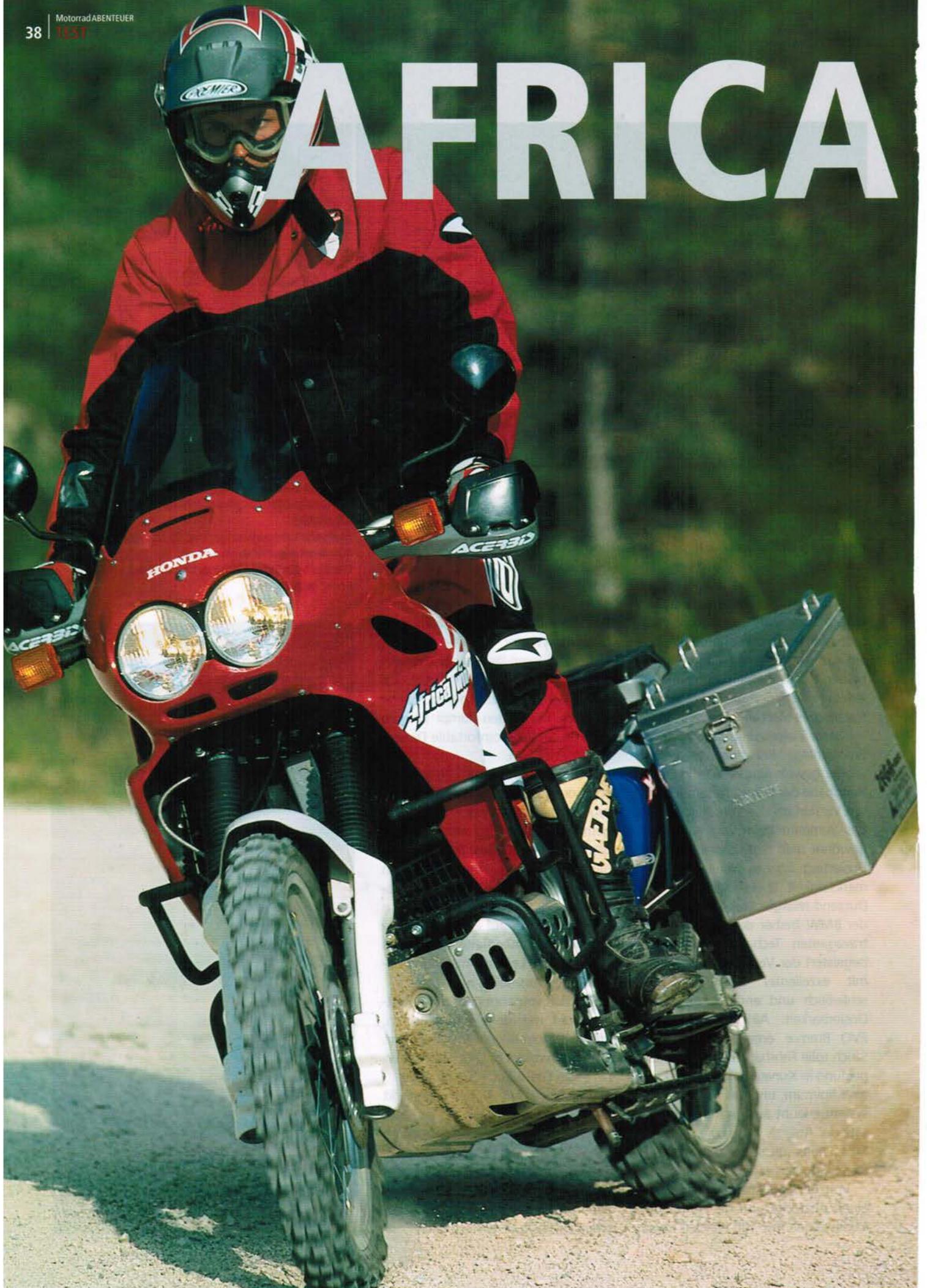


**Africa Twin**  
**Umbau-Spezial**

05/2001  
Okt./Nov.  
DM 9,80 € 5,01  
0575 € 5,45  
SFR 9,80  
LFR 239 € 5,93  
BFR 239 € 5,93  
DFR 50 € 6,72  
LIT 14.000 € 7,23  
PTAS 1.100 € 6,61



