



Deutschland 5,- €
Österreich 5,75 € • B/L 5,90 € •
NL 6,50 € • Italien 6,75 € • Spanien
6,75 € • Griechenland 7,50 € •
Schweiz 10,- sfr • Slowenien 6,75 € •
Finnland 7,50 € • Ungarn Ft 1.790,-

MOTORHAU REISEN

TOUREN-FAHRER



www.tourenfahrer.de

**GROSSER
GEBRAUCHT-
MARKT**



50.000-km-Test
**KAWASAKI
1400 GTR**

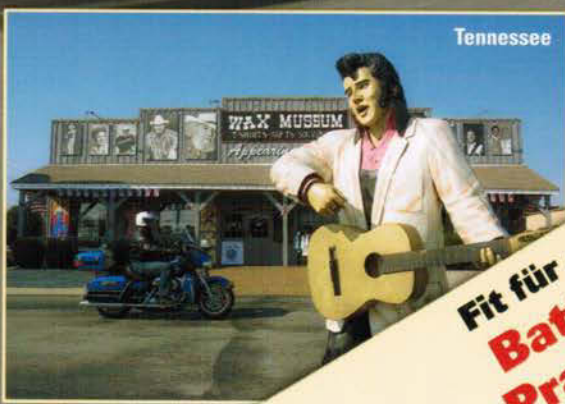
Reise-Reportagen
ODER-TOUR
Teil 2 S. 14

TENNESSEE

MAROKKO S. 44
TASMANIEN S. 102

SS-Konkurrenz:
**Moto Morini
Granpasso** S. 28

Secondhand
EXTRA
auf 7 Seiten
**AFRICA
TWIN**



Tennessee

**Fit für den Winter?
Batterien im
Praxis-Test** S. 84

Honda Africa Twin

»Das Zeug zur – nach der Yamaha Ténéré – zweiten Enduro-Legende hat die Africa Twin allemal.« Eine vor genau 20 Jahren ausgesprochene Prophezeiung, nachzulesen als Schluss-Satz im allerersten TF-Test einer Honda Africa Twin, im Herbst 1988. Ja – sie wurde zur Legende, bis zum Jahr 2003 gebaut und ist bis heute begehrt.

Wer sich für eine Africa Twin entscheidet, hat mit einem Schlag gleich drei Motorrad-Charaktere im Stall. Eine auf der Landstraße sehr agile, sportlich und schnell zu fahrende Straßenmaschine. Auf Langstrecke einen handlichen Tourer mit solidem Wetzschutz, kultiviertem Triebwerk und entspannter Sitzposition. Und offroad eine Enduro, die unter einem beherzten Fahrer – und entsprechend grobstollig bereift – auch noch in derbem Geröll souverän ihre Spur zieht. Eine Reise-Enduro im besten Sinne eben, eine, bei der der Bindestrich zwischen »Reise« und »Enduro« nicht nur ein schmales Schriftzeichen darstellt, sondern eine stabile Brücke zwischen beiden Welten.

Vielseitige Motorräder dieses Kalibers sind in den Modelllisten beinahe zum Aussterben verurteilt, so scheint es. Eine neue, wesentlich leistungsstärkere Generation technisch hoch komplexer Komfort-Reise-Enduros wie Varadero und Zwölfer-GS hat die Africa Twins, Paris/Dakar-

Zweiventilboxer und SuperTénérés dieser Welt längst abgelöst; allein BMW brachte es 2008 nun fertig, mit der neuen F 800 GS einen potenziellen Erbfolger auf Reisen zu schicken.

Ob auch die einmal zur Legende wird, muss sich noch zeigen. Gut möglich aber, dass die Zeiten für Legendenbildung endgültig rum sind, heute, wo sich die Wahrnehmung eines Motorrads zunehmend in Richtung »edles, oft nur noch sporadisch genutztes Freizeitgerät« verschiebt. Glücklicherweise gibt es immer noch viele Menschen mit aktiven Abenteuer-Genen, die ihre Träume nicht nur träumen, sondern auch ausleben wollen. Die dürfen sich auch heute noch vom Rallye-Flair einer Honda Africa Twin – oder einer Yamaha Ténéré – angesprochen fühlen. Für genau diese Zielgruppe ist unser Ratgeber gedacht.

