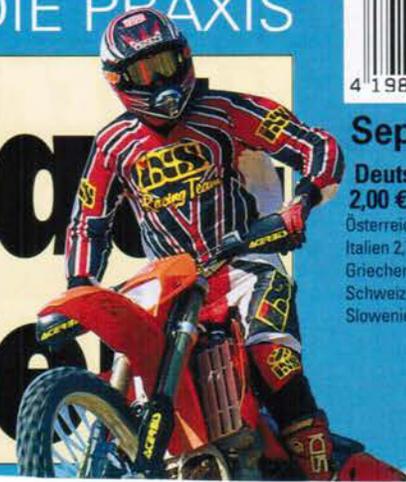


TEST UND TECHNIK FÜR DIE PRAXIS

nu
2,-

Motorrad-
fahrer

Motorrad- fahrer



September 2002

Deutschland
2,00 €
Österreich 2,25 € • BeNeLux 2,35 €
Italien 2,70 € • Spanien 2,70 €
Griechenland 2,70 € • Finnland 3,50 €
Schweiz 3,90 sfr
Slowenien 570 SIT

DAUERLÄUFER

HONDA XRV 750 AFRICA TWIN



Der **letzte** Afrikaner

Sie hat uns begleitet beim Brötchenholen, bei Amateur-Rallyes und bei der Weltumrundung. Jetzt ist endgültig Schluss damit. Im nächsten Jahr nimmt Honda die Africa Twin aus dem Programm.

Jetzt bloß nicht heimlich eine Träne verdrücken, weil sie demnächst von uns geht. Man hätte sie schließlich kaufen können und kann es noch immer, aber es tut halt kaum noch jemand. Honda schaut sich das jetzt immerhin schon ein paar Jährchen an, dass man sich eigentlich wundern muss, warum der Geduldsfaden nicht schon eher gerissen ist und die Africa Twin immer noch im Programm blieb, während Abenteuer-Ikonen wie Zweiventil-GS und Ténéré längst sang- und klanglos begraben wurden.

Let's face it, Freunde. Die wilden Jahre sind vorbei. Die sechs Wochen Urlaub für den Westafrika-Trip gingen in der Studentenzeit, aber die kriegst

du heute bei keinem Chef durch. Was bleibt, sind die immer seltener werdenden Wochenend-Touren, bei denen man aber lieber ein paar Pferde mehr unterm Hintern hat, da-

Wer sich nicht zügelt, steckt den Kopf in den Sand

mit man pünktlich zum Abendessen wieder daheim ist. Und für ein bisschen Feierabend-Workout auf dem Offroad-Spielplatz gibt es nun wirklich besseres Material. Traurig, klar, aber zeitgleich mit dem Ausfall

unserer Haare und dem Wachsen unseres Bäuchleins wurde der Alleskönnerin Africa Twin der Nährboden entzogen.

Für alle, die sich noch auflehnen wollen gegen Lethargie, Konformismus und Zeitdruck: Das Abenteuer auf zwei Rädern ist für lächerliche 8.690 Euro plus ein paar Taler für die Nebenkosten zu haben, und ernsthaftige Weltenbummler können

eigentlich nix verkehrt machen.

Auf Europas Straßen fällt es natürlich nicht ganz leicht, sich damit abzufinden, dass man sowohl bei Top-Speed als auch an der Ampel von einer unscheinbaren und obendrein fünf PS

schwächeren 650er-Transalp stehen gelassen wird. Man wird die Faust ballen, weil Honda auf die langjährigen Rufe nach mehr Leistung als die zurückhaltenden 60 PS nicht reagiert hat, aber spätestens wenn du den Bosphorus überquert hast, gerät das alles in Vergessenheit.

