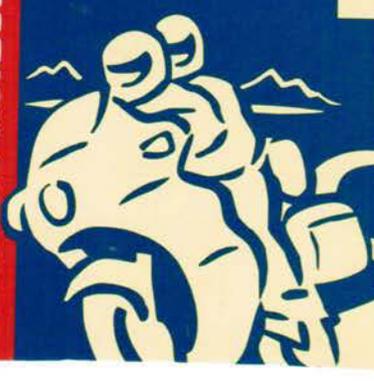


uni 2001

REPORTAGEN • TEST • TECHNIK



WIRTSCHAFTS
ZEITUNG



Touren- fahrer

6/2001

DM 8,50

S 67,-/sfr 8,50
hfl 10,75/bfr 207,-
lfr 205,-/Lit 12.000
Pta 1.000,-/Dr 2.100,-
SIT 1.630,-/DR 2.000,-

36 Seiten

Entwicklungshilfe



Der afrikanische Twin kommt zwar auch ohne Hilfsmaßnahmen recht gut klar, trotzdem können ein paar Care-Pakete nie schaden. Wir haben kräftig ausgepackt.

Sie ist die letzte einer aussterbenden Art. Auf allen Pisten dieser Welt zuhause, mit unkaputtbarem V2 und einer Optik, die selbst beim kurzen Wochenend-Trip Träume vom Dakar-Einsatz oder der nächsten Algerien-Tour schürt. Hondas Africa Twin gilt als eines der beliebtesten Gefährte sowohl bei weitgereisten Globetrottern, wie unter harmlosen Tourenfahrern, die die Universalität und Zuverlässigkeit der Honda-Enduro im Alltagsbetrieb zu schätzen wissen.

Grund genug, uns – trotz mittlerweile geringer Verkaufszahlen – bereits zum dritten Mal intensiv mit der Twin auseinanderzusetzen, denn die

Wunschliste ihrer Eigner ist lang.

Das ultimative Motortuning bei gleichbleibender Standfestigkeit können wir zwar immer noch nicht präsentieren, aber dafür haben wir versucht, dem Fahrwerk, an dem die Sparmaßnahmen der letzten Jahre keineswegs spurlos vorüber gegangen sind, mittels anderer Federbeine und Gabelfedern wieder ordentlich auf die Sprünge zu helfen. So gerüstet werden Afrika-Trip und Serpentinhatz garantiert nicht zum Eiertanz.

Geordert wurden die jeweils preisgünstigsten Federbeine der einzelnen Anbieter. Öhlins bietet für die Twin allerdings

nur den sündhaft teuren Stoßdämpfer in Vollausrüstung an, weshalb das schwedische Nobel-Produkt isoliert betrachtet werden muss. In dieser Preis- und Ausstattungskategorie haben nämlich auch die anderen Hersteller Federbeine anzubieten, die andere Resultate bringen dürften, als die getesteten Exemplare.

Nach wie vor beliebt – für den Alltag oder die große Tour

Ebenfalls häufig kritisiert wird der säuselnde Sound der bleischweren Auspuffanlage. Vier Hersteller konnten uns Alternativen mit EG-ABE bieten; der Rest der Zubehörindustrie zuckte nur mit den Schultern, oder war an einem

Test der eigenen Produkte nicht interessiert, weil die Nachfrage zu gering sei.

Verbesserung des Windschutzes und Sitzkomforts der Twin sind gern geäußerte Wünsche. Die Empfehlung von Alternativen aber ist eine eher heikle Sache, weil primär von Sitzposition und individuellen Empfindungen abhängig. Des-

halb bitte keine Proteste, falls Sie bei der Beurteilung der Verkleidungsscheiben und Sitzbänke zu ganz anderen Ergebnissen kommen als wir.

Schlussendlich haben wir uns noch umgesehen, welche Tanks zur Zeit am Markt zu haben sind. Schließlich können Reisen mit der Twin gar nicht weit genug weg führen.