Ja, es stimmt, die Africa Twin hat nicht mehr als 60 PS und schon gar kein ABS. Sie läuft mit Koffern kaum 170 km/h, hat keine Schnittstelle für einen Diagnose-

stecker (braucht sie nicht), keine Warnblinker und auch keinen Bordcomputer. Na und? Was sie gegen diese vermeintlichen Unzulänglichkeiten alles in die Waagschale werfen kann, haben wir auf diesen und den folgenden Seiten zusammengestellt.

Lesen Sie, wie sich die Modellreihe im Laufe der Jahre entwickelt hat, was beim Gebrauchtkauf zu beachten ist und welches Zubehör eine besondere Empfehlung verdient. Das Angebots-Barometer unseres Medienpartners mobile.de bietet eine Orientierungshilfe hinsichtlich Preisniveau, Laufleistungen und Segmentierung nach Jahrgängen, und für Unentschlossene gibt's zusätzlich einen Blick auf alternativ in Frage kommende Reise-Enduros, die es mit dem Abenteuer-Gedanken ebenfalls ernst meinen. *Dieter Höner*

Eine Szene mit Symbolcharakter: Die Honda Africa Twin ist Mitglied eines exklusiv kleinen Zirkels von Motorrädern, deren Modellbezeichnung tatsächlich Fernweh auslöst.



Fotos: Archiv, Dieter Höner, Hersteller

Marktsituation

Die XRV 650 ist rar geworden. Derzeit angebotene Exemplare haben meist zwischen 50.000 und 100.000 km gelaufen und werden zu Preisen zwischen 1000 und 2000 Euro gehandelt. Erfolgversprechender gestaltet sich die Suche nach einer 750er, von der praktisch jedes Baujahr auf dem Gebrauchtmotorradmarkt präsent ist. Offenbar wird die XRV 750 von Motorradhändlern gern in Zahlung genommen – fast jedes zweite Inserat auf den gängigen Internet-Plattformen führt zu einem Händler. Das Preisniveau der Africa Twin ist generell sehr hoch, in dem ein oder anderen Fall, speziell bei Händler-Angeboten, eindeutig zu hoch, wie manche schon seit vielen Monaten »geparkte« Offerten belegen. Unterm Strich relativiert sich manche Preisvorstellung allerdings, wenn man den Wert

des oft reichhaltig verbauten Zubehörs gegenrechnet. Dazu zählen Gepäckträger und Koffer bzw. Alu-Boxen ebenso wie Topcase, Hauptständer, Sturzbügel, eine höhere Verkleidungsscheibe oder die modifizierte bzw. ausgetauschte Sitzbank.

Für eine RD04 (1990-92) muss man mit einem Betrag von 2000 bis 3000 Euro rechnen, eine RD07 der ersten Baureihe (ab 1993) ist ab etwa 3000 Euro zu haben. Maschinen mit Erstzulassung von 2002/2003 werden bis zu 5500 Euro gehandelt und haben oft noch keine 20.000 km abgespult. Generell ist in puncto Laufleistung quer durch alle Baujahre wirklich alles zu finden – eine 93er-RD07 mit 14.000 km ebenso wie eine erst zehn Jahre alte Maschine mit bereits sechsstelligem Tachostand.

Zulassungszahlen

XRV 650:

1988:	568
1989:	760
1990:	118
1991:	8

XRV 750:

1990:	1043
1991:	1313
1992:	1574
1993:	2491
1994:	1902
1995:	1704
1996:	2214
1997:	1772
1998:	1698
1999:	1228
2000:	972
2001:	833
2002:	587
2003:	535
2004:	4

Technische Daten

(XRV 750, RD07, 2003)

Motor: flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-52°-V-Motor, Leistung 44 kW/60 PS bei 7500/min, 62 Nm max. Drehmoment bei 6000/min, Hubraum 742 cm³, drei Ventile pro Zylinder, oben liegende Nockenwelle, Vergaser, Nasssumpfschmierung, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbad-Kupplung, Fünfganggetriebe

Fahrwerk: Stahlprofil-Brückenrahmen, 43-mm-Telegabel mit 220 mm Federweg, keine Einstellmöglichkeiten, Alu-Schwinge mit Zentralfederbein, 214 mm Federweg, Federbasis verstellbar, Drahtspeichenräder, Felgenreiße v./h. 1.85 x 21/2.75 x 17, Reifen v. 90/90-21, h. 140/80-17, v. zwei Doppelkolben-Schwimmersattel-Scheibenbremsen (276 mm), h. eine Einkolben-Schwimmersattel-Scheibenbremse (256 mm)

