

Viele Grüße aus der Wüste

Während Hondas neue Africa Twin 650 erfolgreiche Rallye-Vorfahren besitzt, muß sich Suzukis Über-Eintopf DR 750 S Big in der Wüste noch beweisen

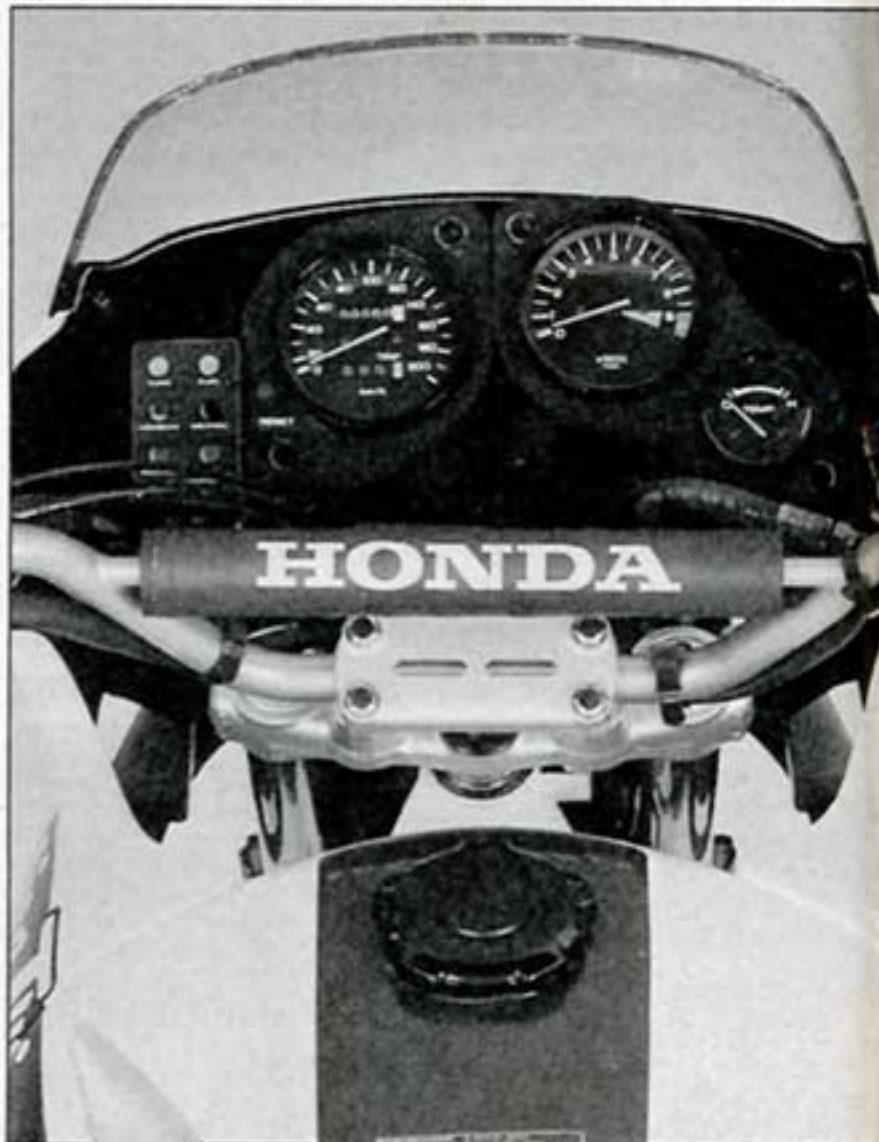
Die Stein- und Sandwüsten unserer Kontinente mögen zu den unfruchtbarsten Landstrichen der Erde gehören, dennoch tragen sie für Motorradfahrer immer wieder frische Früchte – von der technischen Sorte, mit Enduro-Geschmack. Wenn die Wüste Afrikas in den ersten drei Januarwochen alljährlich dank der Rallye Paris-Dakar lebt, beginnen viele Fans schon heimlich von Replicas des ein oder anderen Werks-Wüsten-Renners zu träumen. Honda erfüllt mit der neuen Africa Twin 650 endlich die Wünsche jener, die seit dem ersten Sieg der V2-Enduro NXR 750 im Jahre 1986 auf ein straßentaugliches Duplikat des Wüstentiers warten. Zu dreiviertel Liter Hubraum wie beim Original konnte sich Honda nicht durchringen. Das wassergekühlte 52-Grad-V2-Triebwerk der Honda NTV 650 (siehe Vorstellung Heft 23/87) dürfte die Fans dennoch sättigen. Daß die neue Africa Twin nicht nur eine Transalp mit Kriegsbemalung ist, zeigt

