



Test und Technik

# Bergfieber

Test Honda XRV 650 Africa Twin





Groß, schwer, stark und bunt: Oberflächlich betrachtet, macht die Africa Twin auf Show-Bike. Die wahren Qualitäten der XRV 650 erfuhr PS auf ausgedehnter Tour in den Bergen



Auf den Straßenetappen zur nächsten Schotterpiste gibt sich die Africa Twin keine Blöße. Sie steht auf der Landstraße und der Autobahn ihren Mann



**D**ie Transalpini haben jetzt das Aufsteiger-motorrad: Mit der Africa Twin hat Honda die bekannten Qualitäten der Transalp noch ein bißchen gesteigert. Der Motor wurde auf 650 cm<sup>3</sup> aufgebohrt und so ein besserer Drehmomentverlauf er-

zielt. Dem Rahmen verleiht die erhöhte Wandstärke der Rohre mehr Stabilität. Eine in ihren Ausmaßen rekordverdächtige 43er Gabel führt das Vorderrad noch stabiler, Federung und Dämpfung des Vorderrads und ein in der Zugstufe verstellbares Federbein halten durch vergrößerte Federwege Erschütterungen noch wirkungsvoller von der Besatzung fern.

Die Optik lehnt sich konsequent an die Rallye-Renner von Honda an. Aggressiv wirkt die Lackierung, kein Hauch von dezenter Farbgebung, wie noch bei der Transalp als neue Philosophie von Honda propagiert. In der Verkleidung sitzt ein Doppelscheinwerfer, an den Seiten prangt fett der Schriftzug „Africa Twin“. Der Tank wurde an den Flanken noch weiter heruntergezogen. Die mit einem rutschfesten Bezug versehene Sitzbank mündet am Heck in einen stabilen Ge-

päckträger, dem sage und schreibe 20 Kilogramm Last aufgebrummt werden können. An der rechten Seite glänzt ein mit Aluminium verblendeter Auspufftopf aus Stahlblech. Sein Endstück und die Krümmer werden aus rostfreiem und vornehm kupferfarbenen glänzendem Edelstahl gefertigt. Aus Leichtmetall gezogen ist der riesige Motorschutz.

Die Kommandos gibt der Fahrer über die bekannten Transalp-Armaturen, geblieben ist somit auch der nicht immer sicher erreichbare Abblendschalter links. Gekuppelt und gebremst wird über zu kurze Handhebel. Informa-





tionen über den Fahrzustand erhält der Fahrer durch nüchtern gezeichnete Instrumente, die pseudosportlich in Moosgummi gelagert sind. Auf der linken Cockpitseite sagen sieben Lämpchen, sechs davon in einem billig aussehenden Döschchen, die Seitenständerwarnlampe als Zugabe darüber, über Leerlauf, Öldruck, Blinker, Fernlicht und Spritvorrat Bescheid. Den Kabelwirrwarr und den häßlichen Verkleidungshalter will eigentlich niemand sehen, hier wäre eine kleine Blende ein Augentrost.

### **In der Stadt: erhabenes Gefühl**

Aber genug der Äußerlichkeiten, schließlich entscheiden innere Werte über den Erfolg eines Motorrads. Und wo können die besser erfahren werden als auf einer ausgedehnten Tour.

Erhaben thronend, mit aufrechter Körperhaltung, überblickt der Africa Twin-

Fahrer den chaotischen Stadtverkehr. Trucker kennen dieses Gefühl: ich da oben und ihr da unten. An der Ampel müssen Kleingewachsene ihr Gleichgewichtsorgan trainieren, sonst geht bei 885 Millimetern Sitzhöhe leicht der Tritt ins Leere. Großgewachsene müssen nach hinten rutschen, sonst stoßen die Knie an die Tankausbuchtungen. Zum Mitschwimmen genügt meistens der vierte Gang, der drehmomentstarke Motor gibt schon ab 2000/min genügend Leistung ab. Deshalb spuckt der so aggressiv aussehende Auspuff auch nur leise Töne. Parken, auch mit Gepäck, gestattet der sicher rastende Seitenständer. Ebenso problemlos sichert das Zünd-Lenk-Schloß vor ungebetenen Fans.

