

August 1999

REPORTAGEN • TEST • TECHNIK

8/1999

DM 8,50

S 67,-/sfr 8,50  
hfl 10,75/bfr 207,-  
lfr 205,-/Lit 12.000  
Pta 1000,-/Dr 2100,-

# Touren- fahrer



DUELL DER ELITE

**Varadero**

kontra

**Africa Twin**

plus

**Ausbehör-Special**

MINI-NOSTALGIE

**Kawasaki W 650**

SETZT AUF TOUR

**Sar**

**Combardei**

**Ungarn**

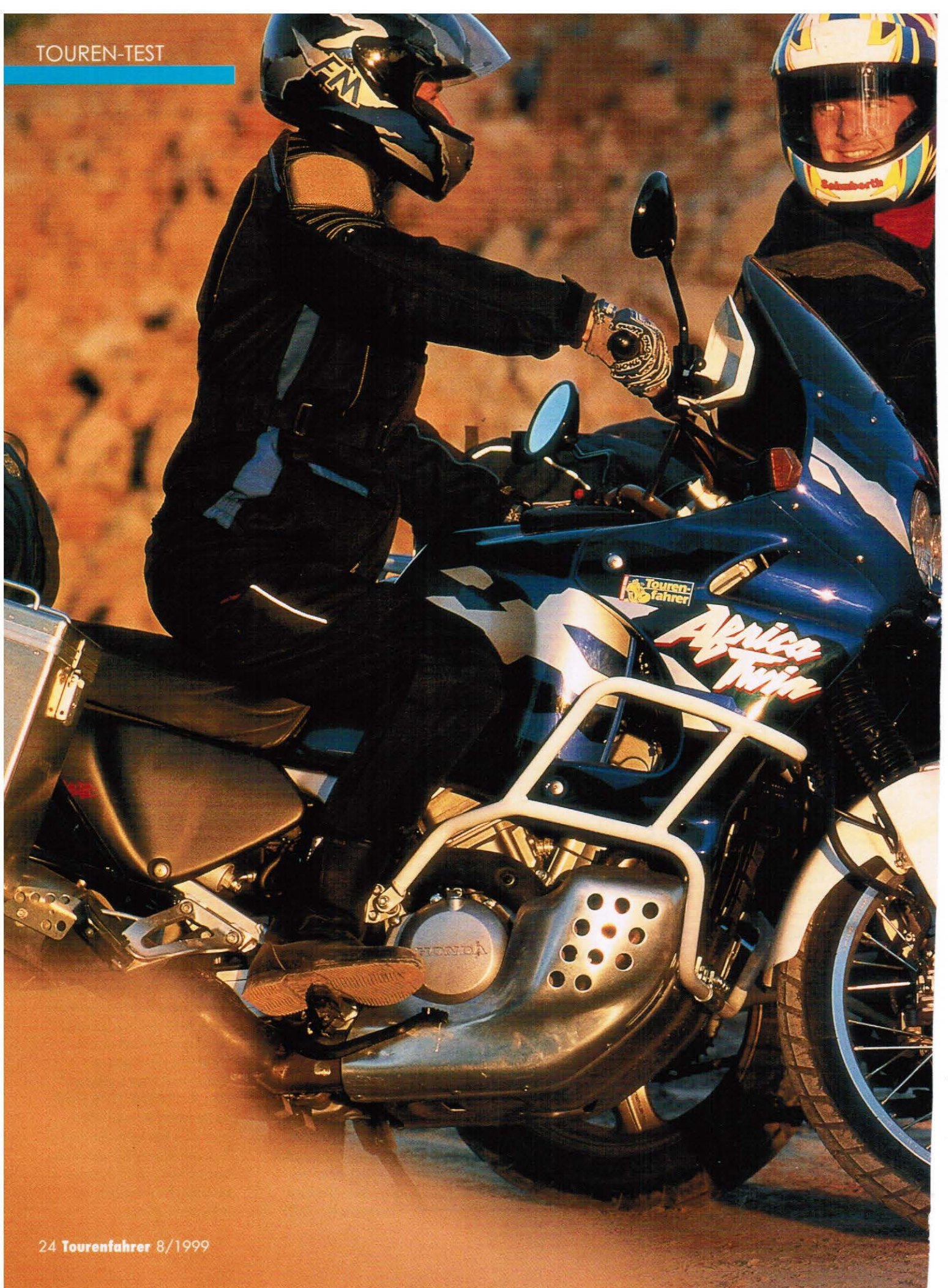
DAS ABENTEUER

**Mongolei**



AUSRÜSTUNG  
Alles über Schlafsäcke  
Reifendruck





# Fernweh im Wandel der Zeit

Das Synonym für Fernreise-Enduro hieß erst Yamaha XT, dann Honda Africa Twin. Soll es jetzt Varadero heißen? Nicht im Ernst. Was will Hondas Über-Enduro, wenn nicht die erfolgreiche Twin beerben? Wir sind mit den ungleichen Schwestern auf große Tour gegangen.

Sie ist ein Meilenstein in der Geschichte der Zweizylinder-Enduros. Sie ist Paris-Dakar-Siegerin und läßt den Glanz der großen weiten Abenteuerwelt sogar auf diejenigen Besitzer abstrahlen, die nie auch nur einen Meter Feldweg unter ihre Räder nehmen. Die Rede ist von der Honda XRV 750 Africa Twin. Mit tollem Fahrwerk und kultiviertem Motor eroberte sie die Herzen der Fernwehgeplagten im Sturm. Anno 1988 erschien der Typ RD 03 noch als 650er, 1990 die RD 04 mit erstmals 750 Kubik und 1993 schließlich völlig überarbeitet die RD 07. Für viele Fans ist sie die beste Twin, für andere die

»weichgespülteste«. Wie auch immer, die XRV genießt in jeder Baureihe Kultstatus. Aber die Technik macht Fortschritte, und deswegen warteten die Fans sehnsüchtig auf einen Nachfolger. Zitternd vor Neugier drängten Tausende in die Hallen der 98er INTERMOT.

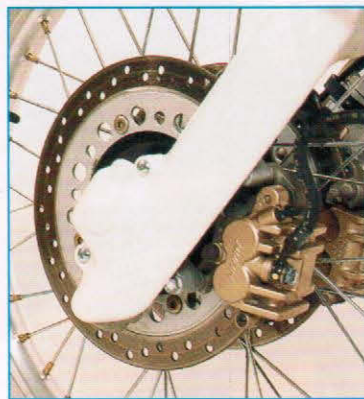
Was sie am Honda-Stand erwartete, ließ die Twin-Gemeinde enttäuscht aufheulen: ein pausbäckiges Dickschiff auf Gußrädern namens Varadero. Das äußere Erscheinungsbild kann man noch als Fortführung der Honda-Zweizylinder-Enduro-Familie betrachten,

vom Konzept her ist sie aber eher eine ST 1100 mit langen Federwegen als eine Enduro. Geht der Trend jetzt auch im Enduro-Segment zu immer mehr Luxus und Komfort, weil

außer den gnadenlosen KTM-Knechten eh keiner mehr in die Wüste fährt? Was will Honda, wenn nicht einen Nachfolger für die beliebte Twin schaffen? Ihr einen reinen Tourer zur Seite stellen? Was immer die Motive waren, die Varadero entwickelte sich allen Vorbehalten zum Trotz innerhalb kurzer Zeit zum Schlager und wurde bis dato über 2000 Mal zugelassen.

