

Oktober 2002

REPORTAGEN • TEST • TECHNIK



MOTORRAD

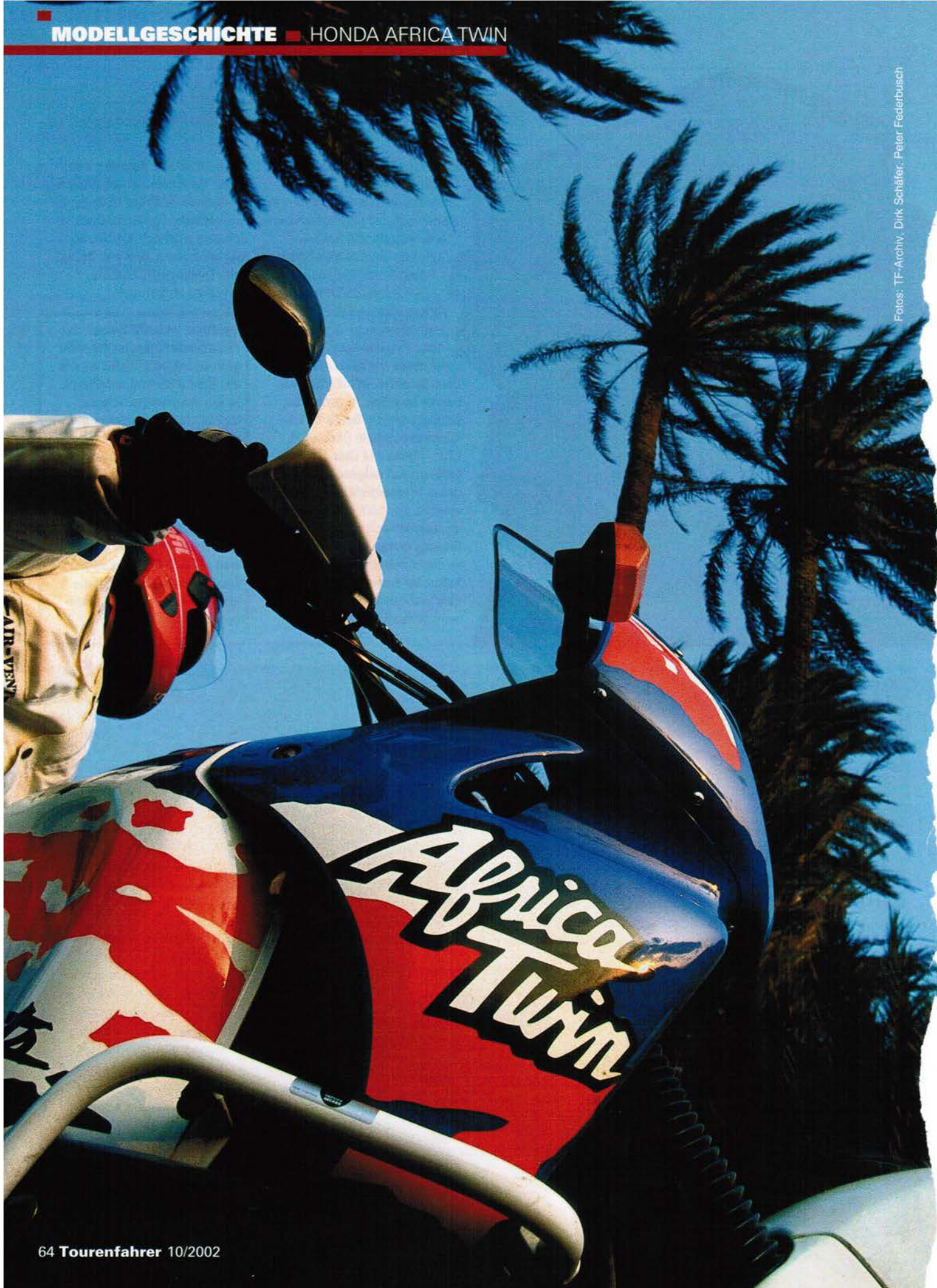


Touren- fahrer

www.tourenfahrer.de

Deutschland 4,50 €
Österreich 5,10 € • BeNeLux 5,30 €
Italien 6,30 € • Spanien 6,30 €
Griechenland 6,70 €
Schweiz 8,80 sfr • Slowenien 1.690 SIT

32 Seiten
Markt



Abschied vom Träume- Transporter

Die Honda Africa Twin hat im Laufe ihrer 15 Lebensjahre Kultstatus erlangt. Jetzt mehren sich die Anzeichen, dass ihre Zeit abgelaufen ist und die Produktion eingestellt werden soll. Grund genug, uns dieses Motorrad, das zahlreiche Tourenfahrer-Leser treu in die entferntesten Länder getragen hat, noch einmal ins Bewusstsein zu rufen.