# AFRICA



# TWIN

TEST

# Dauerläufer

Auch im 13. Modelljahr bietet Honda mit der Africa Twin eine vielseitige und durchdachte Reiseenduro, deren Kultstatus schon fast den der BMW GS-Modelle erreicht. Über die Jahre hinweg wurde immer wieder überarbeitet und geändert, doch das Grundkonzept mit dem unverwüstlichen V2-Motor und dem gutmütigen Fahrverhalten besticht noch heute. Obschon so lange auf dem Markt, hat MotorradABENTEUER der robusten Reisebegleiterin noch einmal kräftig auf den Zahn gefühlt und anschließend diverse Möglichkeiten der Verbesserung getestet. **Text: Maxl Rainer, Fotos: Michael Müller**

**E**s dämmt schon, als ich an einer Mautstation bei Bozen meine ersten Lire abdrücke. Nach etwa drei Stunden zügiger Fahrt auf der Autobahn, dröhnt mir der Schädel und der Hintern schmerzt – von wegen Reiseenduro. Was soll das denn für ein Reisen sein, wenn man nach nicht einmal zwei Stunden Fahrt schon das Gefühl hat, dass die Sitzbank die Beckenknochen zermalmt.

Und laut ist sie! Egal ob Vollvisier- oder Endurohelm, die Verwirbelungen killen bei hohem Dauertempo die letzten Nerven. Wenn sie wenigstens Leistung hätte, die gute Twin, aber wenn man bei Tempo 140 und einer leichten Steigung auf der Autobahn den Hahn schon voll aufziehen muss, um nicht langsamer zu werden, dann hat das doch nichts mit entspanntem Reisen zu tun! Leicht enttäuscht vom hochgelobten Adventure-Bike, nehme ich die ersten Kurven auf den verwinkelten Straßen der Dolomiten unter die Räder.

Und gleich versucht sie mich zu versöhnen, indem sie den Asphalt taghell erleuchtet und so sanft über den Boden schwebt als wolle sie sagen: „Nicht so voreilig, du wirst schon sehen...“. Das Licht ist tatsächlich eine Wucht. Dank neuer Gesetzgebung darf auch die Twin



mit beiden Scheinwerfern gleichzeitig leuchten.

Wir nähern uns behutsam einer engeren Beziehung. Die auf der Autobahn anstrengende, weil zu aufrechte und den Verwirbelungen der Scheibe ausgesetzte Sitzposition, verhilft in kurvigem Geläuf zu einer überaus entspannten Fahrweise und bietet viel Gefühl für die Maschine. Doch für heute reicht's erstmal. Die

nächste Pension wird angefahren – Africa Twin und Fahrer haben Feierabend.

Am nächsten Tag stellt sich heraus, dass die Schwächen, die die XRV 750 auf der Anreise zeigte, weitgehend ihre einzigen sind. Ich nehme den ersten Pass unter die Räder und genieße in der kalten Morgenluft den Schutz der Scheibe, die zumindest Oberkörper und einen



Teil der Schultern erfolgreich vor Fahrtwind schützt. Dass der Helm Turbulenzen ausgesetzt ist, fällt bis knapp über Landstraßentempo nicht weiter ins Gewicht. Wir schweben förmlich über die Straße und die Twin verwöhnt mit einem überzeugenden Federungskomfort. Mit 220 Millimetern Federweg vorn und derer 214 hinten, markiert sie in Sachen Schluckvermögen die Obergrenze ihrer Klasse. Das schmale 21er-Vorderrad hält zielgenau die Spur und harmoniert perfekt mit dem feinfühlig ansprechenden Fahrwerk. Erst wenn Tempo ins Spiel kommt, zeigt die Komfortauslegung leichte Schwächen. Dann fängt sie dezent an mit dem Hintern zu schwingen und auf kurzen harten Wellen verliert das Vorderrad für ei-

nen Moment den Bodenkontakt. In diesen Situationen wünscht man sich die Möglichkeit, die Federelemente in Zug- und Druckstufe variieren zu können.

60 PS aus 750 Kubik sind keine üppigen Daten für ein Motorrad dieser Klasse, ein bisschen mehr Kraft dürfte schon an der Kette zerren. Ab 1500 Umdrehungen kann man das Gas anlegen, ab 2000 voll aufdrehen und den Motor munter bis in den rot markierten 8000er-Bereich schießen. Hier in den Bergen stellt sich jedoch der Genuss dann ein, wenn die Maschine mit halber Kraft sanft von Kehre zu Kehre schwingt. Schön elastisch hängt das Triebwerk am Gas, nervt nicht mit Lastwechseln und bietet in jedem Drehzahlbereich brauchbare Leistung.