So mager 174 km/h Top-Speed auf deutschen Autobahnen wirken mögen – hier fährst du nur halb so schnell und hast trotzdem schon ein Bein im Grab. Auch die sehr lineare, unspektakuläre Leistungsabgabe, die niemals für Herzklopfen sorgt, ist plötzlich genau das Richtige, weil auf den



Technische Daten

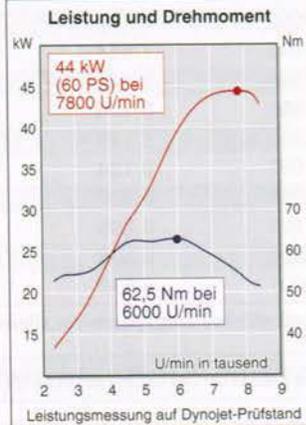
Motor: Leistung 44 kW (60 PS) bei 7500 U/min, max. Drehmoment 62 Nm bei 6000 U/min, wassergekühlter Zweizylinder-V-Motor, Hubraum 742 cm³, Bohrung x Hub 81 x 72 mm, drei Ventile pro Zylinder, je eine oben liegende Nockenwelle, Nass-Sumpfschmierung, 36er-Gleichdruckvergaser, E- Starter

Kraftübertragung: Fünfganggetriebe, mech. betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, O-Ring-Kette

Fahrwerk: Einschleifenrahmen aus Stahl, 43-mm-Telegabel, Alu-Schwinge, Zentralfederbein, Federweg v./h.: 220/214 mm, Speichenräder, v. 90/90-21, h. 140/80-17, v. Doppelscheibe mit Doppelkolben-Schwimmsattel, h. Einzelscheibe mit Einkolben-Schwimmsattel

Maße und Gewichte: Radstand 1565 mm, Sitzhöhe 865 mm, Leergewicht 235 kg, Tank 23 l

Preis: 8.690 Euro zzgl. Nk.



Vmax solo: 174 km/h

0 - 100 km/h solo: 4,8 sec

50 - 120 km/h solo: 10,8 sec

Tachoabweichung: 1%

Testverbrauch: 5,5 l (Normal)

Reichweite: 418 km

Pisten schon für Überraschungsmomente genug gesorgt ist. Brummfrei, vibrationsarm und mit einem Säuseln aus dem dicken Endrohr schiebt sich dieser Dreiventiler unauffällig durchs Drehzahlband. Rund 62 Newtonmeter Drehmoment stehen zwischen 4500 und 7000 Touren beständig an – nicht die Welt und auch nicht das Traktor-Feeling eines Bo-

xers, aber genug, um überall durchzuackern. Böse Überraschungen müssen selbst bei Standgastuckern nicht befürchtet werden. Kein plötzliches Absterben, kein V2-typisches Hacken, keine derben Lastwechselreaktionen – ein metalener Kumpel, auf den man sich verlassen kann. Der dir eine halbe Ewigkeit die Treue schwört.

Du fährst mit dem Ding drei Jahre um die Welt, und wenn du zurückkommst, 200.000 Kilometer auf der Uhr stehen und du erzählst, dass du noch nie eine Schraube am Motor gedreht hast, wird niemand anerkennend die Brauen heben. Nichts anderes hat man von einer Twin erwartet.

Etwas zwiespältiger dann das aktuelle Fahrwerk.

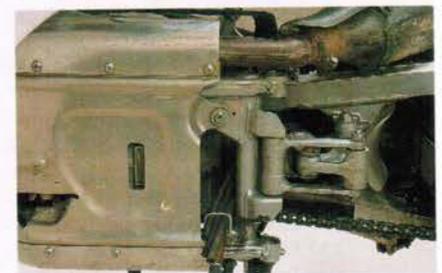
Dass der Einschleifenrahmen mit den doppelten Oberzügen sich von 60 PS nicht aus der Ruhe bringen lässt, ist genauso wenig überraschend wie der unerschütterliche Geradeauslauf der Twin im tiefen Sand, der auf knapp einsechzig Radstand basiert und den kaum eine Serien-Enduro so souverän hinkriegt. Wie die Honda-Ingenieure dem 235-Kilo-Bomber trotzdem dieses spielerische Handling abringen konnten, wird wohl auf ewig ihr Geheimnis bleiben, in jedem Fall muss man auch auf Serpentinestrecken nicht die Auspuffführungen der Einzylinder studieren.

