



56.000 Kilometer mit der Africa Twin

Ist die Honda XRV 650 unverwundlich? Der »Tourenfahrer« war zwei Jahre und zwei Monate respektive 56.000 Kilometer mit der Africa Twin unterwegs, um diese Frage zu klären. Ob die Reiseenduro die Erwartungen erfüllen konnte, lesen Sie in diesem Testbericht.

Es gibt Momente im Leben, die man nicht so schnell vergißt — bei denen man einfach das Bedürfnis hat, sie einzufrieren. Da man das Rad der Zeit aber nicht anhalten kann, greift der Mensch auf ihm vertraute Hilfsmittel zurück, um solche Situationen festzuhalten. Der eine betätigt den Auslöser seiner Kamera fast wie ein Süchtiger, ein anderer holt schnellstens seine teure Videoausrüstung aus der Tasche. Eine weniger aufwendige und schon seit Menschengedenken gängige Methode ist die, Erlebnisse oder Empfindungen einfach aufzuzeichnen.

Ähnlich muß es unserem Autoren Klaus H. Daams ergangen sein, als er auf der E 42 bei Fleurus in Belgien miterleben durfte, wie unser Langstrecken-Testmotorrad, die 650er Africa Twin, die magische Zahl von 50.000 Kilometern auf dem Tachometerzählwerk soeben überschritt. Anscheinend läßt auch ihn — sonst eher ein Liebhaber klassischer Motorräder und zudem recht häufig auf Testmaschinen unterwegs — dieser Moment nicht ganz kalt. Den eher sachlichen Eintragungen schließt sich die Bemerkung an: »50.000 Kilometer! Im Rückspiegel ist der Sonnenuntergang zu sehen, wieder mal ohne Probleme auf dem Weg zurück nach Hause!«

Bezeichnend eigentlich für die gesamte Testdistanz mit

der Africa Twin! Denn nie ließ dieses Motorrad jemanden im Stich. Man konnte sich stets auf das Fahren und den Genuß schöner Landschaften konzentrieren, die Technik der Reiseenduro bedurfte keiner größeren Aufmerksamkeit. Und so hatten wir denn auch Gelegenheit, neben den rein technischen Eintragungen auch entsprechende Stimmungsbilder im Fahrtenbuch zu verewigen. Anders wäre das Testprotokoll mit wenigen Ausnahmen eher ein weißes Blatt Papier geblieben.

Kritik — wenn man in diesem Zusammenhang überhaupt davon sprechen darf — handelte sich das Motorrad auf ganz anderer Ebene ein. Schon bei ihrer Vorstellung im Frühjahr 1988 bot ihr Äußeres reichlich Ansatzpunkte zu Diskussionen. Kompromißlos auf modische Effekte getrimmt, mit bunter Lackierung und viel Plastik, eine Paris-Dakar-Replica mit adäquater Modellbezeichnung. Zur Erinnerung: Mit einem vergleichbaren Motorrad landete Honda 1986 bei dieser Rallye einen Doppelsieg, der Gewinner hieß Cyril Neveu. Dennoch scheint das von der Rennmaschine abgeleitete Äußere für viele Motorradfahrer auch in der heutigen kunststofflaminierten und neonfarbenen Epoche des Zweirad-Designs noch gewöhnungsbedürftig.

Die Vorteile eines solchen Stylings sind allerdings nicht

von der Hand zu weisen. Da ist erstens der passive Sicherheitsgewinn — durch mehr Frontfläche und auffällige, meist in hellen Farbtönen gehaltene Lackierung ist man für andere Verkehrsteilnehmer eher wahrnehmbar. Zweitens ist die gezielte Auslegung auf einen bestimmten Verwendungszweck — zum Beispiel erhöhte Tourentauglichkeit aufgrund von Verkleidungsteilen, die besseren Wind- und Wetterschutz bieten — zukunftsweisend. Natürlich könnten sich daraus auch Nachteile ergeben wie etwa schlechtere Wärmeableitung im Bereich des Motors oder gesteigerte Seitenwindempfindlichkeit.