Liegt es am starken Motor der 1000er? Vielleicht, dabei war der Dreiventil-V2 der Africa Twin doch nie ein schlechter Antrieb, oder? Er schnurrt zuverlässig und steht im Ruf, ewig zu halten. Leise und kultiviert treibt er die Twin durch alle Abenteuer. Zugegeben, er ist keine Bulldogge, da gibt es ausgeprägtere V2-Charaktere mit deutlich mehr Faszinationsgehalt am Markt. Trotzdem, in diesen sanft schnurrenden Bruder ha-

*Dank hoher Lenkpräzision und stabilem Fahrwerk sind Landstraßenritte mit der Africa Twin eine genußvolle Angelegenheit.*



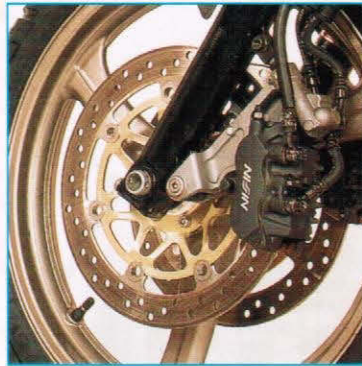
*Informatives Cockpit mit Tripmaster im Rallye-Stil (o. l.), wirksame, gut zu dosierende Doppelscheiben-Bremsanlage im 21-zölligen Vorderrad, die auch bei langen Paß-Abfahrten standfest bleibt (o.).*

*Obwohl sie schon ein rechtes Trumm ist, wirkt die Twin gegen die Varadero zierlich.*

ben sich ganze Heerscharen von Eintopf-Fanatikern verliebt. Zumal gegen seine Durchzugsfähigkeit im unteren Drehzahlbereich absolut nichts einzuwenden ist. Weniger vollkommen benimmt sich das XRV-Herz, wenn der Zeiger über den 6000er-Teilstrich klettert. Dann bekommt der Motor das große Zittern und schickt feinnervige Vibrationen in Rasten und Lenker. Anstatt jetzt aber richtig Druck zu machen, scheint der Triebfling gegen Gummi zu rennen und beschleunigt nur noch gequält und zäh.

Genau das ist es, womit 20.000 ansonsten begeisterte Africa-Twin-Fahrer immer gehadert haben. So ein tolles Motorrad und dann diese müde Leistungsausbeute. Nur zehn lumpige PS mehr und der Kick wäre dagewesen. Honda blieb eisern und erklärte den Twin für ausgereizt. Kaum vorstellbar, daß ein modern layouteter, 750 Kubik großer V2 nicht auch mit 70 PS standfest gemacht werden kann. Das Gejammer geht nun ins elfte Jahr. Einige wenige Twin-Fans nahmen die nicht gerade zahlreichen Angebote der Tuner an, die meisten lernten mit der vorhandenen Leistung zu leben und sind trotzdem eine glückliche Gemeinde geworden. Immer wenn sie sich treffen, kommt das Ge-

*Übersichtliches Cockpit im Stil einer Mittelklasse-Limousine. Höherer Lenker als bei der Africa Twin.*



## **Der 1000er degradiert den 750er-V2 in jeder Situation**

und darüber hinaus (roter Bereich bei 8700 U/min) entfaltet der leistungshungrige Bolide Kraft, Kraft und nichts als pure Kraft.

sprach schnell auf die zehn flüchtigen Pferde... Beinahe perfekt könnte das Twin-Leben damit sein.

Die Varadero zeigt ihrer Besatzung, wie es sich anfühlt, wenn man leistungsmäßig aus dem vollen schöpfen kann. Ein kleiner Dreh am Quirl und die schwere Enduro stürmt davon. Der 1000-Kubik-Viertventil-V2 geht schon ab 2000 Touren so vehement zur Sache, daß es dem Piloten die Arme langzieht. Bei 6000 werden dann fast 100 Newtonmeter Drehmoment auf die Kurbelwelle gestemmt. Der Motor läuft bis auf ein paar lebenslustige Vibrationschen geschmeidig und kultiviert, wenn auch mechanisch härter als der Twin-Antrieb. Die 8000er-Marke im Varadero-Drehzahlmesser steht für vollständig versammelte 95 Pferde. Bis hierher



*Die Doppelscheiben-Anlage im 19-Zoll-Gußrad ist mit Hondas CBS-System ausgerüstet und bremsst gemessen an Enduro-Maßstäben hervorragend. Für den Gelände-Einsatz taugt weder die Bremse noch die Varadero. Die üppige Stirnfläche bietet bis auf die Verwirbelungen im Kopfbereich einen fast perfekten Wind- und Wetterschutz.*

Kein Wunder, daß es mit diesem Power-Paket Spaß macht, von Kurve zu Kurve zu schnalzen. Die Varadero interessiert kaum, ob sie beladen ist oder nicht. Ein kurzes Kommando der Gashand und alle Überholmanöver sind schnell und souverän beendet. Da tut sich die Twin deutlich schwerer. Vollbepackt muß der XRV-Treiber schon eifrig im leicht zu schaltenden Fünfganggetriebe rühren, um nicht den Anschluß zu verlieren und den Muskelprotz ziehen zu lassen. Dem reicht der fünfte Gang, um die Africa-Besatzung gehörig in Atem zu halten. Was grundsätzlich niemanden stört, denn die Varadero-Schaltbox läßt sich ohnehin nicht so weich und geräuschlos bedienen wie ihr Pendant in der Twin.

An der Tankstelle ist es dann ganz vorbei mit der Überlegenheit des Dickschiffes. Wird die Tausender hart rangenommen, saugen ihre 42er Keihin-Gleichdruckvergaser auf der 100-Kilometer-Distanz über zehn Liter Normalbenzin aus dem 25-Liter-Spritfaß. Zaghafte agierende Varadero-Ritter können auch schon mal Verbräuche an der 6,5-Liter-Marke einfahren. »Na Bravo«, spottet dann der Africa-Twin-Pilot und tröstet sich mit durchschnittlich zwei Litern weniger Verbrauch über das mangelnde Temperament seiner Maschine hinweg.

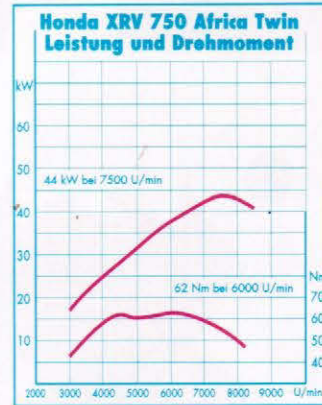
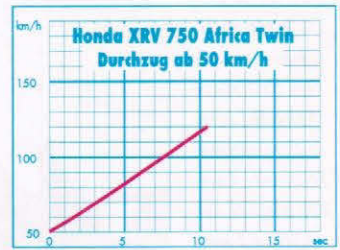
Das Grinsen kehrt vollends in sein Gesicht zurück, wenn die Honda-Schwester in kur-



*Landstraßen-Trips mit der Varadero faszinieren durch den kraftvollen Antrieb und unübertroffenen Komfort.*



**Motor:** Leistung 44 kW (60 PS) bei 7500 U/min, max. Drehmoment 62 Nm bei 6000 U/min, Hubraum 742 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 81 x 72 mm, Verdichtungsverhältnis 9 : 1, flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-V-Motor, drei Ventile pro



Leistungsmessung auf Dynojet-Rollenprüfstand

Zylinder, über je eine obenliegende, kettengetriebene Nockenwelle und Kipphebel gesteuert, Keihin-Gleichdruckvergaser mit 36 mm Durchlaß, Naßsumpfschmierung, Kondensatorzündung, Batterie 12 Volt/14 Ah, 360-Watt-Lichtmaschine, Elektrostarter

**Kraftübertragung:** Primärtrieb über Zahnräder, Sekundärtrieb über O-Ring-Kette, mech. betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Fünfganggetriebe

**Fahrwerk:** Einschleifenrahmen aus Stahlprofilen, vorn Telegabel mit 43-mm-Standrohren, 220 mm Federweg, keine Einstellmöglichkeiten, hinten Alu-

Kastenschwinge mit angelenktem Zentralfederbein, 214 mm Federweg, Federvorspannung stufenlos einstellbar, Speichenräder mit Alu-Felgen, Felgenreife vorn 21 x 1.85, hinten 17 x 2.75, Serienbereifung Michelin T 66, vorn 90/90-21, hinten 140/80-17, vorn Doppelscheibenbremse mit Doppelkolben-Schwimmsattel, 276 mm Durchmesser, hinten Einzelscheibe mit Einkolben-Schwimmsattel, 256 mm Durchmesser

