

Africa Twin heißt Hondas neues Enduro-Flaggschiff - im Look der erfolgreichen Rallye-Maschine und auf der soliden technischen Basis der Transalp.

Hohe Erwartungen werden geweckt, denn Honda bezeichnet seine neueste Top-Enduro ganz bewußt als Replica der siegreichen Paris-Dakar-Rennmaschine. Und der Name trägt schließlich auch dazu bei: Africa Twin.

Rallye-Feeling vermittelt auch die fast aggressive Lackierung in Hondas Kampffarben blau-weiß-rot. Und das Cockpit mit den asymmetrisch angeordneten großen und gut ablesbaren Instrumenten verbreitet nicht nur

mit einfachem Frontrohr und doppeltem Unterzug ist identisch, nur die Rohre sind hier stärker. Die Gabel von Hondas neuem Spitzenmodell ist luftunterstützt und hat 43er Standrohre anstatt 41er bei der Transalp, und das Zentralfederbein weist außer der üblichen Verstellung der Federbasis eine stufenlos variierbare Dämpfung auf. Ins Auge fällt auch die Scheibenbremse am Hinterrad anstatt der gewohnten Trommel, und nicht zu vergessen ist der 24 Liter fassen-



Cockpit und Verkleidung sind rahmenfest montiert

Profi-Atmosphäre, sondern suggeriert mit der rechteckigen Kontrolleuchten-Konsole links kühle Funktionalität. Frontverkleidung und Doppelscheinwerfer sowie Protokoren für Fahrerhände, Gabelholme und Scheibenbremse an Vorder- und Hinterrad vervollständigen das Bild.

Details wie der ungewöhnlich große Leichtmetall-Motorschutz und der auffallend solide Gepäckträger aus rundem Stahlrohr, dessen Aufdruck 20 Kilogramm Gepäck erlaubt, signalisieren letztlich, wofür dieses Motorrad projektiert ist: als robuste Reise-Enduro.

Natürlich basiert die Africa-Twin auf der bewährten Transalp. Das Konzept des geschlossenen Rahmens

de Tank, dessen Optik wegen des großen Tunnels sogar ein weit größeres Volumen vortäuscht.

Während der vorn wie

hinten gegenüber der Transalp jeweils um zwei Zentimeter verlängerte Federweg die Modifikationen am Fahrwerk abrundet - abgesehen von kleinen geometrischen



Ein gewaltiges Leichtmetall-Teil schützt den Motor

Retuschen - ist der Zweizylinder-V-Motor ein alter Bekannter. Lediglich die um vier Millimeter erweiterte Zylinderbohrung ergibt mit knapp 650 Kubikzentimeter mehr Hubraum.

Drei Ventile und ein Gleichdruckvergaser pro Zylinder sowie die Kurbelwelle mit zwei versetzten Hubzapfen charakterisieren die tech-

ab, zu dessen Merkmalen nicht nur die v-förmig stehenden Zylinder, sondern auch der für jeweils zwei Pleuel gemeinsame Hubzapfen gehört. Man wandte hier

den Kunstgriff des Hubzapfenversatzes an, um die bauartbedingten Vibrationen zu minimieren.

Sofort läuft der kickstarterlose V-Zweizylinder auf Knopfdruck und empfiehlt sich gleich beim Kaltstart durch ruckfreie Gasannahme und vorbildliche Laufkultur. Sicher sind daran die Gleichdruckvergaser mit ihrem problemlosen Übergangsverhalten beteiligt.

Der Lenker liegt ein klein wenig tiefer als bei der Transalp, wodurch sich eine etwas "schnellere" Sitzposition ergibt. Was mich aber gleich zu Beginn meiner Bekanntschaft mit diesem Motorrad stört, sind die zu kurz geratenen seitlichen Kühlen am Tank, deren vordere Kante gegen das Knie drückt. Fahrer mit weniger als einschichtig Körpergröße und kürzeren Beinen werden damit wohl keine Probleme haben.