Ride away, dream your dream. Leben heißt auch Träumen. Vom Ausbrechen aus dem Gewohnten, von Abenteuern auf der Suche nach Sinn und Sein. So mancher hat auf seinen Touren nicht nur Federn gelassen, sondern sogar Jahre seines Lebens zurückbekommen, wenn er sich den Reizen der Welt geöffnet hat.

Auf der Honda Africa Twin fiel das leichter als auf anderen Motorrädern, weil sie nie kaputtging und man den Kopf immer frei hatte. Unbelastet konnten sinnliche Fahrerlebnisse mit Reise-Eindrücken harmonisieren. Doch das musste die Gemeinde der Globetrotter erst einmal erfahren. Im Geburtsjahr der Honda Africa Twin unternahm man die Weltumrundung auf Enduros, die damals das Maß aller Dinge waren. Zu Tausenden durchquerten Tourenfahrer die Welt auf ihren Yamaha XTs und BMW GS. Einfache Technik, leicht zu reparieren, weil leicht zugänglich. Saßen bis in die späten Achtziger an Lagerfeuern in der Wüste, erzählten sich

ihre Abenteuer und redeten Benzin. Spotteten über die neuen bunten Plastikbomber, mit denen Honda 1988 auf den Markt drängte. Die sollten den Ruhm, den der japanische Hersteller mit seinen NXR-Werkmaschinen in der Rallye Paris-Dakar erworben hatte, in die Welt der Alltagsfahrer tragen. Und so tauchte plötzlich einer dieser Twins im Schein des Lagerfeuers auf. Schwer beladen mit Sozia und Gepäck. Hatte die harte, lange Piste völlig komplikationslos hinter sich gebracht. Der Schock saß tief, doch keiner der Einzylinder-Helden gab dieser fahrbaren Kirmesbude eine Chance.

Wie sie sich täuschten. Immer häufiger tauchte der XRV-Doppelscheinwerfer in den Rückspiegeln der asthmatischen XTs auf und zog unangestrengt mit leisem Auspuff-Brabbeln vorbei. Irgendwann musste die Twin dann doch mal Probe gefahren werden.

Was man sich nicht hatte vorstellen wollen, machte 1988 Hondas erste Africa Twin, die XRV 650, werksintern RD 03

genannt, plötzlich wahr. Auch mit einem Gewicht von über 220 Kilogramm waren die Pisten zu bewältigen und zwar entspannter als je zuvor. Das Fahrverhalten war grandios. Die Souveränität, mit der das von seinen anfänglichen Kritikern »Affen-Twin« getaufte und nahezu perfekt genau zwischen »Komfort« und »Sport« abgestimmte Motorrad alle Unwägbarkeiten des Weges meisterte, war in höchstem Maße beeindruckend. Schotter, Tiefsand, Asphalt, alle nur denkbaren Untergründe konnten mit ein und derselben Maschine auf einem Niveau befahren werden, für das frühere Wettbewerbs-Enduro und ein Straßensportler notwendig gewesen wären.

Und erst dieser Motor: leise, elastisch und wartungsarm. Einer der erfolgreichsten Honda-Motoren überhaupt, der in abgewandelter Form auch in Touren, Choppern und Sportlern Dienst tat. Seine legendäre Langlebigkeit stellte sich erst im Laufe der Jahre heraus, als

die ersten Unermüdligen die 100.000-Kilometer-Schallgrenze hinter sich ließen und nichts getan hatten, als das Öl zu wechseln. Wenn überhaupt. Da verpufften die Cassandra-Rufe der XT-Fraktion und die hämischen Kommentare der BMW-GS-Piloten, die schadenfroh auflisteten, was man an der Twin alles demontieren müsse, um an die Zündkerzen zu gelangen. Doch das war genau der Punkt: Man brauchte eben weder die Kerzen noch die Ventile zu kontrollieren. Und

Ohne Defekte dreimal um die ganze Welt

so trat die Africa Twin den Beweis an, dass man auch mit anspruchsvollerer Technik völlig stressfrei die Welt bereisen konnte. Die Zeit, die andere mit Schrauben zubrachten, konnten Twin-Besatzungen mit Sightseeing und anderen Erlebnissen ausfüllen. Der perfekte





Technische Daten:

Motor: wassergekühlter 52-Grad-V2, SOHC, drei Ventile, zwei 32er-Gleichdruckvergaser, 37 kW (50 PS) bei 7000 U/min, 55 Nm bei 5500 U/min
Fahrwerk: Einschleifen-Stahlrohrrahmen, 43er-Telegabel, Zentralfederb. Federw. v/h 220/210 mm, Scheibenbremsen: v/h 296 mm/240 mm
Gewicht: 193 kg trocken
Tank: 24 Liter
Preis: 11.250 Mark (ca. 5.752 €)



Besiegte die Konkurrenz und bekam Bestnoten: Bereits die erste Africa Twin RD 03 war ein Überflieger.