Doch die Africa Twin bereitete in diesen Punkten keine Probleme, sondern fast ungetrübten Fahrspaß. Konstruktionsbedingten thermischen Problemen des Motors wird durch die Wasserummantelung der Zylinder vorgebeugt. Gleichzeitig senkt





Ob in den Höhenlagen der Abruzzen oder in der südspanischen Küstenregion, die Africa Twin suchte sich immer eine freie Spur.



man so den Geräuschpegel auf reisefreundliche Lautstärke. Die aerodynamisch günstig geformte Verkleidung und der im hinteren Bereich für Knieaschen stark eingebuchtete Tank ermöglichen ermüdungsfreies Fahren auch bei Autobahngeschwindigkeiten über 140 km/h. Bei Regen bleiben Oberkörper und Oberschenkel weitgehend trocken. Lediglich die starken Windgeräusche bei höherem Tempo stören das entspannte Dahingleiten mit der XR.V.

Versuche mit verschiedenen Helmfabrikaten und -bauarten (u.a. Porsche-Römer, Bell Magnum 3 Jet, Shoei GRV, Marushin VT 919) brachten in dieser Beziehung keine Besserung. Bei Regen sehen sich Fahrer unter 1,90 Meter außerdem mit dem Problem konfrontiert, daß die Regentropfen auch

bei leichtem Drehen des Kopfes nicht abperlen. Bei manchen Testern flossen sie sogar von oben hinter das Visier, auch hier handelte es sich um keine helmspezifische Eigenart. Ein Zeichen dafür, daß der Wind durch die kleine Verkleidungsscheibe zwar gut am Kopfbereich vorbeigeleitet wird, dadurch aber eben genannte Nachteile in Kauf genommen werden müssen.

Der Sozius sitzt ausgesprochen bequem und geschützt im Windschatten des Fahrers, von Verwirbelungen bleibt er verschont. Die Sitzbank bietet ausreichend Platz und Komfort für zwei Personen, selbst bei montierten Tourenkoffern und Topcase fühlt sich der Beifahrer noch wohl. Die Fußrasten sitzen reisefreundlich weit von der Sitzfläche entfernt, so daß man auch nach längeren

Will man einen kompletten Blinker austauschen, muß das Verkleidungsteil erst entfernt werden

Touren relativ entspannt von der Maschine steigt.

Das Fahrverhalten ist eine ausgesprochen gelungene Kombination aus Handlichkeit und Geradeauslaufqualitäten. So findet sich denn auch folgender Eintrag eines Testers im Fahrtenbuch, der mit dem Motorrad in Richtung Griechenland unterwegs war: »Meine erste Fahrt auf der XRV, fühle mich sofort wohl und sicher.« Auch mit Tankrucksack, Tourenkoffern und Topcase folgt die Africa Twin stets der einmal eingeschlagenen Linie und verhält sich dabei stabil. Bei Höchstgeschwindigkeit liegt sie satt auf der Fahrbahn und läßt sich selbst durch provoziertes Wackeln am Lenker nicht aus der Ruhe bringen. Querfugen auf der Autobahn quittiert sie mit einem kurzen Zucken in der Lenkpartie, um sich anschließend sofort wieder zu beruhigen. Das problemlose Fahrverhalten ist ein Verdienst der gelungenen Fahrwerksabstimmung.

Weder langgezogene und schnellgefahrene Autobahnkurven noch mit Bodenunebenheiten übersäte Straßen können die Africa Twin aus der Ruhe bringen. Die Feder- und Dämpfungselemente sprechen stets sehr sauber an, ohne zum Durchschlagen zu neigen oder das Fahrzeug aufschaukeln zu lassen. Bei Seitenwind bleibt die Maschine — ob mit oder ohne Gepäck — stets gut kontrollierbar.