Maße und Gewichte: Radstand 1565 mm, Nachlauf 133 mm, Lenkkopfwinkel 62,7 Grad, Sitzhöhe 865 mm, Leergewicht 235 kg, zul. Gesamtgewicht 425 kg, Zuladung 190 kg, Tankinhalt 23 l

Messwerte:

Höchstgeschwindigkeit solo:

174 km/h

Beschleunigung 0-100 km/h solo:

4,8 s

Durchzug 50-120 km/h solo: 10,8 s

Verbrauch (Normal):

Landstraße: 5,5 l/100 km

Autobahn (130 km/h): 6,0 l/100 km

Reichweite: 418/383 km

Neupreis 1990: 6688 Euro

Neupreis 2003: 8690 Euro + Nk.

Kurzcheck

Plus

- + kultivierter, elastischer Motor
- + recht straffes Fahrwerk
- + langlebige Mechanik
- + große Reichweite
- + hohe Offroad-Kompetenz
- + leichtes Handling
- + stabiler Geradeauslauf
- + riesiges Zubehörangebot

Minus

- unbequem harte Sitzbank
- Vibrationen bei hoher Drehzahl
- defektanfällige Benzinpumpe (RD07)
- respektable Sitzhöhe
- mit Koffern bei hohem Tempo stark steigender Verbrauch

Modellhistorie

1988



Debüt der XRV 650 (RD03). Die Ur-Africa Twin greift die Farbgebung der Rallye-Werksmaschinen auf, leistet 50 PS bei 7000/min und hat ein maximales Drehmoment von 55 Nm.

1990



Ablösung durch die XRV 750 (RD04). Sie geht mit 50 oder 59 PS an den Start, hat vorne nun zwei Bremsscheiben und wiegt stattliche 237 kg. Das Cockpit entspricht noch dem der RD03.

Besichtigung und Probefahrt



Wer eine gut erhaltene 650er favorisiert, braucht Geduld: Der Bestand ist laut KBA auf 979 Stück geschrumpft. Davon sind die meisten, da in Liebhaberhand, kaum loszueisen; wird einmal eine angeboten, ist entweder der Preis happig («gepflegtes Sammlerexemplar») oder ein dem Alter entsprechender Gebrauchszustand mit hoher Laufleistung zu erwarten. Ganz anders die Situation bei der XRV 750, von der bundesweit oft mehr als 100 Stück gleichzeitig offeriert werden.

Motor: Der Honda-V2, der neben der Twin auch in etlichen anderen Modellen wie Transalp, NTV 650, Deauville und VT-Reihe seinen Dienst tut, zählt zu den robustesten Motorradtriebwerken überhaupt. Regelmäßige Öl-/Filterwechsel so-

wie Ventilspielcheck (alle 12.000 km), Luftfiltertausch (alle 18.000 km) und irgendwann ein Vergaserservice – viel mehr braucht's nicht, um problemlos Laufleistungen auf Pkw-Niveau zu realisieren. Grundsätzlich zu checken ist aber die Dichtigkeit sämtlicher Komponenten (Öl-, Kühlkreislauf), außerdem der Zustand der Kupplung, vor allem bei Exemplaren, die auch für Fernreisen (offroad) eingesetzt worden sind. Ab einer hohen fünfstelligen Laufleistung ist Ölverbrauch durchaus normal (primär auf Langstrecke mit hoher Drehzahl), es gibt allerdings auch Maschinen, die überhaupt kein Öl verbrauchen.

Federelemente: Zentralfederbein und Gabel bieten einen gu-

ten Kompromiss zwischen komfortabler und sportlich straffer Abstimmung. Für ambitionierten Offroad-Betrieb oder als Ersatz für einen nach hoher Laufleistung ausrangierten Originaldämpfer empfiehlt sich ein hochwertiges Zubehörfederbein, wie es etliche Vorbesitzer bereits nachgerüstet haben.