»Träume-Transporter« war da. Hondas Kalkül, dass ein Gerät, was für eine Rallye taugt, auch die Strapazen von Fernreisen aushält, ging voll auf. Der Siegeszug der Twin war auch in den Testergebnissen der Fachzeitschriften nicht mehr aufzuhalten, und bald zeigte sich die anfangs Belächelte auf allen Pisten dieser Welt zu Hause. Auch im Touren-Test (TF 5/88) sorgte die Twin für Furore und wurde mit dem Titel »Extrem-Tourer« geadelt. Von Anfang an erkannten die Tester die herausragenden Fahrwerksqualitäten des Wüstenschiffes: »Die Africa Twin sticht mit der Zielstrebigkeit eines Seeadlers

um die Ecken«. Dagegen verblasste die Transalp zur Watschelente, und selbst auf der BMW GS stellte sich keine derartige Fahrfreude ein. Lohn war die Traumnote 1,1 im Eignungstest – ein bis dato unerreichtes Ergebnis.

Ließ sich dieses Modell überhaupt noch verbessern? Honda versuchte es und brachte 1990 die Nachfolgerin RD 04. Hub und Bohrung wuchsen auf 750 Kubikzentimeter, das Drehmoment stieg von 55 auf 61 Newtonmeter. Luftfilter und Schalldämpfer-Volumen wurden vergrößert. Und der Motor wurde noch standfester gemacht. Größere Kurbelwellenhaupt- und

-pleuellager, Verstärkungen an Kurbelgehäuse und Primärtrieb, kräftigere Getriebewellen, -zahnäder und -lager sollten wie auch der zusätzliche Ölkühler die Belastbarkeit erhöhen. Die hervorragend abgestimmten Feder Elemente wurden beibehalten, die Schwinge um fünf Millimeter verlängert, der Rahmen verstärkt und die Zuladung erhöht. Statt der Einzelscheibe im Vorderrad verzögerte nun eine kräftige Doppelscheibenanlage die Twin. Das war auch nötig, denn zum Leidwesen vieler Fans erhöhte sich das Gesamtgewicht auf 237 Kilogramm.

Nicht, dass es die souveränen

Fahreigenschaften negativ beeinflusst hätte, doch in Extremsituationen im Gelände machten sich die Pfunde bemerkbar, und so hielt ein gewisser Kreis von »Extrem-Tourern« an der 650er eisern fest. Die anderen genossen die nochmals gestiegene Touren-Tauglichkeit, und akzeptierten den gestiegenen Benzinverbrauch, sodass sich die RD04 noch besser verkaufte als die RD 03, die schon kein Ladenhüter gewesen war.

Es war nicht nur das Design mit seinem »Rallye-Flair«, es war auch die überlegene Technik, die die Africa Twin zu einem der beliebtesten On/Off-road-Abenteuer-Fahrzeuge



RD 04 - 1990



Technische Daten:

Motor: wassergekühlter 52-Grad-V2, SOHC, drei Ventile, zwei 34er-Gleichdruckvergaser, 37 kW (50 PS) bei 7500 U/min, 57 Nm bei 3500 U/min
Fahrwerk: Einschleifen-Stahlrohrrahmen, 43er-Telegabel, Zentralfederb. Federw. v/h 220/210 mm, Scheibenbr.:v/h 276 mm x2/256 mm x1
Gewicht: 212 kg trocken
Tank: 24 Liter
Preis: 13.080 Mark (ca. 6.687 €)



Evolutionsstufe zwei des Marathon-Bikes: Die RD 04 war schwerer und ließ sich auch auf 59 PS umrüsten.

machten. Im Jahre 1993 setzte Honda noch eins drauf und präsentierte eine neue Twin, die völlig überarbeitete RD 07.

Mit spannenden Konstruktionsmerkmalen: ein komplett neu gestalteter Doppelschleifen-Rohrrahmen, verwindungsteifer, leichter und einfacher aufgebaut als der alte. Die Massen, wie Batterie, Tank und Bordwerkzeug, wurden näher zum Schwerpunkt des Motorrades gerückt, was zusammen mit der Gewichtsreduzierung von immerhin fast neun Kilogramm für ein noch besseres Handling der Neuen sorgte. Das einstellbare Federbein bekam zehn Millimeter mehr Feder-

weg, trotzdem sank die Sitzhöhe um 15 Millimeter.