Gut, der Punch beim Beschleunigen aus engen Kehren fehlt bei dieser derart sanften Motorcharakteristik.

Einen weiteren Beitrag zur Reise-tauglichkeit der Twin leistet die Sitzposition. Dank des recht großen Kniewinkels und der aufrechten Körperhaltung gibt's kaum Ermüdungserscheinungen. Der Lenker ist enduromäßig, einfach perfekt. Im übrigen sind die Armaturen hondatypisch robust und liegen gut zur Hand.

Auf über 2000 Metern rolle ich über die Passhöhe und beginne den Abstieg ins Tal. Jetzt müssen die Bremsen zeigen, was sie können. Die vordere Doppelscheibenanlage verfügt zwar über einen recht schwammigen Druckpunkt, die Bremsleistung ist allerdings über jeden Zweifel erhaben. Der hintere Stopper ist sehr gut zu dosieren und bietet keinen Anlass zur Kritik. Beide zusammen tragen zu dem einzigartig entspannten Gefühl bei, dass sich nach einiger Zeit auf der Africa Twin einstellt.

Im Vorbeifahren sehe ich den Einstieg in ein halb zugewachsenes Römersträßchen, das sich parallel zum ausgebauten Pass den Berg entlang schlängelt. Ohne lange zu fackeln biege ich ab und befinde mich auf einem engen Schotterweg, der mit Löchern und großen Steinen gespickt ist. Angenehm locker ist die Stehposition auf der Twin. Für mich – etwas länger geraten – könnte der Lenker noch eine Spur höher sein, aber ansonsten passt alles. Im Grunde ihres Herzens ist sie halt doch noch eine Enduro, die gute alte Twin. Solange es nicht zu schwierig oder steil wird, macht sich das Gewicht von gut 235 Kilogramm wenig bemerkbar. Die Bodenfreiheit könnte zwar größer sein, doch mit dem großzügigen Alu-Motorschutz kann man ruhigen Gewissens über die eine oder andere Kante rumpeln. 860 Millimeter Sitzhöhe sind im Gelände nicht wenig, dank der schmalen Sitzbank ist die Fuhre jedoch locker zu handeln. Im nächsten Teilstück – es geht schier unendlich bergauf – machen sich die sanfte Fahrwerks- und Motorcharakteristik richtig bezahlt. Verblüffend wie gut die Twin Bodenunebenheiten ausbü-

# Africa Twin im Wandel der Zeit

gelt und wie verblüffend leicht sich der Motor dosieren lässt. Über 230 Kilogramm Reiseeisen verlieren auf einmal ihren Schrecken! Leider setzt das straßenorientierte Profil der Serienreifen frühe Grenzen auf losem Untergrund.

Rein in die Kehre und mit Gas im leichten Drift wieder raus, vor der nächsten „Tornante“ wieder bremsen, und das Spiel geht wieder von vorn los. Das Vorderrad hält den Kontakt und läuft wie an der Schnur gezogen durchs Schotterbett. Grobstolligere Reifen wären jedoch wirklich angesagt.

Wieder zurück auf der Straße suchen wir – mittlerweile sind die Twin und ich richtig dicke Freunde geworden – die nächste Tankstelle auf. 23 Liter Tankinhalt reichen bei zügiger, gleichmäßiger Fahrweise rund 350 Kilometer, dies ergibt einen Durchschnittsverbrauch von 6,5 Litern. Auf schnellen Autobahnetappen genehmigt sich die „Afrikanerin“ auch mal derer acht.

Während der Mittagsrast betrachte ich in Ruhe meine neue Liebe. Traum vieler Fernreisender, Vielfahrer, Tourenfahrer und Alltagsfahrer. Schön verarbeitet ist sie. Saubere Schweißnähte am Einschleifenrahmen aus Stahl, stabile Speichenfelgen, eine formschöne, robuste und nicht zu üppige Verschalung machen viel vom robusten Wüstenflair aus, das dieses Motorrad seit jeher umgibt. Dazu kommen sinnvolle Details wie ein vorm Tank platzierter Luftfilter, der von oben schnell zugänglich ist und dank seiner Lage nur sehr langsam eine Staublung bekommt. Im Cockpit gibt's Tripmaster, zwei Tageskilometerzähler, Uhrzeit und noch allerlei mehr. Zu guter letzt denke ich über die fast legendäre Laufleistung des V2-Triebwerkes nach: über 100.000 Kilometer ohne Reparaturen sind für einen Twin-Motor keine Seltenheit!