So weit die guten Seiten. Die schlechten Seiten lernen diejenigen kennen, die sich von Rallye-Atmosphäre im Tripmaster-Cockpit und der ruhmreichen Dakar-Historie der Twin angespornt fühlen, auch auf welligen Pisten ordentlich am Gas zu drehen. Was früher problemlos möglich war, führt jetzt spätestens nach einer Hand voll aufeinander folgender Bodenwellen zu munterem Aufschaukeln, und wer sich nicht zügelt, wird früher oder später den Kopf in den Sand stecken und eine in alle Einzelteile zersprengte Twin als Pistenmarkierung zurücklassen müssen.

Schon seit 1996 muss die einstmals gut bestückte Twin mit abgewirtschafteten Federelementen leben, die nicht mehr genügend Dämpfung aufbringen, um einer ganz normalen afrikanischen Hauptverkehrsader zu trotzen. Austausch-Federbein und ein Satz Gabelfedern seien Wüstenfüchsen dringend ans Herz gelegt.

Auch die katastrophale Sitzbank wird man nach der ersten langen Tour gegen ein straff gepolstertes Exemplar (Touratech/African Queens) tauschen wollen, ansonsten aber hält die

Twin auch den kritischsten Betrachtern stand: gigantischer Alu-Motorschutz, der dem V2 trotz nur 20 Zentimetern Bodenfreiheit Unverwundbarkeit verleiht, moderate Sitzhöhe von 865 Millimetern, effiziente Doppelscheibenbremse, vernünftiger Windschutz



Der V-Motor der Africa Twin ist ein Ausbund an Zuverlässigkeit, eine solide Alu-Platte schützt die empfindliche Unterseite des Triebwerks.

und ein ergonomisch korrekt geformter 23-Liter-Tank, der für Reichweiten zwischen drei- und vierhundert Kilometern sorgt, sofern nicht reine Dünenpassagen auf dem Programm stehen.

Nachdenken, Freunde. Fürs große Abenteuer ist es nie zu spät, und noch habt ihr eine Chance. Aber jammert hinterher nicht noch lauter, wenn ihr sie nicht genutzt habt.

Text: Christoph Driesen

Fotos: Markus Biebricher, Werk

Die Letzte: 2002 ist das letzte Baujahr der legendären XR750 – schade, dass sie geht.



Modellgeschichte



Erste RD 03: Ein Hauch Paris-Dakar weht durch die Honda-Showrooms.

1988:

Bereits seit drei Jahren fährt der Werksrenner NXR 750 bei der Rallye Paris-Dakar alles in Grund und Boden, als Honda sich entschließt, dem Enduristen-Volk eine käufliche Replika zu beschenken. Die XRV 650 (RD 03) lehnt sich optisch stark an den Rallye-Prototypen an und zielt auf die reisefreudigen Enduristen, die bislang auf BMW GS oder Yamaha Ténéré die Welt erkundeten.

Unter bauchigem 24-Liter-Tank und großflächiger Verkleidung verbirgt sich ein flüssigkeitsgekühlter, 50 PS starker 650-Kubik-V2, der mit 52 Grad Zylinderwinkel, Doppelzündung und Drei-Ventil-Zylinderkopf auf dem Konzept der bewährten Transalp basiert. 1555 mm Radstand bescheren dem Wüstenschiff auch im Tiefsand einen unbeirraren Geradeauslauf, und selbst vor schweren Geländepassagen schreckt die 220-Kilo-Enduro allen Unkenrufen zum Trotz nicht zurück. Auch auf der Straße gibt sich das relativ straffe Fahrwerk kaum Blößen – eine gute Basis, um auch weniger abenteuerlustige Reisende in den 880 mm hohen Sattel zu locken.

1989:

Gelungener Werbe-Feldzug: Honda-France schickt 50 seriennahe Twins auf die Paris-Dakar, die die Marathon-Klasse klar dominieren.