Christoph Driesen

Bläser-Quintett

Eins gleich vorweg: Mehrleistung gibt's nicht, jedenfalls nicht mit einem egal Topf. Das sollte mittlerweile jedem klar sein. Dass der Honda-Auspuff das Zeitliche segnet, ist ebenfalls unwahrscheinlich, da er der Witterung durch eine Ummantelung aus Edelstahl trotzt.

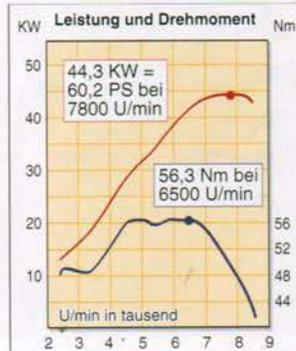
Argumente, die für den Tausch des Serien-Schallämpfers sprechen, gibt es trotzdem: Zwischen zwei und fünf Kilo sparen die Nachrüst-

anlagen gegenüber dem fast acht Kilo schweren Honda-Teil ein. Ob sie besser aussehen, möchten wir nicht entscheiden – zumindest sind sie deutlich filigraner gefertigt. Den wahrscheinlich wichtigsten Kaufanreiz erfüllen sie zudem alle: Mit einem kernigen, dumpfen Bollern, das ungestraft am Sonntagmorgen erklingen darf, ohne zornige Blicke der Nachbarschaft nach sich zu ziehen, bekommt die Twin endlich den Sound, den sie verdient.



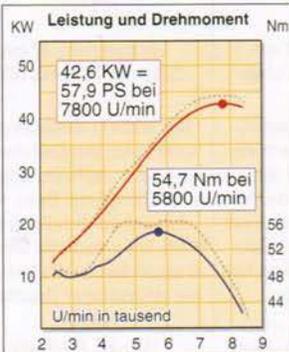
Honda-Original

Preis: 1172,90 Mark
Typ: Reflexions-Dämpfer
Gewicht: 7860 Gramm
Länge Schalldämpfer: 540 mm
Durchmesser: 125 mm
Charakter: Das voluminöse, einteilige Original bietet ausgewogene Leistungsabgabe und eine füllige Drehmomentkurve im wichtigen mittleren Bereich, die in dieser Form von keinem Zubehöranbieter erreicht werden. Fast acht Kilo Gewicht sind objektives, kaum hörbare Lebensäußerungen subjektives Manko des dicken Topfs.
Fazit: Unter rationalen Gesichtspunkten scheint ein Tausch kaum lohnenswert. Aber wer denkt schon ausschließlich rational?
Anbieter: Honda-Händler



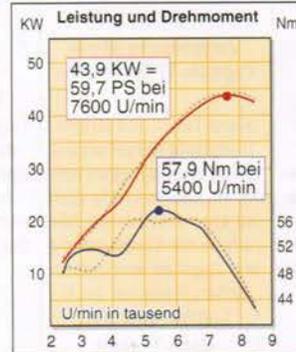
African Queens Oval

Preis: 664,98 Mark (Edelstahl)
 690,41 Mark (Carbon)
Typ: Absorptions-Dämpfer
Gewicht: 2980 Gramm
Länge Schalldämpfer: 510 mm
Durchmesser: 90/125 mm
Charakter: Extrem leichter Dämpfer, der wegen geringem Durchlass viel Rückstau entwickelt. Ab 3500 Touren fällt die Leistung beständig zwei bis drei PS unter Serienniveau. Befestigung nur mittels Schelle; Aufnahme an Fußraste entfällt. Kerniger Baller-Sound.
Fazit: Die schwächste Leistung, aber gerade mal drei Kilo schwer. Nur etwas für Gewichtsfetischisten.
Anbieter: African Queens