**Maße und Gewichte:** Gesamtlänge 2380 mm, Radstand 1565 mm, Nachlauf 133 mm, Lenkkopfwinkel 62,7 Grad, Lenkerbreite 860 mm, Sitzhöhe 865 mm, Sitzbanklänge 680 mm, Gewicht fahrfertig 235 kg, zulässiges Gesamtgewicht 425 kg, Zuladung 190 kg, Tank 23 l (5 l Reserve)

**Meßwerte:**

Höchstgeschwindigkeit:  
 solo 174 km/h  
 zwei Personen 165 km/h  
 Durchzug 50 - 120 km/h:  
 (im höchsten Gang)  
 solo 10,8 s  
 zwei Personen 15,6 s  
 Benzinverbrauch (Normal):  
 Landstraße: 5,5 l/100 km  
 Autobahn (130): 6,4 l/100 km  
 Reichweite (Landstr.): 418 km  
 Reichweite (Autobahn): 359 km

**Kosten:**

Preis: 16.365 DM  
 (inklusive Nebenkosten)  
 Versicherung (HDI): 268 DM  
 (für ein Jahr nur Haftpflicht)  
 Steuer: 108 DM  
 (für ein Jahr)

**Garantie:**

zwei Jahre ohne km-Begrenzung

**Wartungsintervalle:**

Inspektion alle 6000 km  
 Ölfilterwechsel alle 12.000 km

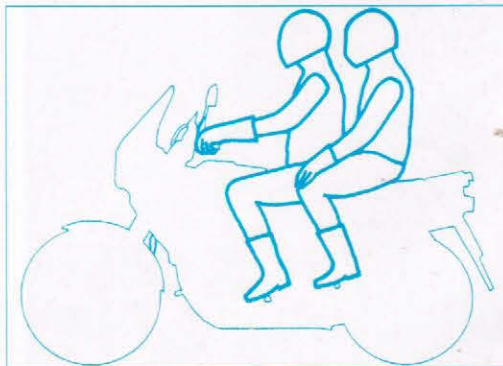


*Das Bordwerkzeug sollte man vor der Tour austauschen. Die Einstellung des Auslaßventils (L) des hinteren Zylinders bereitet am wenigsten Probleme.*

*Luftfilter- und Ölkontrolle sind ruck, zuck erledigt, zum Kerzen- und Ventilspiel-Check muß der Tank entfernt werden.*



*Die Sitzhaltung ist entspannt, die Bank aber unbequem und vorne schmal. Der Sozius hat wenig Platz und spürt Vibrationen in den Rasten.*



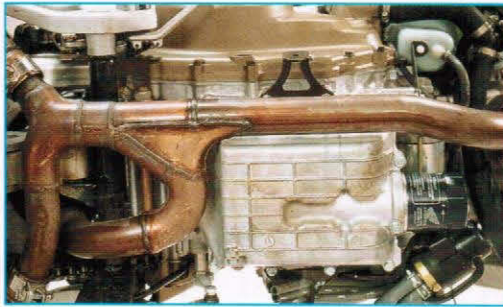
**Wartung**

Pistenfahrer werden die leichte Kontrolle von Filter-Element und Öl zu schätzen wissen. Der gut erreichbar vor dem Tank plazierte Luftfilter liegt nach dem Lösen von vier Schrauben frei, das Öl wird am rechten Kurbelgehäusedeckel kontrolliert und nachgefüllt. Wenn alle Kerzen oder Ventilspiele kontrolliert werden sollen, müssen die Seitenverkleidungen und das 23-Liter-Sprittfaß abgenommen werden. Dazu sind drei Schläuche zu ziehen und die Plastik-Verlängerung des Benzinahns abzuschrauben. Um an den vorderen Zylinderkopf zu gelangen, ist die Demontage des Luftfiltergehäuses notwendig. Inspektionsintervalle alle 12.000 km.

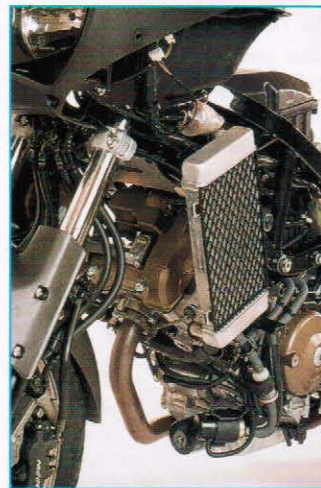
vige Bergsträßchen gescheucht werden. Hier gerät die 256 Kilogramm schwere Varadero ins Hintertreffen und muß versuchen, auf den kurzen Geraden mit schierer Power jene Meter wieder gutzumachen, die ihr die Twin in den Kehren abgenommen hat. Hohes Gewicht, hoher Schwerpunkt



*Die dicke Varadero muß im Gelände passen. Ihr Motor ist ungeschützt, Gewicht und Schwerpunkt zu hoch.*

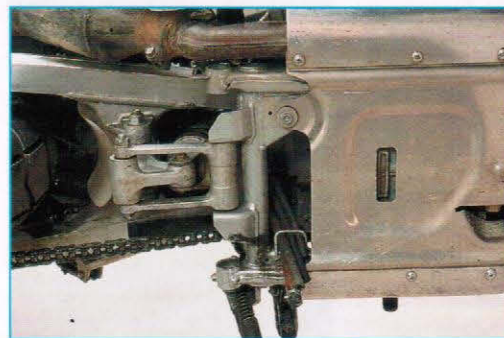
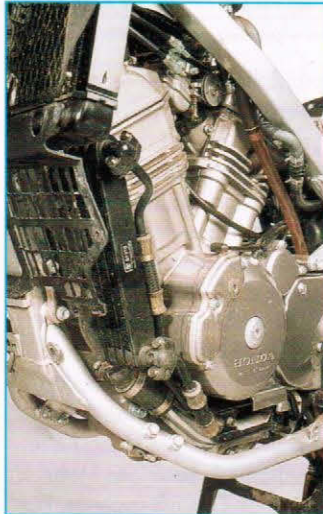


*Der 95 PS starke 1000er-V2 setzt auf seitliche Wasserkühler und bietet Power satt in allen Lebenslagen.*



und das auf maximalen Komfort ausgelegte Fahrwerk fordern ihren Tribut.

Tief taucht die Gabel beim Bremsen ein, nie geben Verzögerungsmanöver aber Anlaß zur Besorgnis. Dreikolbensätze beißen wirksam und gut dosierbar in schwimmende 296-mm-Scheiben, das Dickschiff steht auf den Punkt. Hondas CBS-Verbund-Bremssystem, das die Bremskraft auf vorderen und hinteren Stopper verteilt, egal ob man Hebel oder Pedal benutzt, ist zwar gewöhnungsbedürftig, aber dann er-



*Pistentauglicher Alu-Motorschutz bei der XRV. Durch einen Plastikschutz wird auch das Federbein vor Dreck geschützt.*



*Die Twin kommt im Gelände erstaunlich gut zurecht. Onroad wünscht man dem 750er-V2 ein paar Pferde mehr.*

wischt man sich doch bei stillen Komplimenten. Vor allem, weil sich auf Schotter, Matsch oder nassem Asphalt noch eine beachtliche Verzögerungsleistung aufbaut, bevor die Räder blockieren.