Räder, Bremsen: Die stabilen Drahtspeichenräder stecken selbst im Gelände einiges weg. Im reinen Straßeneinsatz sind krumme oder gebrochene Speichen die absolute Ausnahme, dennoch gehören Speichen und Felgen (Seiten-/

Höhenschlag, Dellen?) zum Pflichtprogramm jeder Besichtigung. Dasselbe gilt für die Bremsen: Scheiben auf Materialabtrag, Rundlauf und Riefen prüfen, die Leitungen und Flansche auf Dichtigkeit.

Lager: Manche Besitzer klagen über regelmäßige Radlagerdefekte, andere haben überhaupt keine Probleme. Wie so oft gilt auch hier: Häufige Wäsche per Hochdruckreiniger kann die Lager entfetten und zerstören.

Elektrik: Eine Schwäche der RD03 war die im Doppelpack unter der Sitzbank platzierte CDI-Einheit. Bei stark belasteter Bank drückte diese auf die Elektronik, wodurch sich Stecker verbiegen und Lötstellen brechen konnten. Bei den meisten 650ern dürfte diese Schwachstelle beseitigt sein (Abfeilen der Kunststoffrippen am Sitzbankboden). Fahrer einer XRV 750 dagegen haben schon mal Probleme mit dem Gleichrichter und ausgeglühten



Problemfall der RD03: die beiden zu dicht unter der Sitzbank montierten CDI-Einheiten (links im Bild).

Modellhistorie

1992



Einzige Änderung während der dreijährigen Bauzeit der RD04: 1992 ergänzt die als »Tripmaster« bezeichnete Box überm Cockpit die analogen Rundinstrumente. Ihre Funktionen: Uhrzeit und zwei Tages-km-Zähler.

1993



Verkaufsstart einer umfangreich renovierten, mit 233 kg wieder leichteren Generation. Die RD07 hat einen kompakteren Rahmen, 23-l-Tank, 60 PS Leistung und den Luftfilter nun direkt vor dem Tank.

Kabelsträngen in dessen Peripherie. Kein Einzelfall, sondern ein verbreitetes Ärgernis bei der RD07 ist die elektrische Benzinpumpe, deren Unterbrecherkontakte mal mit Ansage (Motoraussetzer, verschmorte Sicherung), oft aber urplötzlich verglühn und die Twin lahmlegen. Ist noch die Originalpumpe an Bord, unbedingt die Kontakte checken (Ausbau Pumpe erforderlich) und gleich einen zuverlässigeren Ersatz (unterdruckgesteuerte Pumpe) einplanen.

Sekundärtrieb: Eine hochwertige O-Ring-Kette hält bei guter Pflege bis zu 30.000 km. Prüfen: Zustand der Kettengleitschiene (vorne auf Schwinge) und der

Exzentrerscheiben zum Spannen der Kette, deren Stanzkerben sich schnell abnutzen.

Anbauteile: Ein Nachrüst-Hauptständer, auch der von Honda, erfordert hohen Kraftaufwand beim Aufbocken, speziell mit Gepäck. Aufnahmebuchsen checken (ausgeschlagen?) und prüfen, ob der Ständer verbogen ist (Bodenfreiheit Hinterrad). Sturzbügel: je nach Fabrikat vorn an den zwei Rahmenflanschen verschraubt, auf denen auch der Motorschutz anker. Flansche brechen gern ab, bei vielen Gebrauchten bereits geschweißt.

Umbauten: Für größere Tanks, Zubehörschalldämpfer oder Fahrwerksänderungen gilt: ABE bzw. EG-Betriebserlaubnis vorlegen lassen.

Sturzschäden: Die Verkleidung reißt schon bei einem Umfaller oder leichten Rutscher ein, in der Regel an den Seitenteilen bzw. an der Verbindungslasche Seitenteil/Frontmaske. Finden sich dort Reparaturspuren, unbedingt auch Rahmen, Lenkanschlag, Instrumententräger, Schaltwelle/-hebel etc. kontrollieren.

Rost: Gefährdet sind Endschalldämpfer und vorderer Rahmenunterzug samt Peripherie (Kühlerabdeckung, Hupe, Halterungen Kühler/Lüfter), wo Steinschlag schnell Lackschäden verursacht.



Hinweis auf kaschierten Umfaller oder Sturz: eine gerissene und geflickte Verschraubungslasche zwischen Lampenmaske und Seitenverkleidung, hier an einer RD07.

1996



Letzte Make-up-Maßnahme: eine leicht modifizierte Frontmaske. Luftunterstützung der Gabel und Dämpfungs-Justage am Federbein entfallen. Größerer Schalldämpfer; das Leergewicht steigt auf 235 kg.