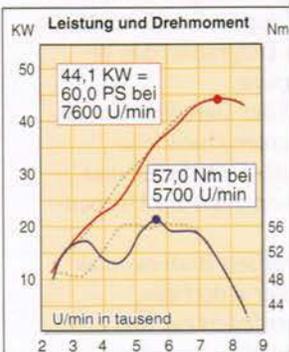
BSM Future Extreme

Preis: 699 Mark (Edelstahl/Titan)
 849 Mark (Carbon)
Typ: Absorptions-Dämpfer
Gewicht: 3330 Gramm
Länge Schalldämpfer: 520 mm
Durchmesser: 115 mm
Charakter: Sauber verarbeiteter Dämpfer in ansprechender Optik. Endkappe lässt sich entfernen, dann natürlich illegal. Deutlich erstärkter Antritt im unteren Drehzahlrittel und zwischen 5000 und 6000 Umdrehungen, bei Einbußen in der Mitte. Spitzenleistung fast identisch zur Serie. Kernig poltern der Sound mit gelegentlichem Patschen im Schiebebetrieb.
Fazit: Leicht, schön und gute Performance. Einer der Favoriten.
Anbieter: BSM



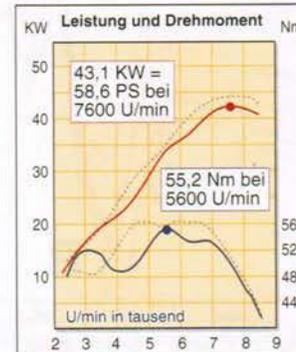
Figaroli

Preis: 599 Mark (Edelstahl/Carbon)
 699 Mark (Titan)
Typ: Reflexions-Dämpfer
Gewicht: 4300 Gramm
Länge Schalldämpfer: 510 mm
Durchmesser: 115 mm
Charakter: Das Italo-Rohr präsentiert ähnliche, aber noch ausgeprägtere Kurven als der BSM-Dämpfer. Also: Besserer Antritt ab Standgas mit deutlichem Loch zwischen 4000 und 5000 Umdrehungen und gleicher Spitzenleistung wie die Serie. Gut verarbeitet, aber der Dämpfer wird sehr nah am Seitendeckel montiert. Klangbild: Aggressives Ballern.
Fazit: Minimal schwerer, dafür etwas kräftiger als der BSM-Topf. Somit ebenfalls Favorit.
Anbieter: Götz GmbH



Sebring

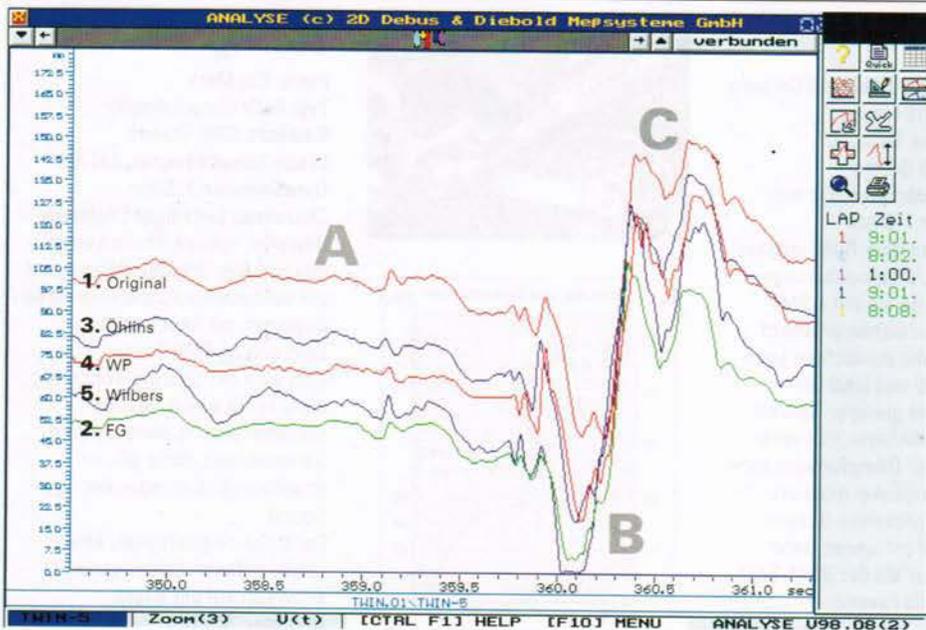
Preis: 839 Mark
Typ: Reflexions-Dämpfer
Gewicht: 5780 Gramm
Länge Schalldämpfer: 530 mm
Durchmesser: 115 mm
Charakter: Einteiliger Edelstahl-Dämpfer, optisch ähnlich voluminös wie das Original. Wieder mal ein sehr starker Antritt in unteren Regionen mit deutlichem Einbruch ab 3500 Touren, von dem sich der Sebring-Topf nicht mehr recht erholt. Bis zur Maximalleistung bleibt er unter Serienniveau, dafür gibt es unaufdringlichen, aber kernigen Sound.
Fazit: Solide gearbeitet, aber relativ schwer. Leider etwas schwach auf der Brust.
Anbieter: MIZU