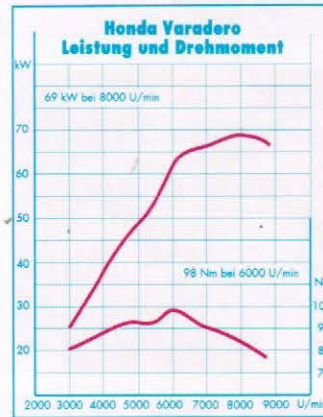
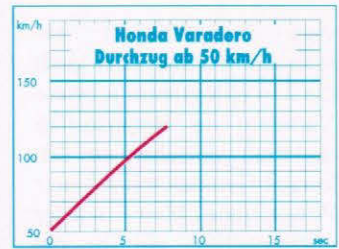
Ganz so gut kann die Africa-Twin nicht bremsen, obwohl ihre Stopper jahrelang den Klassenstandard bestimmt haben und trotz deutlich kleinerer Scheiben auch heute noch zur Creme aller Enduro-

die Varadero hinten weniger einsacken, verbessert die Fahrstabilität und erhöht die Bodenfreiheit. Trotzdem bilden sich feine Schweißperlen auf der Stirn des 1000er-Piloten: In zügig gefahrenen Kurven bleibt ein Rest von Unsicherheit darüber, was das Vorderrad gerade so macht.

Schmiert es gleich weg, verträgt es noch ein wenig mehr Schräglage? Zugegeben, dieses diffuse Kurvengefühl (das



**Motor:** Leistung 70 kW (95 PS) bei 8000 U/min, max. Drehmoment 99 Nm bei 6000 U/min, Hubraum 996 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 98 x 66 mm, Verdichtungsverhältnis 9 : 1, flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-90-Grad-V-Motor, vier Ventile



Leistungsmessung auf Dynojet-Rollenprüfstand

*Viel Schrauberei: Nach der Tankabnahme sind Luftfilter und hinterer Zylinderkopf zugänglich, der vordere erfordert das Entfernen des Luftfiltergehäuses. Die Batterie verbirgt sich unter der Sitzbank.*



pro Zylinder, über je zwei obenliegende Nockenwellen gesteuert (dohc), zwei 42-mm-Gleichdruckvergaser, Naßsumpschmierung, digitale Transistor-Doppelzündung, Sekundärluftsystem, Batterie 12 Volt/ 12 Ah, 315-Watt-Lichtmaschine, Elektrostarter

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

**Fahrwerk:** Brückenrahmen aus Stahlprofilen, Motor mittragend, vorn Telegabel mit 43-mm-Standrohren, 175 mm Federweg, hinten Alu-Kasten-schwinge mit Zentralfeder-

bein, 155 mm Federweg, Federbasis stufenlos hydraulisch verstellbar, Leichtmetall-Gußräder, Felgengröße vorn 2.50 x 19, hinten 4.00 x 17, Serienbereifung Michelin T 66, vorn 110/80 R 19, hinten 150/70 R 17, vorn Doppelscheibenbremse mit Dreikolben-Festsattelzangen, 296 mm Durchmesser, hinten Einzelscheibe mit Dreikolben-Festsattelzange, 256 mm Durchmesser, CBS-Verbundbremsssystem

**Maße und Gewichte:** Gesamtlänge 2295 mm, Radstand 1560 mm, Nachlauf 110 mm, Lenkkopfwinkel 62,5 Grad, Lenkerbreite 760 mm, Sitzhöhe 850 mm, Sitzbanklänge 780 mm, Gewicht fahrfertig 256 kg, zulässiges Gesamtgewicht 451 kg, Zuladung 195 kg, Tank 25 Liter

**Meßwerte:**  
Höchstgeschwindigkeit:  
solo 201 km/h  
zwei Personen 190 km/h  
Durchzug 50 - 120 km/h:  
solo 7,9 km/h  
zwei Personen 9,4 km/h  
Benzinverbrauch (Normal):  
Landstraße: 7,4 l/100 km  
Autobahn (130): 8,0 l/100 km  
Reichweite (Landstr.): 337 km  
Reichweite (Autobahn): 312 km

**Kosten:**  
Preis: 18.490 Mark (inklusive Nebenkosten)  
Versicherung (HDI): 455,20 DM (für ein Jahr nur Haftpflicht)  
Steuer: 144 DM (für ein Jahr)

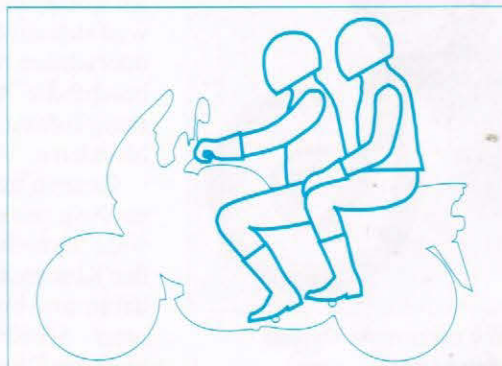
**Garantie:**  
zwei Jahre ohne km-Begrenzung

**Wartungsintervalle:**  
Inspektion alle 6000 km  
Ölwechsel alle 12.000 km  
Ventilspiel alle 24.000 km

## Wartung

Die Varadero-Wartung erfordert mehr Geduld als der Africa-Twin-Check. Einfach ist zunächst das Entriegeln der Sitzbank. Darunter liegt die Batterie. Für die Kontrolle von Luftfilter, Kerzen und Ventilspiel müssen Seitenverkleidungen und Tank entfernt und zahlreiche Schrauben gelöst werden. Der Tank selbst wird von vier Schrauben gehalten. Nach seiner Abnahme liegt der hintere Zylinderkopf frei. Um an den vorderen zu gelangen, muß das gesamte Luftfiltergehäuse raus. Zum Glück brauchen die Ventile nur alle 24.000 km gecheckt zu werden. Das Öl wird über ein Schauglas untersucht und sollte alle 12.000 km getauscht werden.

*Wie in Abrahams Schoß fühlt sich die Varadero-Crew. Fast schon zuviel Platz, komfortable Sitzbank, entspannter Kniewinkel.*





in den meisten Fällen auch einen sauberen Strich verhindert), mag zu einem Teil auf das Konto der Reifen-Erstausrüstung vom Typ Michelin T 66 (110/80-19 und 150/70-17) gehen, die mit der Varadero nicht so richtig harmonisieren wollen. Eine Umrüstung auf Metzeler Enduro 4 verbesserte das Fahrverhalten jedenfalls deutlich. Auch bei Regen, wenn bei der Michelin-Besohlung gilt: Achtung Rutschgefahr.

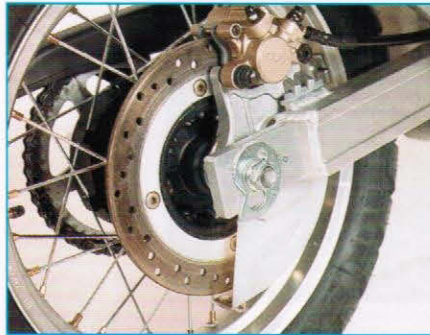
Der Fairneß halber ist die Twin mit den gleichen Pneus (90/90-21 und 140/80 17) bestückt. Bis auf die Nässe-Empfindlichkeit hat sie aber weniger Schwierigkeiten damit. Das Twin-Fahrgefühl ist sehr viel direkter, die Schräglagen sind leichter kontrollierbar. Wie an der Schnur gezogen folgt die XRV der befohlenen Linie, wiselflink wischt sie um die Ecken, schnelle Schräglagenwechsel werden im direkten Vergleich zur spielerischen Tanzeinlage. Kein Wunder, die Twin schleppt fast einen halben Zentner weniger Gewicht und besticht mit einem Fahrwerk, das durch härtere Federn und darauf abgestimmte Dämpfung straffer wirkt.

Perfekt ist es trotzdem nicht. Bei starken Bodenwellen zeigt sich das Federbein unterdämpft und läßt die Schläge hart in die Bandscheiben des armen Dompteurs einfahren. Das Schluckvermögen der Twin war mal besser. Eine zum Vergleich herangezogene, gut erhaltene RD 07 von 1993 überzeugt mit sensiblem Ansprechverhalten der Gabel und ausgewogeneren Dämpfungseigenschaften des Federbeins, ohne dadurch weniger stabil zu wirken.