### **Auf der Landstraße: gutmütig und fahrstabil**

Keine Angst vor Kurven, auch wenn die Schräglage durch



*Der edel lackierte Motor wird erst nach der Demontage von Tank und allerlei Kunststoff sichtbar*

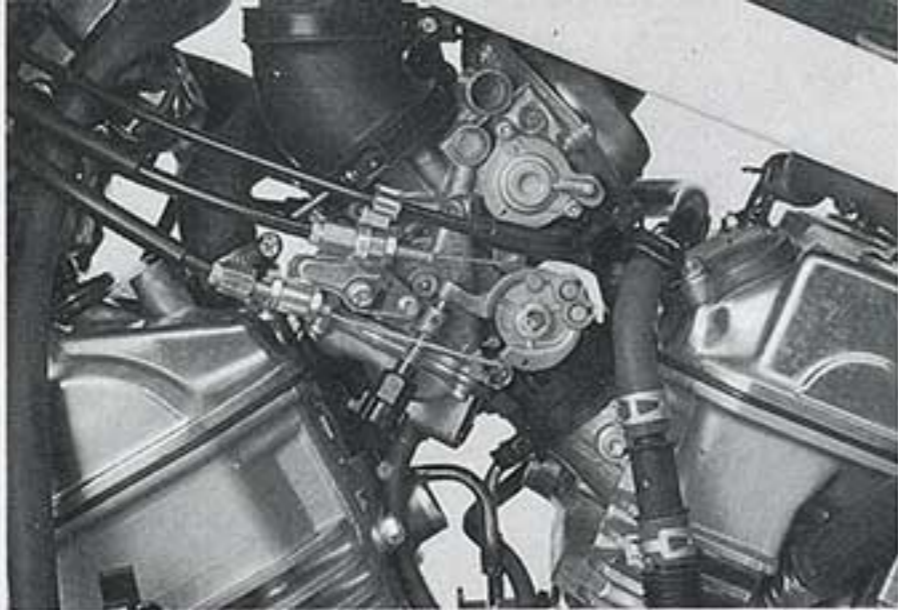


*Die Instrumente sind sehr nüchtern gezeichnet*

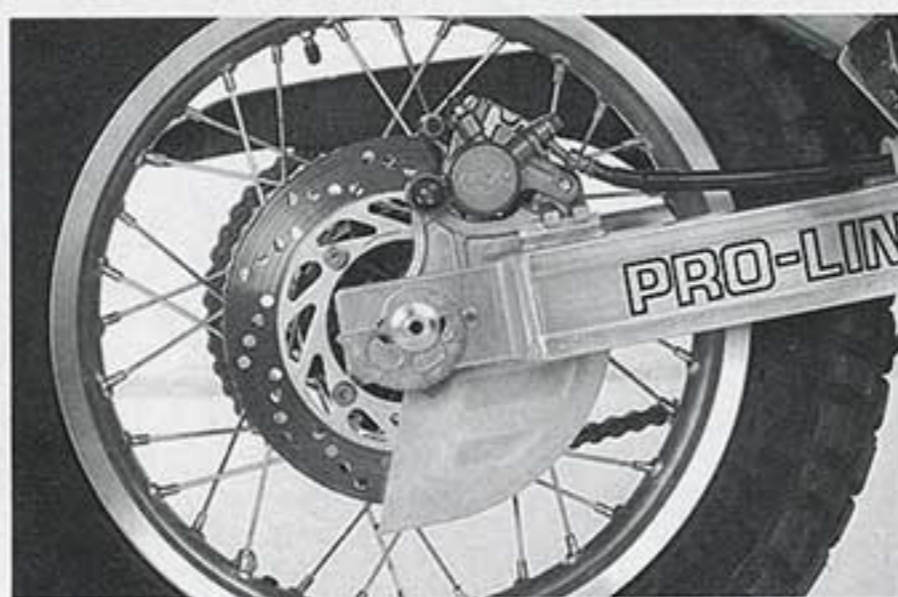




Zwischen den Zylindern liegen die zwangsge- steuerten Gleichdruck- vergaser



Der Rahmen stammt von der Transalp und wurde an den wichtigen Stellen verstärkt. Die hintere Scheibenbremse läßt sich fein dosieren



die aufrechte Sitzposition bombastisch wirkt: Es wird nichts aufsetzen. In jeder Situation fahrstabil, aber nicht gerade superhandlich, verzeiht die Africa Twin fast jeden Fahrfehler und gibt sich sehr gutmütig. Der Motor läßt sich ohne viel Schalten bei Laune halten, schon bei 3000/min liegen über 50 Nm an. Soll es sportlich vorangehen, muß allerdings doch gedreht werden, denn 220 Kilogramm Fahrzeuggewicht bedeuten für 50 Pferde ordentlich Arbeit. Beim Überholen beruhigen die großen Drehzahlreserven: Oberhalb der Nenndrehzahl von 7000/min findet zwar kein Kraftzuwachs mehr statt, die Leistung bricht aber auch nicht schlagartig zusammen, erst bei 8500/min ist Schluß.