1990:

Mit der RD 04 wächst der Hubraum der fortan XRV 750 getauften Twin auf 742 Kubik an. Weiterhin heben geänderte Steuerzeiten und von 32 auf 34,4 mm angewachsene Vergaserquerschnitte das Drehmoment von 55 auf 61 Nm, während größere Haupt- und Pleuellager, verstärkte Getriebewellen und -räder, kräftigere Öl- und Wasserpumpe sowie ein zusätzlicher Ölkühler die Haltbarkeit des jetzt 59 PS starken V2 er-

höhen sollen. Fahrwerksseitig wird mit verstärktem Rahmen, fünf Millimeter längerer Schwinge und Doppelscheibe im Vorderrad aufgetrumpft, optisch mit neu gezeichneter Verkleidung. 17 Kilo Mehrgewicht lautet der Preis für das Update, dafür steigt auch die Zuladung um 24 auf 429 kg.

1992:

Rallye-Atmosphäre jetzt auch im Cockpit: Erstmals findet sich der digitale Tripmaster an Bord der Twin.

1993:

RD 07 lautet das neue Kürzel für die Twin, und dahinter verbergen sich umfangreiche Renovierungsarbeiten. Ein neuer, steiferer Rahmen spart drei der insgesamt acht Kilo Mindergewicht ein, und ein neu geformter 23-Liter-Tank senkt den Schwerpunkt und bietet besseren Knieschluss. Der Luftfilter wandert gut zugänglich vor den Tank und atmet jetzt 36er-Flachschiebervergaser, die im Verbund mit voluminöserem Schalldämpfer für 60 PS und 62 Nm sorgen. Wieder einmal wird auch die Verkleidung neu gestylt, die jetzt mehr Taille zeigt und mit höherer Scheibe besseren Windschutz verspricht. Für Kurzbeinige vielleicht das Wichtigste: Die Sitzhöhe wird auf 865 mm abgesenkt.

1996:

Honda setzt den Rotstift an. Die Luftunterstützung der Gabel verschwindet genauso wie Ausgleichsbehälter und Dämpfungs-Justage des Federbeins. Auch die goldeloxierten Felgen müssen weichen, dafür erhalten die Vergaser einen Drosselklappensensor, und die Verkleidung wird wieder mal überarbeitet. Pfunde legt die immer noch aktuelle Twin auch wieder zu: Mit 235 Kilo ist sie fast so schwer wie die RD 04.

Gebrauchtpreise

Baujahr	Neupreis:	Gebrauchtpreis:	Laufleistung (ca.):
1992	7.107	2.450	86.300 km
1993	7.664	2.800	77.900 km
1994	8.124	3.050	69.500 km
1995	8.124	3.425	61.100 km
1996	8.124	3.950	52.700 km
1997	8.124	4.200	44.300 km
1998	8.206	4.700	35.900 km
1999	8.206	5.425	27.500 km
2000	8.508	5.825	19.100 km
2001	8.690	6.875	10.700 km

Wüstenföuche aufgepasst: Vor allem die alten RD 07 sind sehr begehrt.

Umbau-Maßnahmen



Getopptes Fahrwerk und Sprit-Kapazität ohne Ende: wüste RD 07.

Rallye-Teilnahme, Fernreise, Mehrleistung, neue Optik? Was auch immer auf der Wunschliste steht, bei African Queens wird der Twin-Fan fündig werden. Inhaber Stephan Jaspers hat für sämtliche Modellreihen Front- und Hecktanks in allen erdenklichen Größen im Programm, strickt neue GfK- oder Carbon-Verkleidungen und holt alles, was die Rallye-begeisterten Italiener für die Twin anfertigen, nach Deutschland.

Wer fahrwerksseitig aufrüsten möchte, wird unter anderem mit speziellem Öhlns-Dämpfer und 50-mm-Marzocchio-Gabel samt gefräster Brücken bedient, die den vorderen Federweg auf 285 mm ansteigen lässt. Natürlich lässt es sich der Twin-Fan nicht nehmen, seine Teile im harten Rallye-Einsatz zu testen. Bei der Tunesien-Rallye »Optic 2000« haben die Twin-Umbauten ihre Bewährungsprobe bereits bestanden.



Zu heftig? Zivile Teile wie Motorschutz, Sturzbügel und Gepäcksysteme finden sich ebenfalls im Angebot. Weitere Infos unter Telefon 08441/18442 oder im Netz: www.africanqueens.de.

Rallye-Bomber: Jaspers-RD 07, reif für die Optic 2000.