Nach »fest« kommt »ab«: An der Gabelklemmung (unter der Tauchrohrabdeckung) reißt bei zu hohem Drehmoment gern mal einer der eingeschaubten Gewindebolzen ab.

Modellpflege im Überblick

1988:

Verkaufsstart der XRV 650 (RD03) mit dem schon aus der XL 600 V Transalp von 1987 bekannten 52-Grad-V2. Dreiventiler, Gleichdruckvergaser, 50 PS, 55 Nm. Je eine Bremsscheibe, 24-l-Tank. Federwege 220/210 mm, 220 kg. Preis inkl. Nebenkosten: umgerechnet 5752 Euro.

1990:

RD04. Aufstockung auf 742 Kubik, geänderte Steuerzeiten, größere Vergaserquerschnitte, 50 bzw. 59 PS, max. 61 Nm Drehmoment. Erhöhung der Standfestigkeit des Motors durch zusätzlichen Ölkühler, größere Öl- und Wasserkreisläufe, verstärktes Getriebe, größere Kurbelwellenlager. Vorn nun zwei Bremsscheiben, hintere Scheibe wächst um 16 auf 256 mm Durchmesser. Verlängerte Schwinge, Radstand wächst von 1555 auf 1565 mm. Verstärkter Rahmen, höhere Heckzuladung möglich. Höher gezogene Verkleidungsscheibe, mehr Windschutz. Leergewicht schnell auf 237 kg. Preis: 6688 Euro.

1992:

Zum analogen Runduhren-Cockpit gesellt sich die darüber montierte Tripmaster-Box. Permanente digitale Zeituhr, zwei unabhängig voneinander einstellbare Wegstreckenzähler.

1993:

Start der RD07, umfangreich überarbeitet. Neuer, steiferer Brückenrahmen, der die Massen zentralisiert und den Schwerpunkt senkt. Luftfilter nun gut zugänglich unter einer Kunststoffabdeckung zwischen Lenkkopf und Tank. Flachschiebervergaser, größerer Schalldämpfer, nun 60 PS bei 7500/min und 62 Nm Drehmoment bei 6000/min. Batterie und Werkzeugfach rücken zusammen. Federweg hinten nun 214 mm, dicker gepolsterte Sitzbank; Sitzhöhe sinkt dennoch, um 15 auf 865 mm. Neu gestaltete Verkleidung mit zwei seitlichen Lufteinlässen, Scheibe erneut verlängert. Kunststoffgepäckbrücke mit integrierten Haltegriffen für Sozius. Tankinhalt 23 l, Leergewicht sinkt auf 233 kg. Preis: 7416 Euro.

1996:

Strengere Abgaswerte erzwingen ein erneut vergrößertes Schalldämpfer-Volumen. Leergewicht 235 kg. Vergaser mit Drosselklappensensoren, Frontmaske der Verkleidung erneut modifiziert. Dem Rotstift zum Opfer fällt die Luftunterstützung der Telegabel, die bislang durch eine Seitendeckelbohrung erreichbare Druckstufendämpfungs-Justierschraube am Ausgleichsbehälter des Federbeins sowie die goldfarbene Eloxierschicht auf den Felgen. Preis 1996: 8285 Euro. Preis letztes Verkaufsjahr (2004): 8690 Euro plus Nebenkosten.

Zubehör-Empfehlungen



Stabiles Rohr

Robuste Motorschutzbügel für die Twin gibt's gleich von mehreren Anbietern. Besonders empfehlenswert sind solche wie die von SW-Motech (Foto), deren vordere Befestigung nicht an den Halterungen der Motorschutzplatte ankert, sondern an Rahmenrohren montiert wird. Den zweiteiligen, aus rundem Stahlrohr gefertigten Bügel hält SW-Motech für alle Baujahre ab 1990 wahlweise in Schwarz oder Weiß bereit, der Preis beträgt 129 Euro.