Ideal übersetzt wurde das Getriebe. Keine zu lange Sekundärübersetzung wie bei der NTV 650 hindert den Motor an seiner Leistungsentfaltung, nach jedem Schaltvor-

gang findet der Fahrer Anschluß. Der Kettenantrieb überzeugt durch seine Unauffälligkeit, er unterstützt das streßfreie Gleiten genauso wie die leisen Auspufftöne des kultivierten V2.

Ein klein wenig zu geringen Komfort bieten die Feder- elemente der Africa Twin. Die Gabel ignoriert kleine Unebenheiten und ist straff gedämpft. Ebenso arbeitet das Federbein der Pro Link-Schwinge: Die Verstellmöglichkeit der Dämpfung wirkt nur auf die Zugstufe, die Druckstufe wurde entsprechend straff ausgelegt. Hier überzeugt aber das Ansprechverhalten der Federung. Durchschlagen findet nicht statt, selbst Schlaglöcher vom Format Badewanne werden überzeugend weggesteckt.

Die Bremsen, vorn wie hinten, sind fein zu dosieren und besitzen einen exakt definierten Druckpunkt. Den Belastungen der Landstraße sind sie stets gewachsen.

## Auf der Autobahn: flotter Ritt

Die Africa Twin verwöhnt auf der Autobahn. Zum einen rennt sie trotz der großen Stirnfläche erstaunlich flott, selbst mit Koffern 160 km/h. Zum anderen bietet die Verkleidung Windschutz ohne viel Lärm, da kein Spoiler an der Scheibenkante den Luftstrom verwirbelt. Auch vibriert der mit 76 Grad Hubzapfenversatz versehene 52-Grad-V2-Zylinder nur im Bereich um 130 km/h etwas. Der Verbrauch steigt bei schneller Autobahnfahrt auf bis zu neun Liter/100 Kilometer, während bei flüssigen 140 km/h sieben Liter aus dem Tank gesaugt werden. Die Reichweite liegt so bei 350 Kilometern; leuchtet die gelbe Warnlampe, sind noch gut 100 Kilometer drin, ab der roten noch über 50.

## Auf Paßfahrten: Bremsprobleme

Bergauf ist es die reine Lust. Auch enge Kehren können meist im zweiten Gang genommen werden, mit kultiviertem Schlag zieht der Motor aus dem Keller und die Africa Twin aus der Haarnadelkurve. Zu Anfang muß der Fahrer konzentriert lenken, die hohe Sitzposition und der vergleichsweise hohe Schwerpunkt lassen die Honda in Kehren kippelig erscheinen. Mit zunehmender Gewöhnung fällt es dann immer leichter, einen sauberen Strich zu fahren. Sollte doch einmal der erste Gang nötig sein, muß er mit Nachdruck eingelegt werden. Er rastet nicht immer sauber ein, was zu herzerregenden Geräuschen führt.

Ab 2000 Meter Höhe zeigte unsere Testmaschine erste Anzeichen von Gemischüberfettung, sie drehte nicht mehr so flott hoch, Aussetzer in hohen Drehzahlen und gelegentliche Verschlucker verstärkten sich mit zunehmender Höhe. Die Stifiser-Joch-Prüfung bestand sie dennoch, hier erlebten wir mit Zweitakt- und Viertakt-Vierzylindern oft unser blaues (überfettetes) Wunder. Erstaunlich, wie wenig sich die Kühlwassertemperatur auf dem Ther-

momenter selbst bei hartem Bergaufeinsatz erhöht. Der Motor hat enorme thermische Reserven.

Paßabfahrten, vor allem mit Sozius und Gepäck, bedeuten die größte Belastung im Leben einer Bremse, und das zeigten die vom Honda-Zulieferer Nissin stammenden deutlich. Nach zehn bis 15 scharfen Bremsmanövern läßt die Wirkung stark nach, und wenn sich der Fahrer dann nicht deutlich zurückhält, erhitzt sich die vordere Bremsanlage derart, daß Dampfblasenbildung nicht auszuschließen ist. Wir hatten zweimal einen vollständigen Ausfall der Vorderbremse.

Wie schon bei der Honda NX 650 Dominator (siehe PS 4/1988) steht auch bei der Africa Twin die modische Brems-scheibenabdeckung in starkem Verdacht, für die Überhitzungserscheinungen verantwortlich zu sein. Aber was nützt die schönste Optik, wenn durch sie die Funktion eines Sicherheitsbauteils eingeschränkt wird? Auch ist eine so dünne Einscheibenbremse für ein schweres und schnelles Motorrad wie die Africa Twin einfach zu schwach. Honda sollte überlegen, ob eine Doppelscheibe oder die Bremse der NTV 650 nicht die bessere Wahl wäre.