Der Gepäckträger ist für hohe Zuladung ausgelegt

nischen Grundzüge dieses Triebwerks. Mit letzterem Konstruktionsdetail weicht Honda übrigens vom klassischen Konzept des V-Motors

Kultivierter Motor

Die ersten Kilometer sind gekennzeichnet von der Laufkultur des Triebwerks, das über den gesamten Dreh-

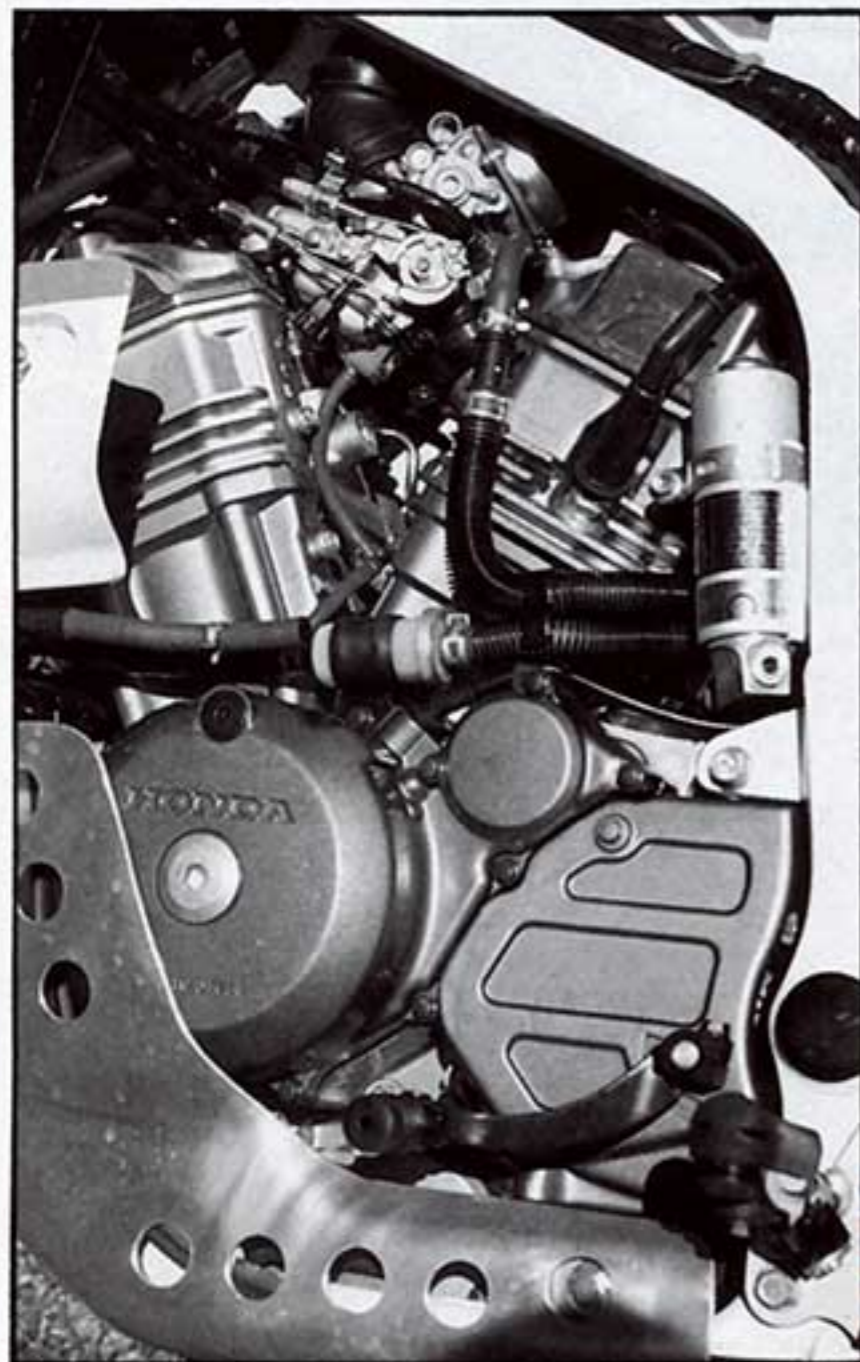
zahlreich bis hin zum roten Bereich, der bei knapp 9000/min beginnt, nahezu vibrationsfrei arbeitet. Obschon der Hubraum-Zuwachs gegenüber der Transalp höchstens bis etwa 3000/min zu spüren ist, was sich vor allem beim Herausbeschleunigen aus den Kurven bemerkbar macht, wirkt doch die Leistungsabgabe bei der Africa Twin insgesamt doch kräftiger, weicher und dabei kom-