Bei allen Vorzügen gäbe es aber doch noch ein paar Dinge, die man verbessern könnte: rein optisch ist sie ja schon aufregend, aber ein Tanksturzbugel würde sie noch rassistischer machen und ihr hübsches Kleid vor Kratzern schützen. Und mit einem Alu-Lenker wäre sie auch ganz

Inspiziert von der Rallyemaschine NXR wird Ende der Achtziger die Afrika Twin im Markt platziert. Von Anfang an eine Reiseenduro mit außerordentlichen Offroadqualitäten, zeichnet ihre Entwicklung in der 13-jährigen Modellgeschichte den Trend der gesamten Enduroszene nach: mehr Hubraum, mehr Leistung, weniger Geländetauglichkeit. Trotzdem hat sie sich bis heute das Flair einer Reisegefährtin für jedes Abenteuer bewahrt.



## RD 03

1988 erblickt das erste Twin-Modell das Licht der Welt. Der 52° V2-Motor basiert auf dem bekannten Transalp-Triebwerk – mit auf 647 Kubikzentimeter vergrößertem Hubraum. Für den Vorwärtsdrang sorgen 50 PS bei 7000 U/min, das maximale Drehmoment beträgt 55 Nm bei 5500 Touren. Zwei 32er-Gleichdruckvergaser beatmen die Brennräume durch je zwei Ventile, dem Auslasstrakt genügt eines. Das Zentralfederbein ist mit 210 Millimetern Arbeitsweg ausgestattet. Vorn arbeiten ein 21-Zoll Vorderrad und eine 43er-Telegabel mit 220 Millimetern Federweg. Der Motor übernimmt im Chassis eine tragende Funktion. Mit 220 Kilogramm ist die RD 03 das leichteste Modell der Twin-Baureihe, die Sitzhöhe beträgt 890 Millimeter. Farbe: blau-rot-weiß, damaliger Preis: 10.750 Mark.

## RD 04

Das Jahr 1990 bringt eine Neuauflage mit erstarktem 742 ccm Triebwerk. Der Vergaserquerschnitt wächst auf 34,5 Millimeter an, es

gibt einen externen Ölkühler, vergrößerte Kurbelwellenlager und eine verstärkte Kupplung. Die Leistung steigt auf 58 PS bei 7500 U/min. Weitere Modifikationen: längere Schwinge, Rahmenverstärkungen und eine Doppelscheibenbremse am Vorderrad.

Gewichtszuwachs: 17 Kilo. 1992 gibt's zusätzlich einen Tripmaster und neue Instrumente.

## RD 07

Mit der RD 07 gelingt es Honda 1993 noch einmal, die Fahreigenschaften der Twin zu verbessern. Beim Motor ist eine leichte Leistungssteigerung zu verzeichnen. 60 PS und 62 Nm stehen bei 6000 U/min an. Nochmals wird der Rahmen verstärkt. Der Luftfilter wird hinter den Tank verlegt. Der Tank fasst nur noch 23 Liter, die Sitzbank ist schmaler, die Sitzhöhe wurde um 2,5 Zentimeter reduziert. Zum ersten Mal rollt die Twin auf einem breiten 140er-Hinterrad. Die Modifikationen reduzieren das Gewicht auf 229 Kilo.



## RD 07 A

Die Veränderungen für 1996 betreffen nicht das Triebwerk, sondern sind vor allem durch die neuen Geräusch- und Abgasregelungen motiviert: Zündung, Luftfilter und Auspuff werden überarbeitet, der Verbrauch um einen Liter gesenkt. Leider werden die Federwege im Zuge der Modellpflege gekappt. Vorne fällt die Luftunterstützung weg, hinten verzichtet man auf die Druckstufenverstellung. Verkleidung samt Scheibe bekommen eine neue Form.