ein Vergleich der technischen Daten: Das Hubraum-Plus der Africa Twin von 64 cm³ resultiert aus einer 4 Millimeter größeren Zylinderbohrung, ferner verdichtet der 650-cm³-Motor sein Gasgemisch geringfügig höher (9,4:1) als das Transalp-Aggregat (9,2:1). In der deutschen Version leistet die Africa Twin ungedrosselt 55 PS bei 8000/min. Allerdings wird es außerdem eine Variante mit 50 und eine mit versicherungsgünstigen 27 PS geben. Wie bei der Transalp überträgt ein Fünfganggetriebe die Motorkraft auf eine offen laufende O-Ring-Kette.

Neben der von den Werks-Rallye-Maschinen übernommenen Lackierung sollen verschiedene Attribute den sportlichen Touch der Africa Twin unterstreichen: Ein Lampenschutzgitter sichert die Doppelscheinwerfer genauso vor Bruchgefahr wie eine vergrößerte, gelochte



Die auffällig lackierte Verkleidung steckt ihre Doppelscheinwerfer hinter Gitter

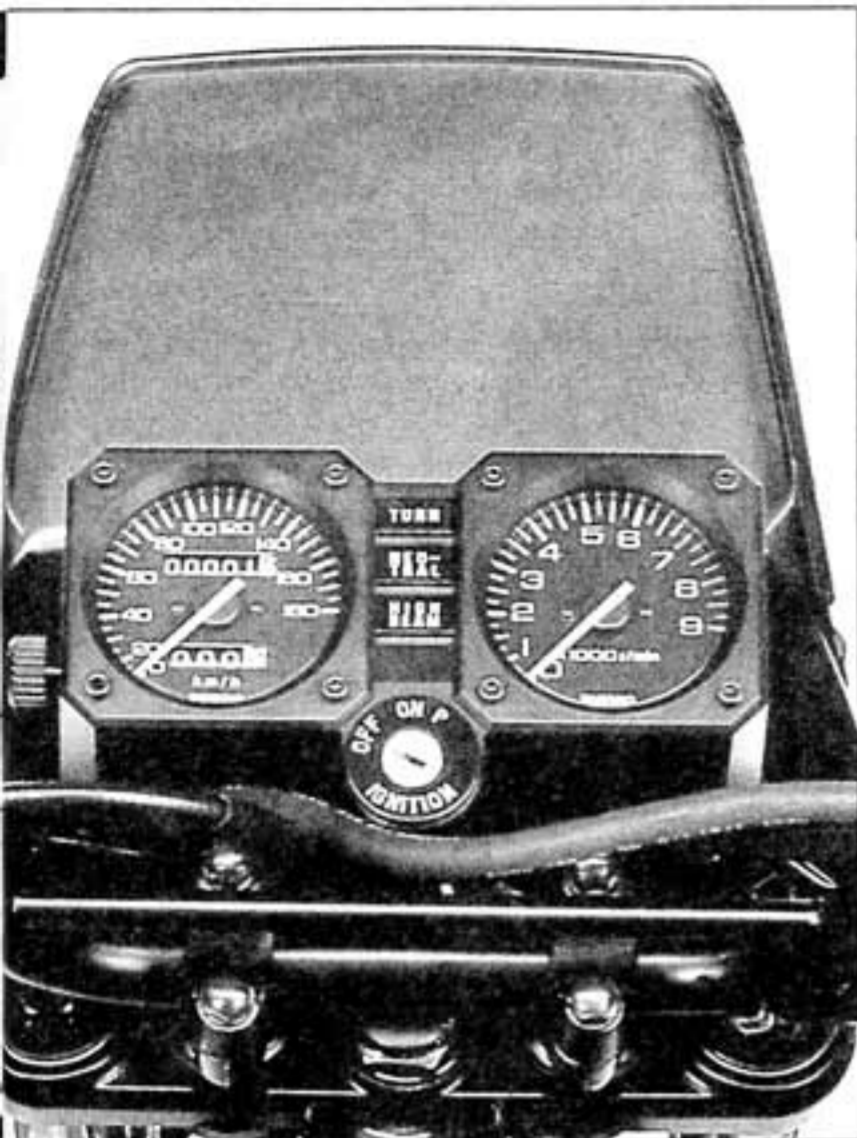


Das Africa-Twin-Cockpit: Komplett bestückt und aufgeräumt



Honda 650 Africa Twin

Kriegsbemalung ab Werk und viele Details unterscheiden sie von der normalen Transalp