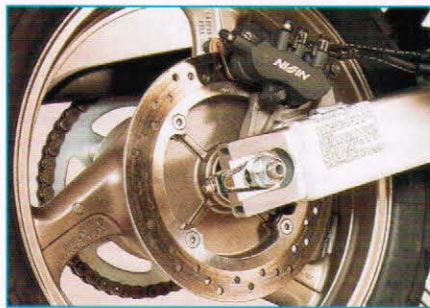
Da drängt sich der Verdacht auf, daß Honda beim Federelemente-Lieferanten Showa eine Preisklasse tiefer eingekauft hat. Wahrscheinlich ist das 1996 passiert, als die RD 07 mit leichten Retuschen in den



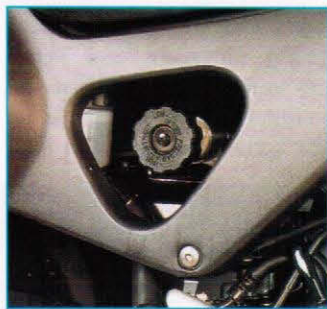
Graphics und der Verkleidung modellgepflegt wurde. Von nun an gab es keine Dämpferverstellung mehr. Goldeloxierte Felgen und Luftunterstützung der Gabel verschwanden schon vorher klammheimlich aus unserem Kult-Motorrad. Um den Preis von 16.205 Mark inklusive



*Stufenlose Griffweitenverstellung am Varadero-Bremshebel (o.). Akzeptabel: 256-mm-Scheibe samt Einkolben-Zange mit Plastik-Schutz und Exzenter-Blatt zum Kettenspannen im Twin-Heck.*



*Dreikolben-Festsattelzange mit CBS-System im Heck der Varadero. Vor dem Blockieren des Rades baut sich noch ordentlich Bremswirkung auf.*



Nebenkosten lange Jahre stabil halten zu können, mußte eben gespart werden.

Defizite in Sachen Komfort gibt es beim Varadero-Fahrwerk nicht. Wie eine Sänfte schwebt die Groß-Enduro über alle Unzulänglichkeiten der Fahrbahn, einfach traumhaft. Ihr Geradeauslauf ist tadellos, lediglich bei Geschwindigkeiten über 180 km/h kommt es zu leichten Rührbewegungen im Fahrwerk. Bei der Twin sind kleine Fahrwerksunruhen nur dann zu provozieren, wenn sie beladen mit Gepäck und Sozius schnell durch wellige Wechselkurven gescheucht und stoßweise Gas dazugegeben wird. Solche Einlagen bringen auch eine majestätisch dahingleitende Varadero aus der Ruhe. Aber: Nur wenige Fahrer werden das je erleben, denn dem Wesen der Riesen-



*Verstellen der Federbasis: einfach und schnell per Handrad im Varadero-Fall (o.), fummelig per Hakenschlüssel bei der Twin (darunter).*

## Die guten Bremsen passen zum jeweiligen Einsatzbereich

Enduro ist jede Form von Hektik einfach fremd.

Was schon eher vorkommt, sind Shimmy-Erscheinungen bei voller Beladung ab Tempo 60. Ansonsten gleicht die Varadero einem Buddha und steht stoisch über den Dingen. Selbst geschotterte Passagen absolviert die Dicke noch mit königlicher Ruhe und gut kontrollierbarem Fahrverhalten. Logisch, irgendwann ist Schluß damit. Der Schotter wird grob, eine Twin, deren höhnisches Grinsen man fast spüren kann, schießt vorbei und ist genau dort in ihrem Element, wo Varadero-Fahrer schweißgebadet aufgeben. 19-Zoll-Vorderrad, fehlender Motorschutz, CBS-Kombibremse und über fünf Zentner Kampfgewicht taugen für den Offroad-Einsatz weniger.

Von kurzen Gasstößen kontrolliert, driftet die XRV derweil ums Eck und scheut sich auch nicht vor härterem Gelände. Irgendwann macht das Profil der Michelin-Pneus natürlich dicht, und der Twin-Treiber fällt der Meute von KTM's und anderen leichten Einzylindern anheim, die sich noch viel weiter in den Sandkasten hineinfressen. Unbestritten ist aber, daß die Twin (natürlich mit anderen Reifen ausgerüstet) immer noch die im Gelände am besten zu beherrschende Zweizylinder-Großserien-Enduro ist.

Das liegt auch an der Sitzposition, die weiter nach vorn geneigt ausfällt als auf der Varadero. Außerdem baut der XRV-Tank im Schenkelbereich viel schmaler als das Faß der 1000er, der Lenker ist flacher, die Sitzbank hart und schmal. Attribute, die zwar



*Im Fluß der Zeiten: Die ewig junge XRV ist immer noch gut für jedes Abenteuer, auch abseits der Straße.*

## **XRV 1000: Das wäre für die Fans ein traumhafter Kompromiß**

denn da eigentlich so unangenehm anfühlt.

Natürlich sind Wind- und Wetterschutz auf der Varadero besser als bei den meisten anderen Motorrädern auf dem Markt, aber was nützt das? Es dient zumindest den Herstellern von Zubehör-Scheiben, und die haben natürlich für die Varadero auch was Passendes im Programm (siehe Seite 34). Das gilt auch für Sturzbügel und Kofferträger oder die serienmäßig fehlenden Hauptständer. Da die Varadero auf ihrem Seitenständer gefährlich wackelt, sollte man in ihrem Fall über einen Hauptständer verschärft nachdenken.

Was die Gepäckbeförderung betrifft, haben wir der Twin Träger und Alu-Boxen der schwäbischen Firma Touratech verpaßt. Fazit: Paßt, wackelt nicht und ist stabil genug für die härtesten Pisten der Welt. Der für die Varadero geordnete Träger der Firma Hepco & Becker mußte im Bereich der Fußrasten-Aufnahme

den Geländerritt begünstigen, nicht aber den Komfort. »Unbequem, schmerzhaft, langstreckenuntauglich«. Mit diesen Adjektiven belegen Tester das Twin-Gestühl seit Jahren. Auch hier hat Honda kein Erbarmen gezeigt. Mitfahrer sind auf der 750er-Bank nicht gar so schlimm von Gesäß-Schmerzen geplagt und können oft noch weiter, wo der Fahrer längst am Ende ist.

Viele Langstrecken-Fans greifen daher zu den Angeboten der Zubehör-Spezialisten (siehe Seite 34) und kommen dann besser klar. Wer direkt von der Twin auf die Varadero wechselt, hat den Eindruck, von der Holz- in die Luxusklasse aufzusteigen oder von einer Hard-Enduro in den Sessel einer Gold Wing zu gleiten. Wie in Abrahams Schoß, so fühlt sich die Varadero-Besatzung auf ihrem Gestühl. Platz ohne Ende, gelungene Ergonomie, komfortable, aber ausreichend straffe Polsterung, kurz eine der besten Sitzbänke der gesamten Motorradwelt.

Manche Sozia beschwert sich trotzdem. Und zwar über die leichte Wölbung vorn auf ihrem Platz, der ihr Halt geben soll, der aber auch das Heranrutschen an den Fahrer verhin-

dert und eine nicht immer gewollte Distanz zwischen den Menschen schafft. Da bleibt dem Fahrer nur noch, seinerseits nach hinten an sie heranzurutschen, was dann die Kontrolle über das Dickschiff verschlechtert. Tatsache ist, daß Varadero-Crews im Vergleich zu Twin-Fahrern doppelt solange im Sattel ausharren könnten, wenn sie nicht andauernd tanken müßten.