hübsch. Mit den dazugehörigen Lenkererhöhungen hätte man die Gute gleich ein wenig besser im Griff – vor allem im Gelände, beim Fahren im Stehen. Wenn wir schon dabei sind, richtig grobstollige Reifen wie den Karoo von Metzeler, würden dem Wüstenschiff endlich den nötigen Vortrieb abseits asphaltierter Pfade garantieren. Und dazu ein paar progressiv gewickelte Gabelfedern und ein strafferes Federbein, damit die Räder immer da bleiben, wo sie sein sollen. Um auch auf Fernreisen autark zu bleiben, wäre das stabile Touratech-Alu-Koffersystem recht. Um die Bequemlichkeit des Sitzmöbels auf langen Strecken zu verbessern gehört unbedingt eine andere Sitzbank drauf – bei African Queens wird man fündig. Ein höherer Windschild von Five Stars, der den Winddruck vom Helm nimmt. Mit einem

#### STAHLFLEX-BREMSLEITUNGEN

Bremsleistung und Standfestigkeit sind beim Original o.k., der zu weiche Druckpunkt nicht. Stahlflex-Bremsleitungen schaffen Abhilfe. Der Anbau sollte jedoch nur von technisch versierten Schraubern vorgenommen werden. Achtung: nach Anbau Entlüften nicht vergessen.



Anbauezeit: 1 Stunde

Preis: 199 DM

Bezug: Alphatechnik, Fon 08036-300720, [www.alphatechnik.de](http://www.alphatechnik.de)

#### SINTERMETALL BREMSBELÄGE

Die Originalbremsbeläge sind gut, zumal sie auch aus Sintermetall sind. Plant man allerdings kernige Offroadeinlagen, sollten neue Beißer her. Bessere Bremsleistung und erhöhte Haltbarkeit unter widrigen Bedingungen. Auch bei Nässe sind bessere Leistungen zu erzielen.



Anbauezeit: ca. 1/2 Stunde

Preis: ca. 60-70 DM (Markteinführung Anfang Oktober)

Bezug: Alphatechnik, Fon: 08036-300720, [www.alphatechnik.de](http://www.alphatechnik.de)

#### MOTORSTURZBÜGEL

Der pulverbeschichtete Sturzbügel von Five-Stars wird mittels Flacheisen und U-Profilen am vorderen Rahmenrohr, sowie der hinteren Motoraufnahme befestigt. Er hält auch grobem Fremdkontakt stand, ohne zu verbiegen oder Farbe zu verlieren.



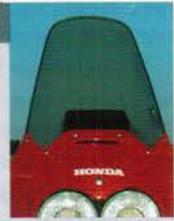
Anbauezeit: 1/2 Stunde

Preis: 269 DM

Bezug: JF Motorsport, Fon: 06002-910391

#### HOHER WINDSCHILD

Der Original-Schild schützt den Kopf nur unzureichend vor Fahrtwind. Mit dem höheren, getönten Five Stars-Pendant lassen sich lange Etappen ermüdungsfrei bewältigen: geringere Windgeräusche, kaum Winddruck. Im Gelände stört die eingeschränkte Sicht aufs Vorderrad.



Anbauezeit: 5 Minuten

Preis: 184 DM

Bezug: JF Motorsport 06002-910391, [www.jfmotorsport.de](http://www.jfmotorsport.de)

#### GABELFEDERN UND FEDERBEIN

Das serienmäßige Fahrwerk ist zu soft. Hier helfen Gabelfedern und stufenlos einstellbares Federbein von White Power. Progressive Wicklung und straffere Auslegung sorgen vor allem offroad für mehr Reserven. Auch im Straßenbetrieb mit Sozius wärmstens zu empfehlen.



Anbauezeit: Gabelfedern/Öl 30 Minuten, Federbein 45 Minuten

Preis: Gabelfedern 179 DM, Federbein: 1249 DM

Bezug: Stamsnijder-Oldie Juffinck Products, Fon: 05941-920780

#### SITZBANK

Über die neue Bank freut sich die geplagte Twin-Besatzung. Im Bereich des Fahrers ist sie breiter und straffer gepolstert. Vorteil: der Kniewinkel vergrößert sich. Kleine Zeitgenossen aufgepasst (+ 4 cm). Sitzfläche aus schwarzem Nubukleder, Seitenflächen aus Rindsleder.



Anbauezeit: 1 Minute

Preis: 798 DM, Regenhaube: 88 DM

Bezug: African Queens, Fon: 08441-18442, [www.africanqueens.de](http://www.africanqueens.de)

zusätzlichen Hauptständer wäre die Kette besser zu pflegen und das Bike stünde auf jedem Untergrund stabil. Damit die Twin auch beim Thema Bremsen nicht zu kurz kommt, verpasse ich ihr gleich noch ein paar

Stahlflex-Bremsleitungen und off-roadtaugliche Sinter-Metall-Bremsbeläge. Bleibt nur noch eine Auspuffanlage mit ABE von Sebring, damit sie endlich auch so klingt wie sie aussieht.