## Auf der Enduro-Piste: Das Tempo macht's

Die Honda ist nichts für Anfänger, denn 220 Kilogramm auf grobem Schotter können den stärksten Mann umhauen. Bei langsamen Passagen, die der Motor dank kurzer Übersetzung jederzeit ermöglicht, oder beim Wenden auf der Piste, ist volle Konzentration nötig. Allzuleicht verliert der Fahrer das Gleichgewicht und fällt um wie ein nasser Sack. Nein, die Africa Twin will auf Schotter relativ schnell gefahren werden. Dann stimmt plötzlich alles. Die enorm schluckfähige Federung bügelt auch große Bodenwellen glatt, ohne durchzuschlagen. Der Geradeauslauf wird mit steigender Geschwindigkeit immer besser. Im Stehen bietet der Tank einen optimalen Knieschluß, so daß die Fuhre sauber in die Zange genommen werden kann.



# Technische Daten

Honda XRV 650 Africa Twin

## MOTOR

Wassergekühlter Viertakt-52-Grad-V-Zweizylinder, pro Zylinder drei, über eine Zahnkettengeriebene, obenliegende Nockenwelle und Kipphebel gesteuerte Ventile. Gleitgelagerte Kurbelwelle mit 76 Grad Hubzapfenversatz, quer zur Fahrtrichtung eingebaut. Naßsumpf-Druckumlaufschmierung, elektrischer Anlasser. Bohrung/Hub 79/66 mm, Hubraum 647 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 9,4, Leistung 37 kW (50 PS) bei 7000/min, höchstes Drehmoment 55 Nm bei 5500/min. Mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenn-drehzahl 15,4 m/s, Ventilspiel kalt E/A 0,15/0,20 mm.

## VERGASER

Zwei Keihin-Gleichdruckvergaser F4B, 32 mm Durchlaß, Hauptdüse vorn 125, hinten 130, Leerlaufdüse 38.

## ELEKTRISCHE ANLAGE

Wechselstrom-Lichtmaschine, elektronisch geregelt und gleichgerichtet, Nennspannung 12 Volt, Leistung 310 Watt. Batteriekapazität 12 Ah, Scheinwerferdurchmesser 2 x 130 mm, Glühlampen: Abblendlicht 35 Watt, Fernlicht 35 Watt. Kontaktlos gesteuerte Kondensator-Entladungszündung, zwei Zündkerzen pro Zylinder. Zündzeitpunkt statisch 10 Grad vor OT, dynamisch 30 Grad vor OT. Zündkerzen NGK DPR8EA-9 oder Nippon-Denso X24EPR-U9, Elektrodenabstand 0,8 - 0,9 mm.

## KRAFTÜBERTRAGUNG

Geradverzahnter Primärtrieb auf mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbakcupplung, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, Sekundärtrieb über O-Ring-Kette. Primärübersetzung 1,889, Getriebestufen 2,77/1,88/1,45/1,17/0,97, Sekundärübersetzung 3,06.

## FAHRWERK

Einschleifen-Stahlrohrrahmen mit geteilten Unterzügen. Lenkung in Kegellrollen, Schwinge in Nadellagern geführt. Vorn luftunterstützte Telegabel mit 43 mm starken Standrohren, hinten Leichtmetallschwinge mit über progressives Hebelsystem angelenk-

tem Federbein, Dämpferzugstufe und Federbasis stufenlos einstellbar. Federweg vorn/hinten 220/210 mm, Radstand 1555 mm, Lenkwinkel 62 Grad, Nachlauf 113 mm.

## RÄDER UND BREMSEN

Leichtmetallfelgen mit tangential angeordneten Drahtspeichen, Felgenreiße vorn MT 1.85-21, hinten MT 2.75-17. Vorn Doppelkolben-Einscheibenbremse, 296 mm, hinten Scheibenbremse, 240 mm Durchmesser.

## REIFEN

Serienbereifung Sumitomo Dunlop K 560 Nylon oder Bridgestone Trail-Wing 41/42. Größe vorn 90/90-21 54S, hinten 130/90-17 68S. Luftdruck vorn und hinten 2,0 bar.

## ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Größte Länge 2320 mm, größte Breite 900 mm, Bodenfreiheit 230 mm, Lenkerbreite 815 mm, Lenkerhöhe 1040 mm, Sitzhöhe 860 mm, Sitzbreite/-länge 260/650 mm. Tankinhalt 24 l, Reserveleuchten bei 8,5 l und 4,3 l

Restinhalt. Gewicht fahrfertig, vollgetankt 221 kg, zulässiges Gesamtgewicht 405 kg.

## FÜLLMENGEN

Motorölmenge bei Neubefüllung 2,8 l, Ölwechsellmenge mit Filterwechsel 2,4 l, SAE 10 W 40, Gabelöl je Holm 656 cm<sup>3</sup> ATF, Kühlflüssigkeit 2,5 l, Bremsflüssigkeit mindestens DOT 4.