führt, daß die neue Honda etwas träger wirkt als ihre ein Jahr ältere Schwester. Nicht zu vergessen ist bei solchen Überlegungen natürlich auch das größere Gewicht der Africa Twin, die trotz Leichtmetall-Schwinge vollgetankt mit 26 Kilogramm mehr auf die Waage drückt.

Die kurvenreichen, bergigen andalusischen Sträßchen Südspaniens sind das Metier, in dem sich die Africa Twin

Gewicht auf dem Vorderrad. Das nimmt man aber gerne in Kauf, weil daraus auch ein exzellenter Geradeauslauf resultiert. Wie auf Schienen

läuft die Africa Twin in jedem Geschwindigkeitsbereich geradeaus und vermittelt auf diese Weise ein Sicherheitsgefühl, das bei



Die Vergaser sitzen zwischen den beiden Zylindern

fortabler. Man muß schon sagen, dieser V-Zweizylinder legt eine Laufkultur ohnegleichen an den Tag, denn das Stampfen des Einzylinders ist ihm ebenso fremd wie das feine Kribbeln eines Vierzylinders.

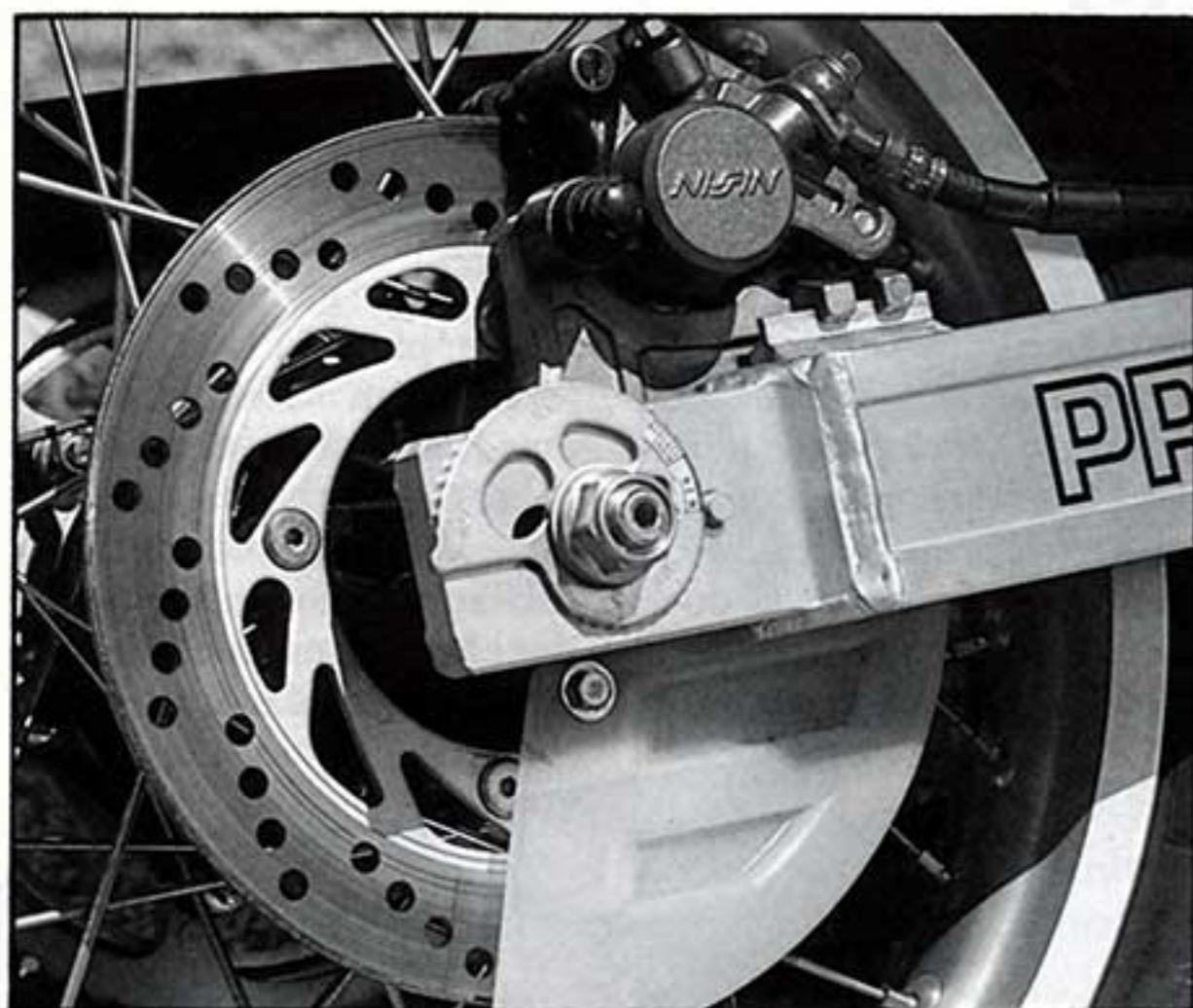
In der Tat ist die Spitzenleistung der Africa Twin nicht höher als die der Transalp, weil sie für den deutschen Markt auf 50 PS begrenzt ist. Zu bedenken ist auch die deshalb nicht ganz passende Gesamtübersetzung, die auf die höhere Leistung der ungedrosselten Version zugeschnitten ist, und vor allem im Bereich der Höchstgeschwindigkeit dazu