Zum sicheren Fahrgefühl trägt eine Vorderradbremse bei, die hervorragende Verzögerungswerte liefert. Obwohl es sich nur um eine Einzelscheibenanlage mit 296 Milli-

metern Scheibendurchmesser und Doppelkolbenzange handelt, bleiben in puncto Leistungsfähigkeit und Dosierbarkeit kaum Wünsche offen. Zwei Finger genügen, um das Vorderrad zum Stillstand zu bringen. Auch die hintere 240-Millimeter-Scheibe ist über jeden Zweifel erhaben und bietet wirkungsvolle Unterstützung im Zweipersonenbetrieb oder bei voller Beladung. Die in der neuen XRV 750 verbaute Doppelscheibe vorn geht jedoch noch eine Nuance tatkräftiger zur Sache. Hier hat man auch auf die überflüssige Kunststoffabdeckung ganz verzichtet, um zum Beispiel bei Paßabfahrten eine optimale Kühlung der Anlage zu gewährleisten.

Für Wartungsarbeiten lassen sich Verkleidung und Tank relativ leicht entfernen. Die vier Schnellverschlüsse, mit denen die Schale am Spritbehälter befestigt ist, sind praktisch. Allerdings muß man zur Demontage noch die Halterung am Lenkkopf abschrauben. Will man einen kompletten Blinker austauschen, muß das Verkleidungsteil erst entfernt werden, ansonsten erreicht man die entsprechenden Kabelstecker nicht.

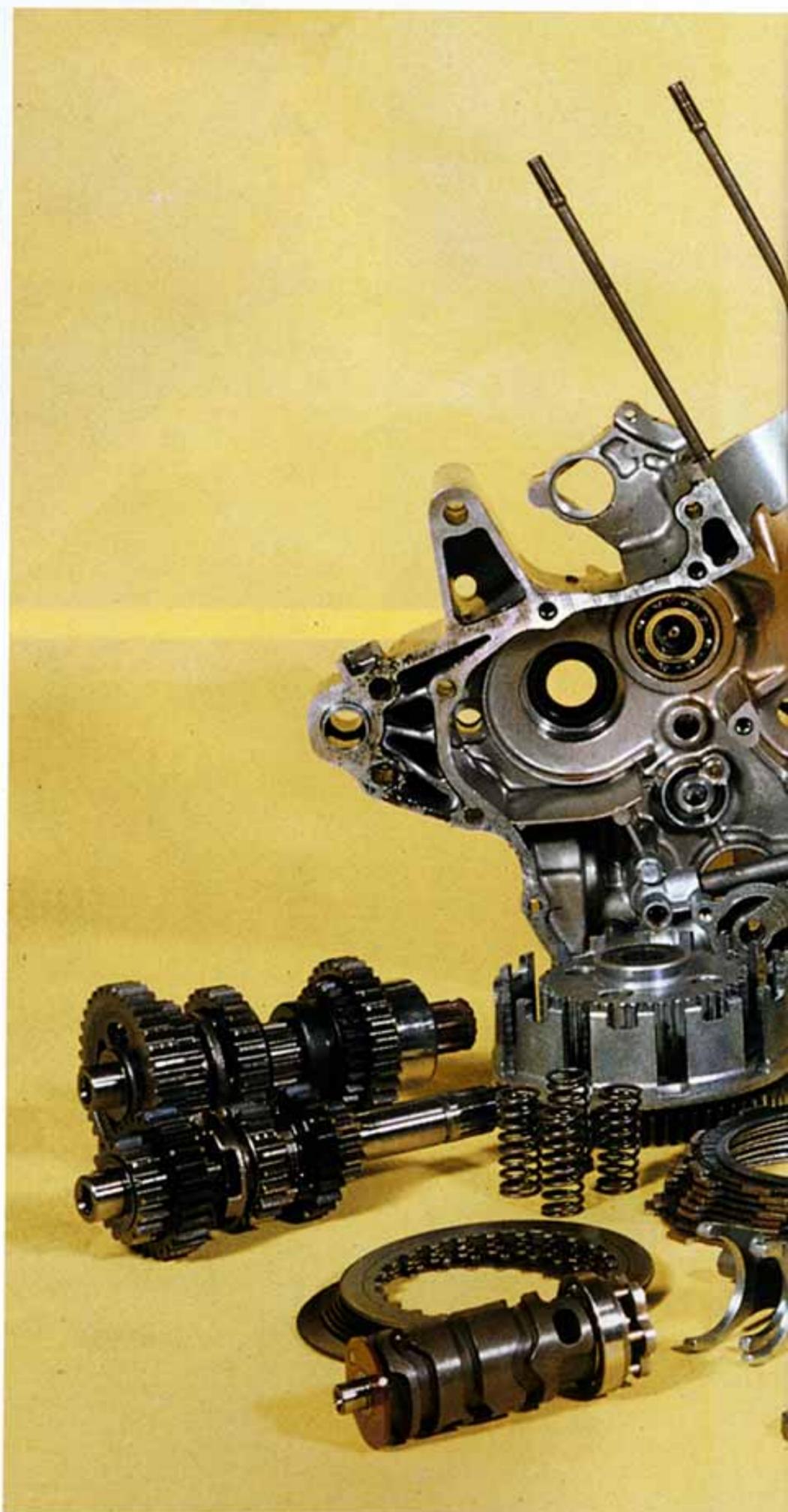
Beim Ventileinstellen sind geübte Mechanikerhände gefragt. Der Platz, um die kleinen Deckel abzuschrauben, mit der Fühlerlehre das Ventilspiel zu kontrollieren und anschließend per Schraubenschlüssel zu fixieren, ist äußerst knapp bemessen. Wo viel Licht ist, ist eben auch Schatten.