## MESSWERTE

Leistung am Hinterrad 32 kW (43 PS), Höchstgeschwindigkeit 171 km/h

## Beschleunigung:

0 auf 50 km/h = 1,9 s  
0 auf 100 km/h = 5,3 s  
0 auf 120 km/h = 8,0 s  
0 auf 150 km/h = 15,3 s  
400 Meter mit stehendem Start 14,0 s

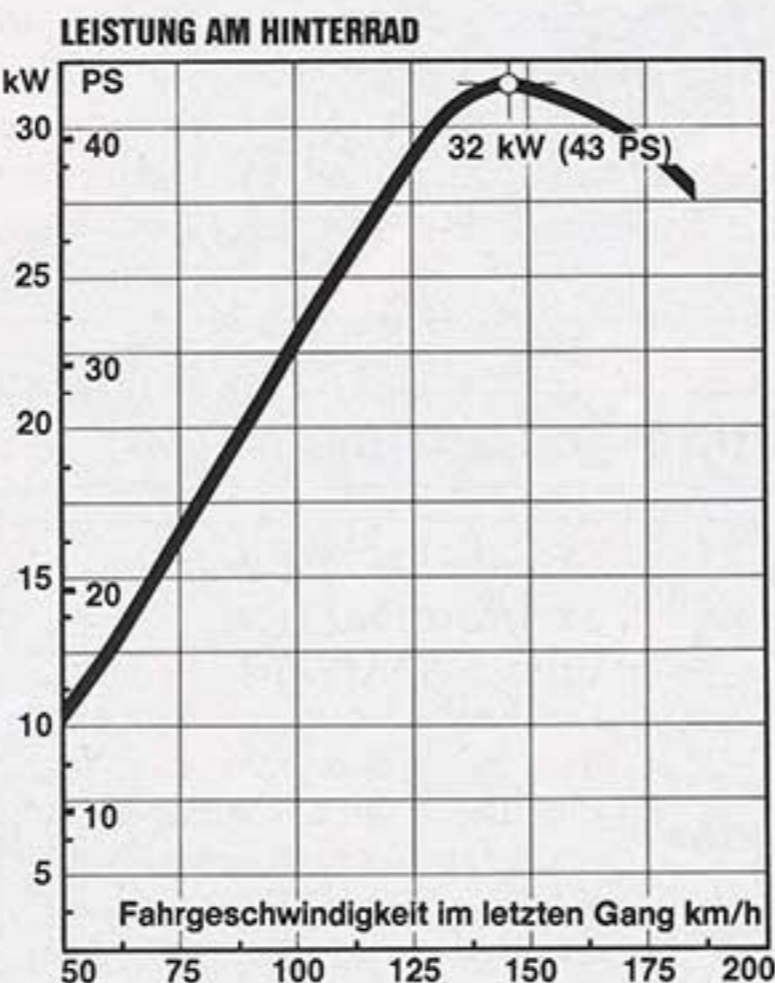
Kraftstoffverbrauch (Normal, bleifrei): Höchstwert im Test 8,9 Liter/100 km, Minimalwert 5,5 Liter/100 km, Testdurchschnitt 6,6 Liter/100 km, Ölverbrauch 0,2 Liter/1000 km.