ausgesprochen wohlfühlt. Bergauf und bergab durch die unzähligen Kehren schwingen, mit dem leisen Motor sanft, aber kräftig beschleunigen und dazwischen kurze Geraden, auf denen man richtig Dampf machen kann - dieses Fahren macht riesig Spaß mit der neuen Honda-Enduro.

Nur feinfühligere Fahrer werden merken, daß die Africa Twin in aufeinanderfolgenden Kurven eine Spur mehr Kraftaufwand erfordert als die Transalp. Das ist zurückzuführen auf den geringfügig längeren Vorderrad-Nachlauf, den größeren Radstand und das höhere



Technische Daten	
Motor	Wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-V-Motor, je eine obenliegende Nockenwelle, je drei Ventile
Bohrung/Hub	79 mm/66 mm
Hubraum	642 cm ³
Nennleistung	37 kW (50 PS) bei 7000/min
Maximales Drehmoment	55 Nm bei 5500/min
Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl	15,4 m/s
Vergaser	2 Keihin Gleichdruck-Vergaser, Ø 32 mm
Elektrik	
Zündung	CDI, 2 Zündkerzen pro Zylinder
Lichtmaschine	Wechselstromgenerator 12 V/310 W
Batterie	12V/12 Ah
Zündkerzen	NGK DPR 8EA-9
Kraftübertragung	
Primärtrieb	Gerade verzahnte Räder 1,89
Kupplung	Mehrscheibenkupplung im Ölbad
Getriebe	Klauengeschaltetes Fünfgang-Getriebe ohne Kickstarter, Stufung 2,77; 1,88; 1,45; 1,17; 0,97; (relativ 2,88; 1,96; 1,51; 1,22; 1,0)
Sekundärtrieb	Offen laufende O-Ring-Kette 3,06 (Z49/16)
Fahrwerk	
Rahmen	Geschlossener Rahmen, teils Rund-, teils Rechteckrohr
Radaufhängung vorn	Luftunterstützte Telegabel, Standrohr-Ø 43 mm, Lenkkopf Kegelrollenlager
Radaufhängung hinten	Nadelgelagerte Leichtmetall-Schwinge mit Pro-Link-System
Federweg vorn/hinten	220 mm/210 mm
Radstand	1555 mm
Nachlaufwinkel	62 Grad
Nachlauf	113 mm
Räder	Drahtspeichenräder mit Leichtmetall-Felgen
Bremse vorn/hinten	Doppelkolben-/Einkolbenscheibenbremse
Reifen vorn/hinten	90/90-21 54 S/ 130/90-17 68 S
Füllmengen	
Motor	2,4 l
Gabel	Nicht angegeben
Kraftstofftank	24 l, davon 8,5 l bzw. 4,3 l Reserve
Gewicht	
Fahrfertig aufgetankt	220 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	405 kg
Nutzlast	185 kg
Importeur	Honda Deutschland GmbH, 6050 Offenbach
Preis	10.750 Mark