Da ist es bloß gut, daß sich die Schrauberei an diesem Motorrad eh auf ein Minimum beschränkt. Die XRV war — ob nun im Kurzstreckenbetrieb oder auf großer Tour — stets eine zuverlässige Begleiterin, bei der bis auf wenige Ausnahmen (im fol-

genden noch näher erläutert) nur die routinemäßigen Wartungsarbeiten wie Kettenschmieren und Ölstandskontrolle durchgeführt werden mußten. Der Motor läuft heute noch wie am ersten Tag. Besser noch: Vergleicht man Durchzugs-, Beschleunigungs- und Höchstgeschwindigkeitsmessungen bei Ki-

lometer 12.150 bzw. 56.000 (siehe technische Daten), so stellt man fest, daß die Langstrecken-Testmaschine heute gar noch besser geht.

Bei Vollgasfahrt auf der Autobahn stieg der Benzinverbrauch schon mal auf zehn Liter an, je nach Fahrweise lag er im Schnitt jedoch zwischen vier und sieben Li-



tern auf der Landstraße und zwischen sechs und zehn Litern auf der Autobahn. Da die Mitarbeiter meist die langen Anfahrten zu den Reisezielen per Autobahn abspul-ten, ermittelten wir einen relativ hohen Testverbrauch von 7,5 Litern.