Dem Motor wurden neue Flachschieber-Vergaser spendiert, die Höchstleistung und Drehmomentverlauf verbesserten, der Luftfilter wanderte vor den Tank und konnte nun ganz einfach vom Sahara-Sand gereinigt werden. Das gesamte Motorrad wirkte jetzt optisch gefälliger, ohne seine Abenteuer-Ausstrahlung einzubüßen. Auf's Neue waren die Tester begeistert, auf's Neue gewann die Twin Vergleichstests und beeindruckte im Gelände wie auf der Straße mit spielerischer Beherrschbarkeit bei enormer Stabilität, tollem

Handling, präzisiertem, narrensicherem Fahrverhalten. Doch es gab auch Kritik. Reiner H. Nitschke, der die RD 07 im »Tourenfahrer« 4/93 auf Herz und Nieren testete, bemängelte die Reduzierung der lichten Bodenfreiheit, die den kräftigen Aluminium-Motorschutz immer wieder aufsetzen ließ, die asymmetrische Anordnung der Sozius-Fußrasten, die unbequeme Sitzbank, den hohen Verbrauch, die Verwirbelungen hinter der Verkleidung sowie die Bedienbarkeit des optisch üppigen Tripmasters. Und dann legte er den Finger in eine Wunde, die der

Mäßige Power nagt an der Begeisterung

RD 07 ihr ganzes Leben lang zu schaffen machen sollte: die mäßigen Fahrleistungen.

Die waren in der Praxis nicht schlechter als die der Vorgänger-Modelle, doch die Zeit begann sich zu wandeln, die Ansprüche stiegen und die ersten wirklich leistungsstarken Reise-Enduros drängten auf den Markt. Twin-Besatzungen störten sich zunehmend daran,





Technische Daten:

Motor: Wassergekühlter 52-Grad-V2, drei Ventile, zwei 36er-Flachschieber-Vergaser, 44 kW (60 PS) bei 7500 U/min, 63 Nm bei 6000 U/min
Fahrwerk: Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, 43er-Telegabel, Zentralfederb., Federwege v/h 220/210 mm, Scheibenbr., v/h 276er x2/ 256er h x1
Gewicht 202 kg trocken
Tank: 23 Liter
Preis: 14.505 Mark (ca. 7.416 €)

Stabilerer Rahmen, Massen näher am Schwerpunkt, weniger Gewicht gepaart mit viel Rallye-Flair: die RD 07.

Verbräuche zwischen fünf und zehn Litern

dass sie mit ihren 60 PS an Autobahnsteigungen voll beladen auf 140 km/h abfielen und dass Yamahas Super-Ténére, die BMW R 1100 GS und die Triumph Tiger locker an den glorreichen XRVs vorbeizogen.

Auf der einen Seite kann man das verstehen, auf der anderen Seite muss man fragen, ob sich die ursprüngliche Tourenfahrer-Philosophie mit inflationä-

rem Wachstum in Sachen Hubraum, Speed und Power verträgt. Erleben und Genießen auf Reisen hat mit Motorleistung weniger zu tun als mit leichter Beherrschbarkeit, sicherem Fahrverhalten und universeller Einsetzbarkeit. Und genau da hat die Africa Twin ihre Stärken. Außerdem kann man schon außerhalb von Kern-Europa selten schneller als 100 km/h fahren, von Indien oder Südamerika ganz zu schweigen.

Will heißen, dass ein Reise-Motorrad, mit dem kaum ein Abenteuer unmöglich scheint, in Ausübung seiner Bestim-

mung auch nicht mehr braucht als 60 PS. Dennoch können die meisten Twin-Fahrer das große Abenteuer kaum realisieren und genießen daneben daheim in Deutschland sommers wie winters die enorme Alltags-tauglichkeit der XRV. Nicht ohne sich im Bewusstsein zu sonnen, dass sie jederzeit los-fahren könnten. Bis es dann tatsächlich so weit ist, müssen sie sich auf deutschen Auto-bahnen frustrieren lassen und ihren gutmütigen V2 bis zum Letzten auspressen. Was dieser dann leider mit Verbräuchen von bis zu zehn Litern quittiert obwohl er von zarter Gashand auch mit 4,5 Liter gefahren wer-

den kann. Alternativ bleibt den Leistungshungrigen noch der Gang zu der Hand voll Tuner, die dem Dreiventil-V2 für viel Geld bis zu 15 Mehr-PS einhauchen. Leider ohne TÜV. Das einfachste Tuning, so berichten Insider, sei eine gut geschmierte Kette.

Natürlich sorgt die fast langweilige Zuverlässigkeit des »Vau für alle Fälle« an den Lagerfeuern dieser Welt für weniger Gesprächsstoff als eine kränkelnde XT 600, doch mit ein wenig Erfahrung lassen sich auch an der Twin kleine Schwachpunkte finden. Die Benzinpumpe zum Beispiel. Manchmal hält sie, oft geht sie



68 Tourenfahrer 10/2002