Und wenn der 1000er-Fahrer sich nicht von den Verwirbelungen der serienmäßigen Verkleidungsscheibe erholen

müßte, die ihn auf längerer Autobahnfahrt nerven. Das gilt zwar nur für Personen über 1,80 Meter Körpergröße, ist aber bei Geschwindigkeiten oberhalb 130 störend und verursacht Kopfschmerz. Deswegen sieht man Tester zähneknirschend wieder auf die Twin steigen. Zwar müssen sie hier das Manko der harten Bank in Kauf nehmen, aber der Kopf wird wenigstens gleichmäßig umströmt und bleibt frei von den Turbulenzen, die so fein sind, daß man zunächst gar nicht realisiert, was sich

*Die Varadero verdrängt eine Menge Wasser und ist der komfortabelste Dampfer unter allen Groß-Enduros.*



## EIGNUNGSTEST

nachgebohrt werden. Das Gesamtsystem erreicht nicht die Stabilität des Touratech-Pendants, macht aber an der 1000er trotzdem eine gute Figur. Zumal diese Maschine nie über irgendwelche Waschbrettspisten in der Wüste gescheucht werden wird.

Deswegen kann sie auch auf Rallye-Utensilien wie den Tripmaster im Cockpit der XRV getrost verzichten. Während der Africa-Twin-Arbeitsplatz Paris-Dakar-Atmosphäre verbreiten will, sieht es im Cockpit der Varadero eher so aus wie in einem Auto der Mittelklasse. Und das sagt schon viel über das Wesen dieser beiden so ungleichen Honda-Schwwestern. Top-Komfort, Ruhe und Kraft gibt es für 18.490 Mark bei der Varadero, einen Rest von Abenteuer, besseres Handling und ein präziseres wie auch geländetauglicheres Fahrwerk bekommt man mit der mittlerweile 16.365 Mark teuren Africa-Twin.

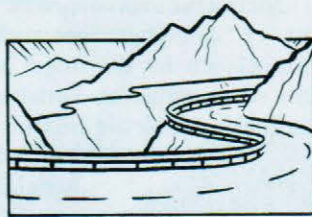
Sollten die Japaner ein Interesse am Weiterleben der Legende haben, möge Honda doch bitte ganz schnell den 1000er-Motor in ein XRV-Fahrwerk pflanzen. Vielleicht würde er dann auch weniger saufen, weil er nicht mehr so viel Masse bewegen müßte. Vielleicht gäbe es auch wieder ganz hochwertige Federelemente und eine überarbeitete Sitzbank. Der Jubelschrei der Fangemeinde würde die Scheiben der Zentrale in Tokio erzittern lassen, und Tausende von Twin-Jüngern würden mit dicken Bündeln voller Geldscheine die lokalen Honda-Händler stürmen: »Eine XRV 1000 bitte«, würden sie mit vor Rührung feuchten Augen stammeln. Alle wären glücklich. Die komfortbewußten Expref-Fernreise-Tourer hätten immer noch ihre geliebte Varadero, und die Africa-Twin-Freunde wären endlich am Ziel aller Träume.

Markus Biebricher

**LANDSTRASSE:**

kultivierter, elastischer Motor, komfortables, steifes Fahrwerk, leichtes Handling, große Reichweite

**SEHR GUT**

**BERGSTRASSE:**

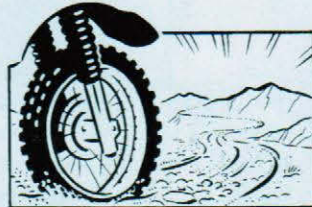
elastischer Motor, leicht schaltbares Getriebe, präzises Fahrwerk, gut dosierbare Vorderbremsen

**SEHR GUT**

**STADTVERKEHR:**

leises Auspuffgeräusch, leichtgängiges Getriebe, spielerisches Handling, besserer Seitenständer

**GUT**

**SCHOTTERPISTE:**

stabiler Geradeauslauf, solider Alu-Motorschutz, leichteres Handling, offroad-geeignete Sitzposition

**GUT**

**AUTOBAHN:**

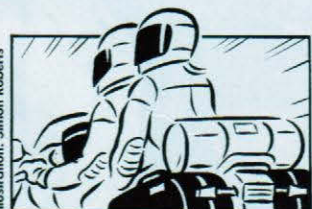
deutlich weniger Kraftreserven als Varadero, passabler Windschutz, unbequeme Sitzbank, große Reichweite

**BEFRIEDIGEND**

**SPORTLICHE FAHRWEISE:**

durchschnittliche Fahrleistungen, leichtes Handling, stabiles, präzises Fahrwerk, standfeste, wirksame Bremsen

**GUT**

**SOZIUSTAUGLICHKEIT:**

harte Sitzbank, geringes Platzangebot, asymmetrisch angebrachte Fußrasten, Vibrationen ab 6000 U/min

**AUSREICHEND**

Illustration: Simon Roberts

**Honda Varadero****LANDSTRASSE:**

kraftvoller Motor, sehr komfortable Federelemente, bequeme Sitzposition, indifferentes Kurvengefühl

**GUT**

**BERGSTRASSE:**

satte Kraftentfaltung, gemessen am Gewicht gutes Handling, passend abgestuftes Getriebe, CBS-Bremse

**GUT**

**STADTVERKEHR:**

elastischer Motor, hochbequemer Sitz, ungünstige Gewichtsverteilung, kippeliger Seitenständer

**BEFRIEDIGEND**

**SCHOTTERPISTE:**

weicher Leistungseinsatz, enorm schluckfähige Federelemente, kaum Motorschutz, hoher Schwerpunkt

**GUT**

**AUTOBAHN:**

souveräne Fahrleistungen, sehr guter Wind- und Wetter-Schutz, Turbulenzen am Helm, hoher Verbrauch

**BEFRIEDIGEND**

**SPORTLICHE FAHRWEISE:**

fulminante Kraftentfaltung, akzeptables Handling, hoher Schwerpunkt, indifferentes Kurvengefühl, CBS-Bremse

**BEFRIEDIGEND**

**SOZIUSTAUGLICHKEIT:**

üppiges Platzangebot, sehr bequeme Sitzposition, enorm komfortable Sitzbank, solide Haltegriffe

**SEHR GUT**

**S**ie hat die Herzen im Sturm erobert und war mit 1658 verkauften Einheiten bis Ende April Dauergast in den Zulassungstop-Ten. Kein Wunder, daß sich auch die Zubehörhersteller eiligst daranmachen, jede Menge Nützliches für Hondas Varadero auf den Markt zu werfen. Neben Gepäcksystemen sind es vor allem Sturzbügel, die die namhaften Hersteller produzieren. Die Teile mögen zwar nicht gerade zur optischen Aufwertung ge-

dacht sein, machen aber Sinn. Immerhin schlägt ein neues Verkleidungsteil mit 520,27 Mark zu Buche, der riesige Tank gar mit 1.339 Mark.

Nicht ganz unproblematisch ist es allerdings, geeignete Aufnahmen für die Bügel an der etwas verbauten Varadero zu finden, wofür die einzelnen Anbieter unterschiedliche Lö-

sungen parat halten. Trotz durchweg guter Paßgenauigkeit gerät die Montage deshalb teilweise zu nervenaufreibender Fummelei.

Die übrigen vorgestellten Varadero-Produkte lassen sich dagegen im Handumdrehen montieren und unterstreichen mit guter Maßhaltigkeit den Qualitätsanspruch der Anbieter.

## Rahmenprogramm

Jede Menge Zubehör von diversen Anbietern haben wir für die beiden Honda-Twins entdeckt und umgehend zum blitzenden Schraubenschlüssel gegriffen.