Der Ober weckt mich unwirsch. Ich bin bei all der Träumerei doch glatt eingeschlafen. Also zahle ich und starte die Twin, um mit ihr genüsslich durch das warme Nachmittagslicht zu gleiten. Unterwegs kommen sie wieder, all die Gedanken, wie man dieses gute Motorrad noch weiter verbessern könnte. ■



#### FAZIT

Die Africa Twin hat in all den Jahren nichts von ihrer Faszination eingebüßt. Diese Faszination eröffnet sich meist erst auf den zweiten Blick: es gibt wohl kaum ein Motorrad, das auf Dauer so vielseitig, robust und angenehm zu fahren ist wie Honda's XRV 750. Wer viel Leistung auf der Straße will, ist mit der Twin falsch bedient, wer auf stressfreies Fahren steht und dezenten Offroad-Spaß sucht, kann von den Vorzügen der Twin nur profitieren.

#### REIFEN

Die werkseitig montierten Michelin oder Bridgestone Reifen sind auf der Straße vortrefflich. Offroad sollte auf Metzeler Karoo umbereift werden. Auf losem Untergrund gibt's ordentlich Grip und gute Seitenführung. Auf der Straße Abstriche bzgl. Geradeauslauf und Handlichkeit.



Anbauzeit: maschinell 1/2 Stunde, von Hand 1 1/2 Stunden

Preis: vorne: 103 DM, hinten: 149 DM

Bezug: Fachhandel, Infos: [www.metzeler.de](http://www.metzeler.de)

#### AUSPUFF

Ähnlich groß und nur wenig leichter, als das Original besticht die Sebring-Anlage vor allem durch Optik, Sound und perfekte Passform. Im mittleren Drehzahlbereich fühlt sich der Auspuff jedoch schwächer an als das Original. Trotzdem eine Top-Performance.



Anbauzeit: 15 Minuten

Preis: 839 DM

Bezug: MIZU Motorradtechnik, Fon: 07731-90670, [www.mizu.de](http://www.mizu.de)

#### HANDPROTEKTOREN

Zwar hat die Twin serienmäßige Handprotektoren, die im Falle eines Falles das Größte verhindern. Die geschlossenen Acerbis-Nachrüstteile sind jedoch weit stabiler und bieten mit aufgeschraubten Spoilern guten Wetterschutz. Perfekte Protektion für Hebel und Armaturen.



Anbauzeit: 30 Minuten

Preis: Protektoren 100 DM, Spoiler 30 DM

Bezug: Touratech, Fon: 07728-92790, [www.touratech.de](http://www.touratech.de)

#### HÖHERER LENKER

Der strebenlose, konische Aluminiumlenker besticht durch gute Kröpfung und hohe Stabilität. Zusammen mit den gefrästen, 30 mm (60mm) hohen Alu-Adaptoren ist die Lenkerposition ähnlich wie beim Original. Achtung: bei Montage müssen die Armaturen geändert werden!



Anbauzeit: 1 Stunde

Preis: Lenker 178 DM, Klemmsatz (60 mm) 147 DM

Bezug: Touratech, Fon: 07728-92790, [www.touratech.de](http://www.touratech.de)

#### HAUPTSTÄNDER

Serienmäßig gibt's keinen Hauptständer. Vorteil des Five-Stars-Ständers: eine eingeschweißte Stahlplatte zum Schutz des Pro-Link Systems. Leider lässt sich die Twin jetzt nur schwer – mittels geschraubtem Griff an der Soziasfußbraste – aufbocken.



Anbauzeit: 45 Minuten

Preis: 209 DM

Bezug: JF Motorsport, Fon: 06002-910391, [www.jfmotorsport.de](http://www.jfmotorsport.de)

#### KOFFER-SYSTEM

Passend zum Twin-Image gibt's das Zega-Alukoffer-System. Der stabile Träger ist fest mit dem Rahmen verschraubt. Die Boxen sind extrem stabil. An den Deckeln sind zusätzlich Verzurrösen angebracht.



Anbauzeit: 2 1/2 Stunden

Preis: 1154 DM

Bezug: Touratech, Fon: 07728-92790, [www.touratech.de](http://www.touratech.de)