Fünf Federbeine im Überblick

Hersteller	1. Original (Showa)	2. FG Engineering	3. Öhlins	4. White Power	5. Wilbers
Lieferumfang	Federbein mit schlauchverbundenem Ausgleichsbehälter, Federbasis stufenlos einstellbar	Federbein mit stufenlos einstellbarer Federbasis, Höhenverstellung und 28fach einstellbarer Zugstufendämpfung	Federbein mit schlauchverbundenem Ausgleichsbehälter, Federbasis stufenlos hydr. einstellbar, Zugstufe 60fach, Druckstufe 23fach einstellbar	Federbein mit stufenlos einstellbarer Federbasis und 11fach einstellbarer Zugstufendämpfung	Federbein mit stufenlos einstellbarer Federbasis und 22fach einstellbarer Zugstufendämpfung
Preis	1256,69 Mark	879 Mark	1.809,14 Mark	849 Mark	799 Mark
Länge	410 mm	400 - 420 mm	410 mm	410 mm	415 mm
Einstellbereich Federbasis	30 mm	65 mm	10 mm hydr., Grundeinstellung nur nach Zerlegung	45 mm	73 mm
Grundeinstellung bei Anlieferung	Vorspannung 17 mm	Vorspannung 38 mm Zugstufe 11 Klicks offen	Vorspannung 35 mm Zugstufe 17 Klicks offen Druckstufe 17 Klicks offen	Vorspannung 15 mm Zugstufe 4 Klicks offen	Vorspannung 42 mm Zugstufe 14 Klicks offen
Fazit	Weiche Feder lässt das Heck auch bei starker Vorspannung sehr tief stehen und bietet wenig Reserven. Die relativ straffe Dämpfung würde mit härterer Feder gut funktionieren.	Harte Feder und straffe Dämpfung sprechen auf kleine Unebenheiten wenig an, nehmen tiefe Wellen aber mit Bravour. Mit reduzierter Vorspannung und Zugstufe wird neben hohen Reserven auch Komfort geerntet.	Testexemplar mit zu weicher Federrate für 80-kg-Person. Ansprechverhalten und Dämpfung homogener als beim Seriendämpfer, zudem über immensen Bereich an nahezu alle Anforderungen anpassbar.	Vergleichbar mit dem FG-Federbein, aber noch ein Quäntchen straffer abgestimmt. Top für wilde Pistenritte, gern auch zu zweit und mit Gepäck. Für Solo-Straßenfahrer ein bisschen zu unkomfortabel.	Der Wilbers-Stoßdämpfer spricht am sensibelsten an und nutzt viel Federweg bei guter Dämpfung. Beim Komfort auf der Straße erste Wahl. Für ernsthaftige Offroad-etappen besser die Variante mit einstellbarer Druckstufe wählen.
Anbieter	Honda-Händler	Alpha-Technik	Zupin Moto-Sport	Stamsnijder-Older Juninck	Wilbers Products



Nachgemessen

Subjektive Fahreindrücke sind gut, aber Messungen sind besser. Mittels Data-Recording haben wir die Federbeine in verschiedenen Fahrsituationen analysiert. Der Screen-Shot zeigt die Aufzeichnungen beim Überfahren einer Kuppe mit 100 km/h, die Skala links im Diagramm den benötigten Federweg.