*Hepeco & Beckers dreiteiliger Bügel wird mit Rahmen und dem Tank selbst verschraubt und nutzt eine Zylinderkopfbohrung als Abstützung. Schadensbegrenzung im Sturzfall dürfte somit kaum gegeben sein, der Hersteller sieht sein Produkt eher als optische Aufwertung beziehungsweise als*

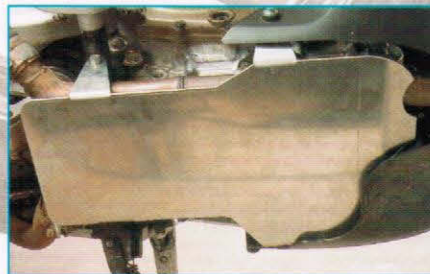


*Befestigungsmöglichkeit zum Verzurren des Motorrads. Für 240 Mark wechselt der vier Kilo schwere Bügel den Besitzer.*



*Der 29 Mark teure Öleinfüllstopfen stammt von Touratech und soll vor Mißbrauch schützen, da er nur mittels Inbusschlüssel geöffnet werden kann.*

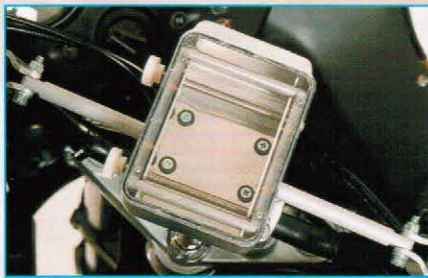
*Touratech schützt auch die Motorunterseite mittels vier mm starkem Alu-Blech, das an vier Punkten verschraubt wird. 139 Mark kostet der 1,4 Kilo schwere Schutz, der in Verbindung mit einem Hauptständer gekürzt werden muß.*



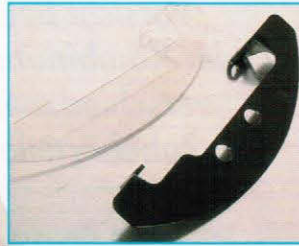
*229 Mark kostet der von SW Mo-Tech »für die Ewigkeit« gefertigte Hauptständer. Da die Auspufführung keinen höheren Anschlag ermöglicht, hängt die 4,8 Kilo schwere, massive Konstruktion bei beladenem Motorrad recht tief und setzt bei zügiger Fahrt auf. Aufbocken erfordert ziemlichen Kraftaufwand.*



Für 39 Mark läßt sich eine Mittelstrebe an den Lenker schrauben, an der sich Orientierungshilfen wie Kartentasche (29 bis 79 Mark) oder Roadbook-Leser (RB-compact, 159 Mark) montieren lassen. Sämtliche Produkte stammen von Touratech.



Touratech sorgt sich um den rechten Durchblick und bietet für 29 Mark einen transparenten Spritzschutz als Ersatz für das Serienteil an.



Absolute Empfehlung für Piloten um die 1,85 Meter ist die Spoilerscheibe von JF. Neun cm höher als das Seriendendant, verbant sie jegliche Turbulenzen, kollidiert jedoch bei eingeschlagenem Lenker mit den Handprotektoren. Kleinere Fahrer leben auch turbulenzfrei, dürften aber kaum über die Scheibe hinaussehen können. Kostenpunkt: 174 Mark.



Maßgeschneidert für Varadero und Africa Twin präsentiert sich der Tankrucksack VP-45. Mit 25-Liter-Hauptfach und jeweils zehn Liter Inhalt der abnehmbaren Seitentaschen löst Touratech für 279 Mark Platzprobleme.



An jeweils drei Punkten mit dem Rahmen verschraubt, darf dem nur zweiteiligen, 3,2 Kilo schweren Touratech-Sturzbügel sehr gute Schutzwirkung attestiert werden. Viel Geduld gehört zur Montage des 290 Mark teuren Bügels vor allem im Steuerkopfbereich allerdings dazu.



Solide sechs Punkte am Rahmen hat sich auch SW Mo-Tech zur Aufnahme ihres fünfteiligen, 5,2 Kilo schweren Sturzbügels gesucht. Kurze Rohrstücke, die mittels Schellen mit den Bügeln verbunden werden, erleichtern die fummelige Montage im Steuerkopfbereich. Der Preis beträgt 269 Mark.



Das siebenteilige geschwungene Kunstwerk stammt von JF, wiegt 5,2 Kilo und wird für 249 Mark angeboten. Dreipunktbefestigung der Seitenteile sowie ein Verbindungsstück unterhalb der Scheinwerfer garantieren Stabilität, trotz vieler Einzelteile hält sich die Montagezeit in Grenzen.



## Vorsicht bei der Kombination verschiedener Zubehörteile

Jede Menge gängiges Zubehör für die Africa Twin wurde bereits in TF 8/94 vorgestellt, deshalb haben wir uns dieses Mal neben Sitzbänken und Hauptständern auf etwas »exotischere« Teile beschränkt, die hauptsächlich Fans gefallen dürften,

die ihre Twin optisch veredeln wollen oder Extremreise beziehungsweise Rallye-Einsatz planen.

Etwas Vorsicht ist geboten, wenn verschiedene Teile miteinander kombiniert werden sollen. Der Alu-Gepäckträger läßt sich beispielsweise nur unter Verwendung längerer Schrauben gemeinsam mit einem Touratech-Kofferträger verwenden, beim Sturzbügel stehen größere Modifikationen an, soll er mit Rallye-Motorschutz oder Werkzeugbox kombiniert werden. C.D.



SW Mo-Tech polstert die Original-Sitzbank zur abgestuften Touring-Version um. Breiter und straffer als die serienmäßige Folterbank, fängt das entspannte Sitzen bei 669 Mark an.



Bei African Queens fängt die Aufpolsterung des Seriensitzes bei 399 Mark an. Höher und breiter gepolstert läßt es sich auf rutschfestem Nubukleder deutlich länger aushalten als gewohnt.

Der schicke Alu-Träger wiegt 1,6 Kilo und stammt ebenfalls von African Queens. Für 299 Mark darf man den klobigen Serienträger ersetzen.



Wer die Twin auch im harten Rallye-Einsatz bewegt, erhält bei SW Mo-Tech den passenden Motorschutz. Gefertigt aus sechs mm starkem Alu-Blech mit Trinkwasserbehälter (3 l) und Werkzeugfach, bringt der Schutz 6,6 Kilo auf die Waage und will mit 989 Mark bezahlt werden.



Extrem stabil gibt sich auch SW Mo-Techs 219 Mark teurer Hauptständer für die Twin. 3,6 Kilo schwer, im Fahrbetrieb nicht störend – aber auch hier gehört ordentlich »Schmalz« zum Aufbocken dazu.

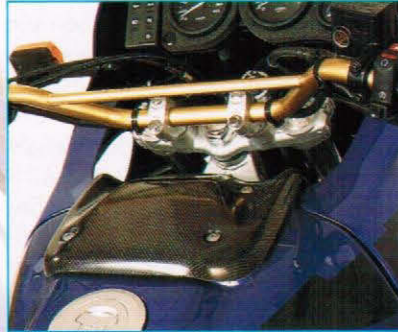


Für 170 Mark bietet African Queens einen filigraneren, 2,6 Kilo schweren Ständer an, der leichteres Aufbocken garantiert, im Fahrbetrieb aber recht tief hängt.



**Adressen:** African Queens, Angerhofstr. 5c, 85293 Reichertshausen, Tel.: 08441/18442. Hepco & Becker, Birkenstr., 66989 Höhrfröschchen, Tel.: 06334/92160. JF-Motorsport, Dieselstr. 10, 61239 Ober-Mörlen, Tel.: 06002/910391. SW Mo-Tech, Waldstr. 24, 35282 Rauschenberg/Bracht, Tel.: 06427/930980. Touratech, Auf dem Zimmermann 7-9, 78078 Niedereschach, Tel.: 07728/97920

Touratech kümmert sich um Transportprobleme und bietet für 179 Mark einen 25 Liter fassenden Tankrucksack an, der speziell auf die Twin zugeschnitten ist.



Eher edle Optik als Gewichtsoptimierung dürften zum Kauf der African-Queens-Carbon-Teile animieren. Der 230 Mark teure Luftfilterdeckel spart 35 Gramm, das 299 Mark teure Schutzblech 120 Gramm und die Tauchrohrverkleidungen ein.