## PREIS

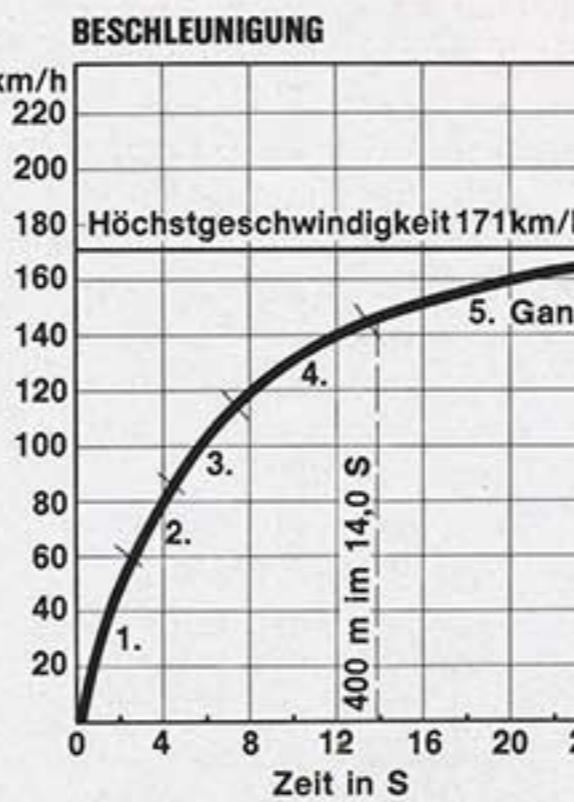
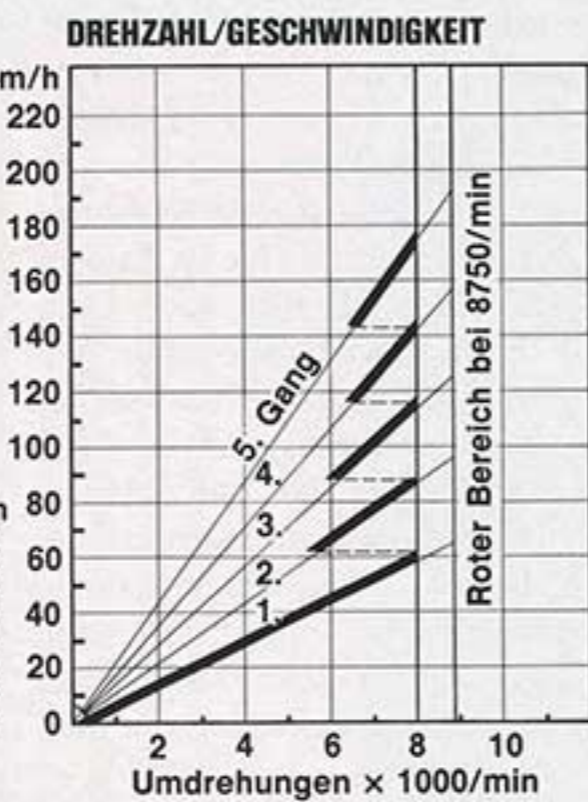
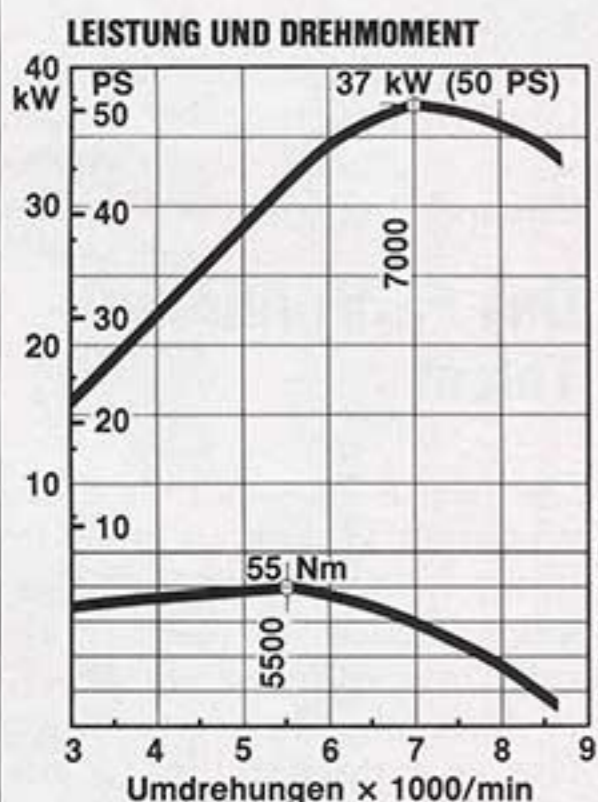
11 250 Mark

## IMPORTEUR

Honda Deutschland GmbH, Sprendlinger Landstraße 166, 6050 Offenbach, Telefon 0 69/8 30 91



*Mit 32 kW (43 PS) am Hinterrad legte die Africa Twin einen Bestwert in der 50-PS-Klasse auf die Rolle. Nach dem Leistungszenit bietet sie noch enorme Reserven bis zum Erreichen des roten Bereichs*



*Die Drehmomentkurve ist sehr harmonisch, schon bei 3000/min stehen über 50 Nm zur Verfügung*

*Das kurz übersetzte Getriebe nützt die Drehzahlreserven des Motors voll aus*

*Die kurze Übersetzung bewirkt für die Klasse hervorragende Beschleunigungszeiten*

Driften bereitet mit dem spontan ansprechenden Motor keine Mühe, eher der geringe Seitenführung bietende Vorderreifen. Setzt der Rallyeverdächtige Endurist scharf zum Drift an, schmiert das Vorderrad ab. Hier können Sportreifen einiges verbessern.

Ansonsten hat die Africa Twin das Zeug auch für harten Geländeeinsatz. Der robuste Motorschutz konnte während

## Praxis-Tips

**Fahrwerkeinstellung:** Gabel ohne Luftdruck, Hinterradfederbein: solo Federbasis halbe, mit Sozius volle Vorspannung, Verstellen mit passendem Hakenschlüssel. Dämpfung je nach Beladung kontinuierlich härter stellen, bis kein Nachwippen mehr auftritt.