Die Hinterrad-Scheibenbremse funktioniert bestens

Schlagloch an Schlagloch zwischen und in den unvermeidlichen Längsrinnen.

Straffe Federung

Voraussetzungen, wie geschaffen, um den vorzüglichen Geradeauslauf noch einmal herauszustreichen; aber auch harte Prüfung für Federung und Dämpfung. Und was sich auf den welligen Landstraßen schon ankündigte, zeigt sich hier vollends: Trotz der langen Fe-

Enduros dieser Hubraum- und Leistungsklasse in diesem Maß derzeit einmalig ist.

Die beiden Scheibenbremsen sind bestens geeignet, um die Bewegungsenergie der gebotenen Rasanzen vor jeder Kurve, vor jedem Haltpunkt rechtzeitig umzuwandeln. Fein dosierbar und stets verlässlich verhindern sie in jedem vorstellbaren technischen Maß, daß der Fahrer jemals ins Schwitzen gerät. Selten fällt auch der Fortschritt einer Hinterrad-Scheibenbremse so drastisch auf wie hier im Gegensatz zur Trommel der Transalp.

Eine gelbe Kontrollleuchte signalisiert, daß noch acht-einhalb Liter Benzinreserve zur Verfügung stehen, und eine rote Lampe mahnt schließlich, daß noch etwas mehr als vier Liter übrig sind. Sprit genug, um noch eine Strecke unter die Räder zu nehmen, von der Afrika-Erfahrene sagen, sie gleiche der Piste nach Tamanrasset: Hart getrockneter Lehmboden, Steinbrocken, Schotter und dazwischen hin und wieder Sand und natürlich



Das Reifenprofil ist auch gut fürs Gelände geeignet

derwege wirkt die Federung auffallend hart. Das läßt auf eine starke, fast zu starke Progression schließen, die natürlich andererseits eine Sicherheit gegen Durchschlagen darstellt. Die Dämpfung jedenfalls, am Hinterrad überdies verstellbar, läßt keine Wünsche offen.



Beenden wir den begeisternden Tagesausritt mit einem Galopp am Strand. Mit Vollgas beschleunigen nur wenige Zentimeter neben dem Wasser, wo der nasse Sand etwas hart ist, wo die grob profilierten Reifen effizient greifen und wo die Maschine ihre Geradeauslauf-Qualitäten noch einmal über-

zeugend demonstriert. Auf der einen Seite Südeuropa, auf der anderen das blaue Mittelmeer und ein Stückchen weiter Afrika, von wo dieses Motorrad kommt - zumindest dem Namen nach...

Wer das Feeling einer echten Rallye-Maschine mit extrem langen Federwegen und relativ niedrigem Gewicht kennt, wird enttäuscht sein von der Africa Twin. Wer sie aber als das nimmt, was sie ist und auch sein will, wird sich im Augenblick kaum ein besseres Motorrad vorstellen können: Eine sichere Reise-Enduro mit berechtigten Langstrecken-Ambitionen, die obendrein durch Robustheit und ein dem Stand der Technik entsprechendes hohes Ausstattungsniveau glänzt.

Norbert Bauer