Die übersichtlichen Uhren der Suzuki DR 750 S stammen von der DR 600 R Dakar



Der abgesenkte Auspufftopf erleichtert die Montage von Kofferhaltern

Schutzplatte den Motor. Auch die geschlitzte Bremsscheibe mit nun 296 Millimetern Durchmesser (Transalp: 276 mm) ist wie die Gabelstandrohre durch Kunststoff abgedeckt. Das 17-Zoll-Hinterrad wird ebenfalls durch eine Scheibe gebremst (Transalp: Trommel). Die Auspuffabgase entströmen einem einzelnen mächtigen Endschalldämpfer. Zur Freude der Tourenfans faßt das Spritreservoir 7 Liter mehr als das der Transalp, nämlich stattliche 25 Liter. Während der Gepäckträger der Africa Twin einen akzeptablen Eindruck macht, ist an der rahmenfesten Cockpitverkleidung die gleiche kurze Windschutzscheibe montiert wie bei der Transalp. Dank längerer Federwege (vorn 30 mm, hinten 20 mm mehr als bei der Transalp) soll die Africa Twin geländetauglicher sein als die kleinere Schwester, allerdings bringt die Neue auch gut 25 Kilo mehr auf die Waage. Fahrfertig dürften etwa 215 Kilo zusammenkommen.

Lediglich 500 Stück der ungefähr 10500 Mark teuren Africa Twin 650 will Honda Deutschland aus Japan importieren, 2000 Einheiten dagegen von der 1500 Mark billigeren Transalp.

Mit einer vierstelligen Verkaufszahl im nächsten Jahr rechnet auch Suzuki für die neue Einzylinder-Enduro DR 750 S. Getreu dem Motto groß – größer – DR-Big protzt die neue Suzuki mit dem hubraumstärksten Großserien-Einzylinder aller Zeiten. Ein Kolben von 108 Millimetern Durchmesser arbeitet mit einem Hub von 84 Millimetern, so daß 727 cm³ Zylindervolumen als Brennkammer dabei herauspringen. Sie wird von zwei 33-Millimeter-Vergasern gespeist. Bei 6600/min pro-

duziert der Über-Eintopf im Originalzustand 52 PS, die für Deutschland auf glatte 50 PS abgekocht werden. Suzuki will die DR 750 S sogar als 27-PS-Version für Stufenführerschein-Inhaber interessant machen. Im Zylinderkopf der DR-Big arbeiten je zwei Ein- und Auslaßventile, die über eine kettengetriebene Nockenwelle und Schleppebel betätigt werden. Für kühlen Kopf sorgen ein großer Ölkühler und der Fahrtwind, der dank des an den Tauchrohren befestigten vorderen Schutzbleches direkt auf den Viertakt-Single strömt. Der riesige Mono-Single läßt sich serienmäßig übrigens ausschließlich per Elektro-Anlasser starten, dem Fahrer stehen fünf Getriebeschaltstufen zur Wahl.

Das Fahrwerk der DR 750 S scheint mit 240 Millimetern Arbeitsweg an der Telegabel vorn und 220 Millimetern am Full-floating-System hinten durchaus für Geländeeritte zu taugen. Andererseits trägt der Maxi-Single bei den Einzylinder-Enduros den Meistertitel im Schwergewicht. Mit vollem 29-Liter-Tank addiert sich das Kampfgewicht der DR 750 S auf etwa 210 Kilo. Kritiker dürften spätestens hier einwerfen, wo denn da der Gewichtsvorteil einer Einzylinder-Enduro bleibe.

Wenn Gaston Rahier am 1. Januar '88 mit seiner auf 800 cm³ aufgebohrten DR-Big auf viele Zweizylinder-Konkurrenten losgeht, wird auch seine Werks-Maschine (allerdings mit 55-Liter-Tank) kaum wesentlich leichter

sein. Rahier-Fans können aber noch im selben Monat für 8990 Mark eine straßentaugliche Kopie des (vielleicht siegreichen) Rallye-Bikes käuflich erwerben. **Thomas Beyer**



Suzuki DR 750 S

Brave Lackierung und eigenwilliges Design kennzeichnen die größte Single-Enduro