A: Anfahrt auf der Geraden. Gut zu erkennen das unterschiedliche Höhenniveau der Federbeine und das Ansprechverhalten auf Unebenheiten.

B: Hinterrad verliert Bodenkontakt und Stoßdämpfer federt aus.

C: Stoßdämpfer federt ein und nivelliert sich anschließend wieder.



Gabelfedern

Hersteller	Original	Hyperpro	White Power	Wilbers	Wirth
Lieferumfang	2 Paar Gabelfedern, verschieden linear gewickelt	Gabelfedern, progressiv gewickelt, Öl SAE 15	Gabelfedern, progressiv gewickelt, Öl SAE 7,5	Gabelfedern, progressiv gewickelt, Öl SAE 7,5	Gabelfedern, progressiv gewickelt
Preis Federn / 2 Liter Öl	262,40 Mark (ohne Öl)	249 Mark (inkl. 1l Öl) 29,90 Mark (1 l)	179 Mark 49,90 Mark	179 Mark 49,80 Mark	159 Mark (ohne Öl)
Länge	565 + 70 mm	645 mm	655 mm	660 mm	630 mm
Luftkammer	160 mm	185 mm	160 mm	160 mm	160 mm
Negativfederweg	57 mm	45 mm	55 mm	45 mm	45 mm
Fazit	Die Twin-Gabel steht relativ tief in den Federn und bietet etwas wenig Reserven bei harten Offroad-Ritten oder voller Beladung. Gutes Ansprechverhalten, aber etwas mehr Progression für den restlichen Federweg wäre wünschenswert.	Die auf halber Länge stetig steigend progressiv gewickelten Federn bieten exzellentes Ansprechverhalten, gepaart mit toller progressiver Wirkung über den gesamten Federweg. Sehr empfehlenswert.	Die WP-Federn weisen denselben Negativfederweg wie die Originale auf und sind diesen auch in ihrer Wirkung sehr ähnlich. Das Ansprechverhalten wird leicht getopt, aber die Progression dürfte stärker ausfallen.	Sehr gutes Ansprechverhalten, prima Progression. Mit den Wilbers-Federn geht die Honda-Gabel nicht so schnell in die Knie und ist auf der Straße sehr gut bestückt. Nur die Hyperpro-Produkte können's noch besser.	Die Wirth-Federn gehen spürbar straffer zur Sache als die Originale. Die Sensibilität der Gabel nimmt leicht ab, dafür steigen die Federreserven. Vor allem für Offroad-Einsatz eine gute Wahl; im Straßenbetrieb aber ausreichend komfortabel.
Anbieter	Honda-Händler	Wilbers Products	Stamsnijder-Olde Juninck Suspension Products	Wilbers Products	Wirth-Federn

Polstermöbel

Das wahrscheinlich meist verfluchte Teil der Twin dürfte die Serien-Sitzbank sein. Ausreichend dimensioniert, aber schlecht gepolstert, verursacht das Sitzmöbel

fast genauso schnell ein schmerzendes Hinterteil wie der Schwebebalken einer Sport-Enduro.

Alternativen bieten neben SW Mo-Tech und African



Erlösung für schmerzende Hintern: Touratech offeriert die tadellos gepolsterte Sitzbank als Zwei-Personen-Variante und als Solo-Version mit zusätzlichem Gepäckträger.

Queens (siehe »Tourenfahrer« 8/99) jetzt auch die bädischen Tüftler von Touratech. Neue Formgebung und straffe Polsterung der Bänke konnten uns auch bei längeren Sitzungen überzeugen; zudem wertet der

zweifarbige Bezug die Twin optisch auf.

Die Doppelsitzbank kostet 514,38 Mark, die Solo-Variante mit Alu-Gepäckbrücke auf Stahlrohr-Träger kommt auf 620 Mark.