Mehr Windschutz

Mit der originalen Verkleidungsscheibe sind viele Twin-Treiber nicht zufrieden. Bei den ganz frühen Modellen war sie ein Stück zu kurz, um den Oberkörper nachhaltig vom Winddruck zu entlasten, bei den folgenden Generationen nervt je nach Körpergröße der tosende Fahrtwind gewaltig. Abhilfe schafft die zweiteilige »Vario-Screen« von MRA, deren Oberenteil sich über zwei Rändelschrauben um bis zu 50 mm hoch- oder runterfahren lässt. Komplett ausgefahren schirmt die Scheibe selbst den Kopf sehr gut ab; kleinere Piloten können den Windschild entsprechend tiefer justieren, so dass der Stirnbereich gerade noch angeströmt wird. Das Geräuschniveau hinter der MRA-Scheibe, die zum Preis von 149,90 Euro derzeit noch für die RD07 ab 1996 angeboten wird, ist bedeutend niedriger als beim Originalteil.



Robuster Stauraum

Alu-Koffer bieten gegenüber Kunststoffbehältern handfeste Vorteile – und sehen ganz nebenbei an einer Reise-Enduro wie der Africa Twin auch bedeutend besser aus. Neben den ebenfalls bewährten Modellen von RMS und Bernd Tesch setzt die »AT«-Szene meist auf die Zega-Boxen von Touratech, die es inzwischen in drei Größen (29/35/41 Liter, je 189 Euro) gibt. Der Träger für eine RD07 kostet einzeln 214 Euro, ein komplettes System inkl. Boxen, Halterungen und Stiefelschutz 623 Euro.

Die Alternativen

BMW R 80 GS:

Wenn es um Fernreisen mit hohem Offroad-Anteil geht, ist der von 1987 bis 1997 (zuletzt als R 80 GS Basic) gebaute Zweiventilboxer (50 PS) für viele auch heute noch erste Wahl. Seine Vorteile: wartungsfreundliche Technik, pflegeleichter Kardan, große Reichweite. Ab Bj. 90 mit rahmenfester Verkleidung. Bis zum Jahr 2000 insgesamt 9371 Mal zugelassen. Test: TF 4/88.



KTM 950 Adventure:

Schon die erste Generation (2003-05) der Zweizylinder-KTM ist eine ernsthafte Africa-Twin-Alternative für alle, die verschärfte Offroad-Ambitionen haben und auch hohe Motorleistung (98 PS) wollen. Den 50.000-km-Langstreckentest (TF 5/04) bestand die zuverlässige 950er mit Bravour. Aktueller Bestand: 2586 Stück. Test: TF 6/04.



Triumph Tiger 900/955:

Bulliger Triple, hochkomfortables Fahrwerk, heiserer Sound: drei Markenzeichen der agilen Triumph Tiger, die es mit Einspritzmotor sowohl als 900er (1999-2001, 83 PS) als auch mit 955 Kubik (2001-06, 98 PS) gab. Aktueller Bestand: 1224 Stück (alle 900er/955er inkl. Vergaserversion ab 1993). Test: TF 9/00. Dauertest: TF 2/01.

Yamaha XTZ 750 Super Ténéré:

Vom Gesamtkonzept her kommt die 1989 bis 1997 gebaute, ca. 4800 Mal zugelassene Super Ténéré der Africa Twin noch am nächsten. Markante Unterschiede: mehr Leistung (69 PS, Reihentwin), größerer Tank (26 l), weniger Gewicht (226 kg), höherer Verbrauch, höherer Schwerpunkt. Aktueller Bestand: 2909 Stück. Test: TF 6/89.

Besser sitzen

Wer nicht über ein extrem abgehärtetes Hinterteil verfügt, wird auf längeren Strecken mit der RD07 irgendwann seine gute Erziehung vergessen und die quälend schlecht gepolsterte Originalsitzbank seiner Africa Twin zur Hölle wünschen. Erlösung für schmerzende Hintern bietet die so genannte Doppelsitzbank von Toura-

tech (278 Euro), die einen komplett umgeformten Kern mit Hohlkehle besitzt und selbst Marathonetappen den Schrecken nimmt. Weiterer Vorteil: Der griffige Bezug ist im Gegensatz zum Serienteil rutschfest. Alternativ haben die Fernreise-Spezis auch eine Solo-Sitzbank (335 Euro) im Programm, die an Stelle des Soziusplatzes eine Alu-Gepäckbrücke mitbringt.