**Bei Paßabfahrten** wegen Fading-Neigung Bremswirkung des Motors ausnützen, öfter die vorderen Bremsbeläge kontrollieren, an der PS-Testmaschine waren sie schon nach 8000 Kilometern verschlissen.

**Bordwerkzeug** im linken Seitendeckel sinnvoll ergänzen.

der PS-Testfahrten öfter seine Funktion unter Beweis stellen, die Kupplung zeigte keine Ermüdungserscheinungen, die Wassertemperatur stieg auch nach einer Stunde Steilpassage nicht in bedenkliche Höhe.

## Mit Sozius und Gepäck: gute Fahrstabilität

Viele werden die Africa Twin als Urlaubsmotorrad einsetzen wollen. Da muß ein Passagier problemlos mitsamt dem Urlaubsgepäck verstaut werden. Das zulässige Gesamtgewicht liegt bei 405 Kilogramm, was eine Zuladung von 184 Kilogramm bedeutet. Das ist ausreichend. Platz genug für den Beifahrer bietet die lange Sitzbank, auch verhindert der rutschfeste Bezug, daß der Sozius bei jedem scharfen Bremsmanöver dem Fahrer in den Rücken rutscht. Die Fußrasten liegen komfortabel niedrig.

PS rüstete die Africa Twin mit Givi-Koffern samt Trägern

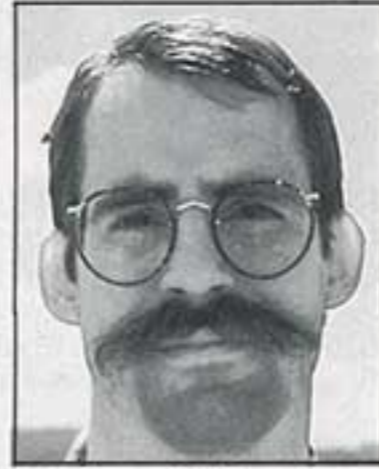


## Die Meinung der Kollegen



**Robert Kauder,**  
35, Redakteur

Als wär's ein Stück Afrika: Eine domestizierte Form der Paris-Dakar-Siegermaschine im Trendy-Look für die Liebhaber der Joghurt-Becher-Kultur. Aber die Africa Twin kann mehr. Sie ist, auf den Punkt gebracht, eine der besten Vertreterinnen der großvolumigen Straßen-Enduro-Generation, voll reise-tauglich, ein Fall für Zwei, mit guten Geländeeigenschaften, gutem Fahrwerk und bewährtem, durchzugsstarkem Motor. Ob der Mehrpreis von über 1660 Mark gegenüber der Transalp gerechtfertigt ist, ist eine andere Sache. Aber sie hat dieses Wüstenflair schon im Schriftzug, so will es Honda. Viele werden kaum der Wüsten-Philosophie folgen, dazu ist sie zu jenseits von Afrika, aber sie taugt gut für hierzulande, ob Gelände oder Straße. Mir wäre sie den Mehrpreis wert.



**Robert Wurfer,**  
30, Testfahrer

Die sanfte Kraftentfaltung des Motors hat mir schon in der NTV gefallen. Mit dieser Maschine läßt sich's gut bummeln, aber auch heizen. Fährt man da, wo die großen Enduros am meisten Spaß bringen, auf der Landstraße, offenbart sich auch der wirkliche Charakter der XRV. Bei einer Vergleichsfahrt gegen die DR Big nutzen der Honda die zwei Zylinder nicht viel. Sobald es richtig schön hoppelig wird, fühle ich mich auf der Suzuki wohler. Nur beim Herausbeschleunigen aus engen Kurven ist die XRV besser. Das Hineinkippen in Kurven, bedingt durch den hohen Schwerpunkt, zwingt zu konzentrierter Fahrweise. Die Tankform läßt bei meinen langen Beinen keinen guten Knieschluß zu. Alles in allem eine bessere Reisemaschine als die NTV.



**Thomas Wüsten,**  
30, Redakteur

Als Anfang 1987 die Transalp auftauchte, war ich begeistert. Endlich haben die Japaner begriffen, was wir hier brauchen. Eine Enduro für die Straße, mit 50 PS, tiefer Sitzposition, dezenter Optik und viel Komfort. Nachdem ich jetzt die Africa Twin kenne, kommen mir Zweifel an der Lernfähigkeit der Konstrukteure. Statt eines simplen Benzinahns mit Reservestellung nervt die XRV wieder mit zwei Warnlampen. Die Lackierung ist bunter als bei mancher Renn-Replica. Und die harte Abstimmung der Federelemente, die sicher die Geländegängigkeit erhöht, mindert den Komfort deutlich. Wer also nicht ständig über Schotterpisten jagen will, der spart mit der Transalp nicht nur 1660 Mark, er kauft auch das harmonischere Motorrad. Meine Meinung: lieber die bewährte Transalp.