Ruhe vor dem Sturm

Wind- und Wetterschutz – immer wieder ein heiß diskutiertes Thema. Dabei ist das Konzept der Serienscheibe gar nicht schlecht. Der Druck wird nur vom Oberkörper ferngehalten, wodurch kaum jemand über lästige Turbulenzen am Kopf klagen dürfte. Nervig natürlich dertosende Fahrtwind, der den Twin-Piloten nach der ersten Urlaubstour zu Experimenten mit anderen Scheiben treibt.

Die Beurteilung der höheren Nachrüst-scheiben gestaltet sich schwierig, weil das Ergebnis nicht nur bei unterschiedlicher Fahrergröße verschieden ausfällt, sondern selbst bei gleich großen Personen differiert, wenn man schon allein zwei Zentimeter weiter vorn oder hinten, kerzengerade oder leicht gebeugt sitzt. Bei der Lärmentwicklung spielen natürlich auch das subjektive Empfinden und der Helmtyp eine wichtige Rolle. Unsere Erfahrungen beruhen auf 1,83 Meter Fahrergröße, Körperhaltung leicht gebeugt. Gefahren wurde mit Airoh-Integralhelm.



Honda-Original

Preis: 445,22 Mark

Höhe: 280 mm

Montage: wird mittels sechs Schrauben an Cockpitverkleidung befestigt

Fazit: Oberkörper wird im Brustbereich vom Winddruck entlastet, Kopf liegt weitestgehend turbulenzfrei komplett im Luftstrom. Verwirbelungen treten im Schulter- und Oberarmbereich auf.

Starke Windgeräusche, Motor ist bei Autobahntempo nicht mehr zu hören.



Five-Stars-Maxi-Scheibe

Preis: 174 Mark

Höhe: 415 mm

Montage: wie Original-Scheibe

Fazit: Kopf wird im oberen Stirnbereich angeströmt und vom Winddruck entlastet. Keine Turbulenzen im Sichtbereich, leichte Turbulenzen an Helmseiten. Auftretende Verwirbelungen im Schulter- und Oberarmbereich nahezu identisch wie bei Original-Scheibe. Starke Wind- und Dröhngeräusche, Motor ist kaum zu hören. Weniger Winddruck, aber viel Lärm – eine Überlegung wert.



MRA-Tourenscheibe

Preis: 149 Mark (farbig 164 Mark)

Höhe: 320 mm

Montage: wie Original-Scheibe

Fazit: Kopf wird auf Augenhöhe angeströmt. Leichte Turbulenzen im Sichtbereich, ansonsten Entlastung vom Winddruck. Leicht verbesserter Schutz an Schultern und Oberarmen. Starke Wind- und Dröhngeräusche, Motor ist kaum zu hören.

Besserer Schutz um den Preis von Turbulenzen – nicht jedermanns Sache.



MRA-Vario-Scheibe

Preis: 279 Mark

Höhe: 370 bis 420 mm stufenlos einstellbar

Montage: Untere Scheibe wie Original. Obere Scheibe wird mittels zweier Rändelschrauben daran befestigt.

Fazit: Bei tiefster Einstellung Anströmung im Stirnbereich, komplett ausgefahren völliger Schutz des Kopfs und verbesserter Schutz von Schultern und Oberarmen. Sehr geringes Geräuschniveau. Selbst bei Vollgas fast ausschließlich Motorgeräusche zu hören.

Gewöhnungsbedürftige Optik, aber absolut empfehlenswert.



Touratech-Spoiler

Preis: 115,39 Mark

Höhe: Serienscheibe wird um 7,5 cm erhöht.

Montage: Wird auf die Original-Scheibe aufgesteckt und mittels Spanngurt am Instrumententräger gesichert. Neigungswinkel einstellbar.