Zuverlässige Pumpe

Gäbe es eine Pannenstatistik für die Africa Twin, kämen eigentlich nur zwei mögliche Gründe für ein Stranden am Straßenrand in Frage: auf Platz zwei die ab und an verrückt spielende Elektrik, auf Platz eins die Benzinpumpe der RD07. Viele Fahrer haben die wegen der

plötzlich verschmorenden Unterbrecherkontakte berüchtigte Pumpe bereits gegen ein Zubehörteil ausgetauscht, meist gegen die Mikuni-Unterdruckpumpe, die Stephan Jaspers von African Queens für 99,70 Euro anbietet. Die Pumpe wird anschlussfertig mit Spritleitungen, Unterdruckschlauch und Motorhalterung geliefert; der Austausch gegen die originale Pumpe ist auch RD07-Fahrern, die bislang keine Probleme mit der Spritversorgung hatten, »vorbeugend« zu empfehlen.



Internet

Mehr Informationen finden Sie im Internet unter: www.tourenfahrer.de



Angebots-Barometer*

mobile.de

Honda XRV 650 Africa Twin

Angebote privat: 5			
Angebote nach EZ (durchschn. Laufleistung)			
	min. Preis	max. Preis	durchschn. Preis
1988: 2 (68.500 km)	1850 Euro	1999 Euro	1924 Euro
1989: 2 (45.345 km)	1950 Euro	2300 Euro	2125 Euro
1990: 1 (98.850 km)	1550 Euro	1550 Euro	1550 Euro
Angebote Händler: 3			
Angebote nach EZ (durchschn. Laufleistung)			
	min. Preis	max. Preis	durchschn. Preis
1988: 1 (70.000 km)	2200 Euro	2200 Euro	2200 Euro
1989: 2 (66.114 km)	1400 Euro	1700 Euro	1550 Euro

Honda XRV 750 Africa Twin

Angebote privat: 32			
Angebote nach EZ (durchschn. Laufleistung)			
	min. Preis	max. Preis	durchschn. Preis
1990: 1 (104.770 km)	1990 Euro	1990 Euro	1990 Euro
1991: 1 (32.900 km)	2550 Euro	2550 Euro	2550 Euro
1992: 5 (56.000 km)	2200 Euro	3185 Euro	2477 Euro
1994: 5 (65.010 km)	2999 Euro	3690 Euro	3297 Euro
1995: 3 (49.166 km)	3150 Euro	4750 Euro	3800 Euro
1996: 5 (48.274 km)	2900 Euro	4300 Euro	3740 Euro
1997: 4 (46.716 km)	3550 Euro	4400 Euro	3949 Euro
1998: 4 (28.400 km)	3990 Euro	4900 Euro	4670 Euro
1999: 2 (44.950 km)	3999 Euro	4999 Euro	4499 Euro
2001: 1 (6440 km)	6490 Euro	6490 Euro	6490 Euro
2003: 1 (31.000 km)	4500 Euro	4500 Euro	4500 Euro
Angebote Händler: 55			
Angebote nach EZ (durchschn. Laufleistung)			
	min. Preis	max. Preis	durchschn. Preis
1990: 4 (56.519 km)	1450 Euro	2799 Euro	2109 Euro
1991: 4 (66.610 km)	1550 Euro	2689 Euro	2334 Euro
1992: 4 (48.475 km)	2400 Euro	3990 Euro	3257 Euro
1993: 1 (57.000 km)	3200 Euro	3200 Euro	3200 Euro
1994: 3 (42.938 km)	2750 Euro	4990 Euro	3696 Euro
1995: 6 (36.281 km)	2490 Euro	4490 Euro	3640 Euro
1996: 7 (50.527 km)	2500 Euro	4790 Euro	3751 Euro
1997: 5 (51.247 km)	2850 Euro	4500 Euro	3805 Euro
1998: 4 (44.007 km)	3790 Euro	4790 Euro	4267 Euro
1999: 4 (32.870 km)	3700 Euro	5450 Euro	4604 Euro
2000: 3 (42.533 km)	4390 Euro	5190 Euro	4690 Euro
2001: 3 (22.980 km)	4999 Euro	5790 Euro	5426 Euro
2002: 5 (38.200 km)	3790 Euro	5700 Euro	4703 Euro
2003: 2 (43.250 km)	3990 Euro	5350 Euro	4670 Euro

* Erhebung: in Zusammenarbeit mit mobile.de, dem meistbesuchten Fahrzeugmarkt in Deutschland. Erhebungs-Zeitraum: zwei Wochen vor Redaktionsschluss.