## Honda XRV 650 Africa Twin und ihre Konkurrenten

### **BMW R 100 GS: handlich und ein erprobtes Konzept**

Trotz des hohen Preises von 13 400 Mark ist die große Boxer-Enduro ein Renner der Saison 1988. Sie übertrumpft die Africa Twin kraft Hubraumvorsprungs durch bessere Fahrleistungen. Auch mit zwei Personen besetzt, zieht sie dem Africa Twin-Fahrer unaufhaltsam davon, der enorme Durchzug des Boxers ist unschlagbar. Sehr fein spricht die Marzocchi-Gabel der BMW auf Unebenheiten an, ganz konträr dazu hoppelt die Paralever-Schwinge darüber.

Im Gelände bietet die BMW durch die niedrige Sitzhöhe bei langsamer Fahrweise Vorteile. Auch, und das ist nicht zu unterschätzen, fällt bei einem harmlosen Ausrutscher die Kuh erst auf die Zylinderschutzbügel, ohne, wie bei der Honda, gleich den Tank mit Verkleidung in Mitleidenschaft zu ziehen. Bei schneller Fahrweise auf Schotter untersteuert die BMW stark und will übers Vorderrad abschmieren. Der Fahrer muß im Vergleich zur

Honda die Beine stärker anwinkeln, die Sitzposition ist, auch durch die harte Sitzbank, auf Dauer unbequemer.

### **Honda Transalp 600: unauffällig und eine billige Alternative**

Die Konkurrenz im eigenen Haus hat für den Straßenfahrer nicht zu verachtende Vorteile. Durch das geringere Gewicht, die niedrigere Sitzhöhe und handlichere Fahrwerkgeometrie läßt sich die Transalp auf der Straße frecher bewegen als die bunte Schwester. Das Hubraum-manko zur 650er überspielt die Transalp ebenfalls durch ihr geringeres Gewicht und den drehfreudigeren Motor.

Wer jedoch mehr zum sportlichen Schotterfahren neigt, ist mit der Africa Twin besser bedient. Die Federung ist schluckfreudiger und die Maschine durch den stabilen Motorschutz für den Off Road-Einsatz besser gerüstet. Wer darauf verzichtet und sich auf Asphalt wohler fühlt, kann gut 1660 Mark gegenüber der Africa Twin sparen.

### **Suzuki DR 750 S Big: komfortabel und ein großer Pott**

Der König unter den Einzylindern kann fast unter allen Bedingungen mit der Africa Twin mithalten. Zwar ist er in der absoluten Spitzenleistung etwas schwächer, was die geringere Höchstgeschwindigkeit dokumentiert. Durch das geringere Gewicht und den tieferen Schwerpunkt der Suzuki schenken sich die Konkurrenten auf der Landstraße wenig. Wesentlich mehr Komfort bietet die Federung der DR Big, auch sitzt der Fahrer noch eine Spur bequemer und fühlt sich besser in die Maschine integriert.

Labiler als bei der Africa Twin fühlt sich die Frontpartie der Big an. Bei scharfen Bremsmanövern verwindet sich die Gabel der Suzuki stark, die Bremsen benötigen höhere Bedienkräfte.

Für 8990 Mark bietet die Suzuki fast die Fahrleistungen einer Zweizylinder-Enduro, einen Super-Fahrkomfort und ebenbürtige Reisequalitäten. *mp*

von JF Motorsport aus. Es wird auch noch ein Hauptständer von dieser Firma angeboten, der aber leider an unserer Testmaschine nicht befestigt werden konnte, da die Befestigungspunkte trotz heftigen Suchens nicht auffindbar waren. Die Koffer jedenfalls machten auf uns einen soliden Eindruck, sie waren wasserdicht, Verschluss und Anbringung ließen keine Wünsche offen. Bei voller Beladung wird das Vorderrad der Honda fühlbar leichter, der Geradeauslauf verschlechtert sich aber erst bei Topspeed etwas.

### **Das Fazit: Allround-Talent**

Die Africa Twin hat das Zeug zu einem Verkaufsrenner. Ihr großes Plus ist ihre Vielseitigkeit. Weder auf der Straße noch im Gelände zeigt sie echte Mängel, die Bremsschwäche bei extremem Einsatz ausgenommen, sondern verwöhnt auch bei den höchsten Ansprüchen. Mit 11 250 Mark bittet Honda die Kunden aber kräftig zur Kasse.

*Michael Pfeiffer*