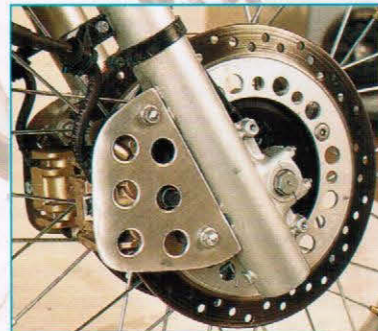
Zweiteilig und mittels massiver Schellen verschraubt, hinterläßt der 4,8 Kilo schwere, paßgenaue »Sturzbügel Pro« einen grundsoliden Eindruck. Für 299 Mark im Angebot bei African Queens.



Abschließbare Werkzeugbox von African Queens. Wird am Motorschutz verschraubt, erhöht das Gewicht um 1,8 Kilo und erleichtert den Geldbeutel um 499 Mark.



African Queens' gelochte Alu-Abdeckungen setzen Design-Akzente. Am Krümmer für 95 Mark, am Bremszylinder für 50 Mark.



Nochmal gelocht, nochmal African Queens: Bremsattel-Abdeckungen für 90 Mark/Stück passen gut zum Carbon-Schutzblech.

# Königin der Wüste

Auch wenn die Honda-Siege bei der Dakar schon ein Weilchen her sind, wählen immer noch einige Rallye-Piloten die Twin als Basis. Einer von ihnen ist Stephan Jaspers.

**V**ielen Twin-Fans dürfte Stephan Jaspers seit langem ein Begriff sein. Unter dem Namen African Queens versorgt der Mann seit Jahren abenteuerhungrige Enduristen mit Spezialteilen, häufig aus dem rallyeverrückten Italien importiert. Aus GfK gefertigte Riesentanks bis zu 56 Liter Inhalt, Hecktanks

und spezielle Verkleidungen sind die Spezialität von African Queens, mittlerweile findet sich aber vom Schlüsselanhänger für 19,90 Mark bis zum 7.300 Mark teuren Motortuning (ohne TÜV) so ziemlich alles in Jaspers Katalog, was die Herzfrequenz der Twin-Freaks beschleunigt. Exemplarisch für die möglichen Umbauten mag die Rallye-Twin auf Basis einer 95er RD 07 stehen, mit der Jaspers und Sven König die diesjährige Optic 2000 bestritten.

Eine Marzocchi-Magnum-Gabel samt gefräster Gabelbrücken ersetzt das Serienpendant, hinten wurde ein Öhlins-Stoßdämpfer als Führungskraft rekrutiert. Die Motorleistung wurde mittels anderer Nockenwellen, modifiziertem Ansaugbereich und Tuning-Auspuff auf immer noch moderate 68 PS am Hinterrad gehievt.

Bei der Optic wurde der Serientank gefahren, alternativ bietet sich ein 35-Liter-Zweikammer-Tank an. Weitere 15 Liter – Sprit, Wasser oder beides – können im zweiteiligen Hecktank gebunkert werden, Werkzeug findet am Kotflügel samt integrierter Ledertasche Platz. Für kürzere Rallyes bietet Jaspers anstelle der Tanks schmale Seitenteile an.

Hinter der einteiligen Rallye-Verkleidung, wahlweise aus Carbon oder GfK, findet sich ein Alu-Vorbau, der Tripmaster, Roadbook-Halter und GPS – sämtlich aus dem Hause Touratech – aufnimmt, hochgelegtes Schutzblech und Carbon-Motorschutz komplettieren den Umbau.

*Touren-Umbau mit 45-Liter-Tank (1.599 DM) und einteiliger Verkleidung.*



*Hecktanks werden für 1.799 DM angeboten. Der Alu-Vorbau nimmt das benötigte Rallye-Instrumentarium auf (ganz rechts).*



Sicherlich macht ein Teil der hier verbauten Komponenten nur Sinn im ernsthaften Rallye-Einsatz, erfahrungsgemäß tendieren aber auch Extremtouristen dazu,

ihr Motorrad so oder so ähnlich umzurüsten. Es muß auch nicht unbedingt eine Twin sein. Handgefertigte Großtanks hält Jaspers selbst für eine Husky bereit. C.D.



*56-Liter-Tank (1.899 DM) und einteilige Verkleidung (999 DM) werden aus GfK gefertigt (o.). Darunter ein Rallye-Umbau, wie er auch bei der Tunesien-Rallye zum Einsatz kam, hier allerdings mit 35 Liter fassendem Zweikammer-Tank.*





## Die Spezialisten

Das komplette Angebot der Spezialausrüster ist weit umfangreicher und läßt sich in diesem Rahmen natürlich nicht vorstellen. Interessenten erhalten die entsprechenden Kataloge der Anbieter unter den vorseitig angegebenen Adressen. Der Touratech-Katalog ist umsonst, SW Mo-Tech erhebt eine Schutzgebühr von fünf Mark, die African-Queens-Infos sind für acht Mark erhältlich.



Mächtig Staub aufgewirbelt: SW Mo-Techs RD 04-Umbau bei der letztjährigen Dubai-Rallye.

# Sandkastenspiele der anderen Art

SW Mo-Tech heißt eine weitere Firma, die sich Gedanken über Rallye- und Fernreisetauglichkeit macht und auch die Africa Twin in die Wüste schickt.

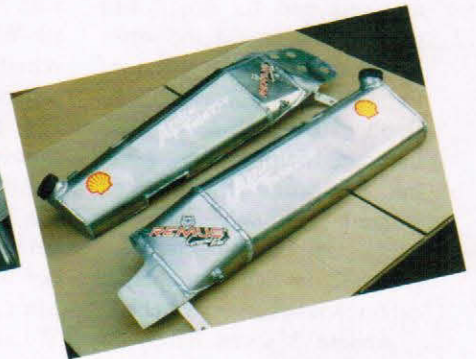
Optimierung der Serienkomponenten in mehreren Preisstufen werden auch White-Power-Gabeln samt Brücken mittels Umbaukit angepaßt, alternativ können eigens gefräste Gabelbrücken geordert werden. Speziell auf die Twin abgestimmte Technoflex-Dämpfer runden das umfangreiche Angebot ab.

Auch hier gilt: Man muß nicht zwingend Twin-Eigner sein, um im SW-Mo-Tech-Repertoire fündig zu werden. Komplettumbauten werden auch für eine Transalp angeboten, weitere Spezialteile für einen Großteil der gängigen Enduros. C.D.

Ein zuverlässiger Motor in einem Fahrwerk, das auch Rallye-Streß übersteht. Diplomingenieur Jürgen Swora – Mitinhaber

Ein breites Angebot offerieren die SW-Mo-Techler im Fahrwerksbereich. Neben

Der Anbaukit für einen Pro-Taper-Lenker schlägt mit 109 DM zu Buche, für die Alu-Hecktanks müssen 1.199 DM berappt werden.



ber der Firma SW Mo-Tech – favorisierte die Africa Twin als Basis für eine Rallye-Maschine.

Der Twin-Umbau, der seine Fähigkeiten bereits bei der »München-Breslau« und der »Dubai« unter Beweis stellen konnte, basiert auf einer RD 04, die mittels leichtem Rahmenheck, Transalp-Tank samt Rallye-Verkleidung, Sportauspuff und White-Power-Fahrwerk auf härtere Gangart vorbereitet wurde. Selbstverständlich hält SW Mo-Tech auch für die RD 07 die GfK-Verkleidung samt Scheinwerfern bereit, darüber hinaus werden Alu-Hecktanks angeboten, deren Fassungsvermögen von acht bis 16 Liter reicht.



Alu-Heck, Transalp-Tank, Rallye-Verkleidung und White-Power-Fahrwerk: So ist die RD 04 gut gerüstet.



Die Rallye-Verkleidung samt Scheinwerfern wird komplett für 1.798 DM angeboten und paßt auch an die RD 07.

Nochmal ein Rallye-Umbau. Diesmal mit White-Power-Gabel, 35-Liter-Tank und Original-Verkleidung.