Fazit: Kopf wird vom Winddruck entlastet und nur noch im oberen Stirnbereich mit geringen Verwirbelungen angeströmt, Sichtbereich ist turbulenzfrei. An Schultern und Oberarmen kein verbesserter Schutz. Starke Windgeräusche. Pfiffige, effektive Lösung, die nach Autobahntappen in Sekundenschnelle entfernt werden kann.

Reichweite garantiert

Sechs Fronttanks zwischen 35 und 43 Liter Volumen plus einen Satz Hecktanks konnten wir für die RD 07 ausfindig machen. Bei der Auswahl sollte man sich über Vor- und Nach-



7 Tanks im Überblick

Volumen	Material	Preis	Anbieter
35 l-Fronttank	GfK	1.991,03 Mark	African Queens
35 l-Fronttank	Aluminium	3.500,94 Mark	African Queens
43 l-Fronttank	Polyamid	1.899,00 Mark	African Queens
45 l-Fronttank	GfK	1.699,62 Mark	African Queens
56 l-Fronttank	GfK	1.899,00 Mark	African Queens
43 l-Fronttank	Polyamid	1.936,27 Mark	Touratech
2 x 7 l-Hecktank	GfK	2.053,62 Mark	African Queens

Einen Alu-Tank mit 35 Liter Volumen gibt es nur von African Queens. Beim Umbau ist eine Benzinpumpe (r.) manchmal unumgänglich.

teile der verwendeten Materialien allerdings im Klaren sein. Alu ist leicht und robust, erfordert im Schadensfall aber ein

entsprechendes Schweißgerät.

In glasfaserverstärkten Kunststoff schlägt man sich schnell ein Loch, entsprechendes Reparaturmaterial sollte immer dabei sein. Die unproblematischste Variante stellt Polyamid dar, das nahezu unzerstörbar und lackierfähig ist.

Volles Programm

Lang hat's gedauert, aber jetzt widmen sich auch die Spezialisten von Touratech der Twin. Garniert mit 43-Liter-Tank, Einzelsitzbank, den bewährten Zega-Boxen, maßgeschneidertem Tankrucksack und Hecktasche steht Fernreisen nicht mehr viel im Weg. Fahrwerksseitig vertrauen die Touratechler auf Wirth-Federn, Öhlins-Dämpfer und Conti-TKC 80-Bereifung; für

den Fall der Fälle halten Sturzbügel und Lenkerprotektoren das Größte von der geliebten Twin ab.

Auspuffseitig wird das Sebring-Rohr mit neuer, formschöner Blende verbaut; die Bremswirkung wird durch den Einsatz von Stahlflex-Leitungen optimiert. Ferner gibt's vom Alu-Kettenschutz bis zur Scheinwer-



Falls Sie unstillbaren Hunger nach Informationen aller Art haben, sollten Sie schnell die Nummer von Touratech wählen und sich diesen Cockpit-Umbau besorgen.

fer-Abdeckung viele nette Gimmicks, die der Twin gut zu Gesicht stehen. Highlight, wie immer, der Cockpit-Umbau: Eine Grundplatte nimmt Road-

bookhalter, IMO und Kontrolllampeneinheit auf. Je nach Lust und Geldbeutel kann dies auch noch um GPS und Nav-Assistent ergänzt werden.



Bezugsadressen:

African Queens, Tel.: 08441/18442, www.africanqueens.de

Alpha-Technik, Tel.: 08036/300720
BSM, Tel.: 06126/6036, www.bsm-exhausts.com

Götz, Tel.: 07476/933150, www.goetz-motorsport.de

JF Motorsport, Tel.: 06002/910391, www.jfmotorsport.de

MIZU, Tel.: 07731/90670, www.mizu.de

MRA-Klement, Tel.: 07663/93980, www.mra.de

Stamsnijder-Older Juninck, Tel.: 05941/920780, www.wp.nl

Touratech, Tel.: 07728 / 92790, www.touratech.de

Wilbers Products, Tel.: 05921/6057, www.wilbers.de

Wirth Federn, Tel.: 04189/811020, www.wirth-federn.de