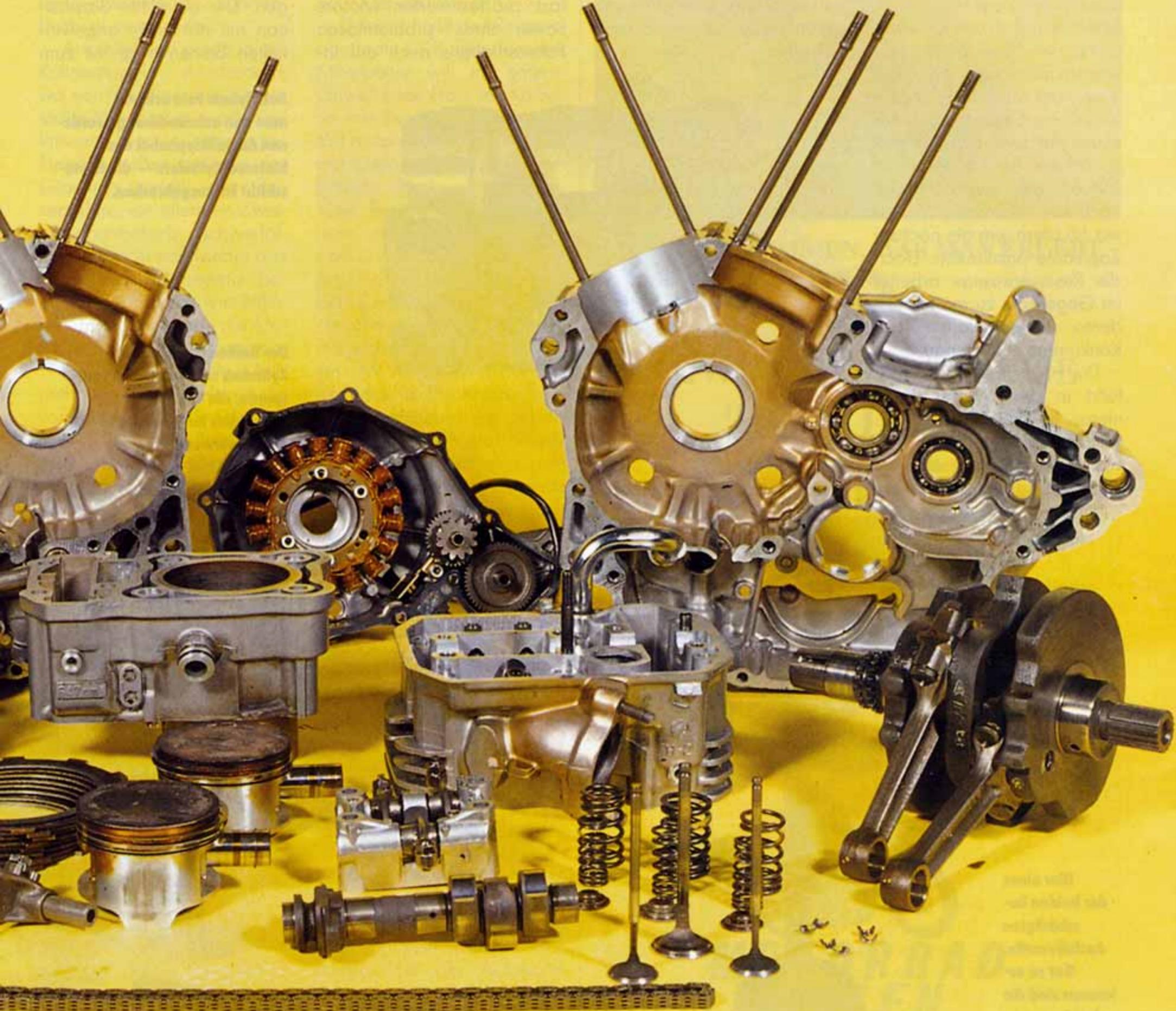
Die 50.000 Testkilometer führten die Africa Twin in Län-

der wie Spanien, Italien, Frankreich, Griechenland, Holland und die DDR. Das Motorrad wurde dabei unter den unterschiedlichsten Bedingungen bewegt und zeigte keine Schwächen. Ob in der Gluthitze der Ionischen Insel Korfu oder bei Minusgraden in den Höhenlagen der Abruzzen, stets sprang

die Africa Twin zuverlässig an und versah unauffällig ihren Dienst.

Der erste Vermerk eines Schadens findet sich bei Kilometer 15.156, die Umstellung von Fern- auf Abblendlicht funktionierte nicht mehr. Ein Wackelkontakt wird nachfolgend als Übeltäter entlarvt. Wenig später schreit

Nach exakt 56.108 Kilometern wurde das Triebwerk der Africa Twin in seine Einzelteile zerlegt.



der gleiche Funktionsschalter nach etwas Kontaktspray.

Noch vor der 18.000er Inspektion fällt auf dem Weg nach Südfrankreich eine der Kontrollbirnen der Kraftstoffanzeige aus. Kein größeres Problem für unseren Fahrer, denn es handelt sich lediglich um die gelbe Kontrollbirne, die schon bei einem Benzinpegel von 8,5 Litern aufleuchtet. Immerhin ist ja noch die rote Leuchte für einen Restinhalt von 4,5 Litern vorhanden. Eine weitere Vorsichtsmaßnahme, um nicht unverhofft ohne Sprit liegenzubleiben, besteht darin, nur einen der zwei Benzinhähne zu öffnen. So hat man bei Öffnen des zweiten dann noch eine Notration von etwa 1,5 Litern, um die nächste Zapfsäule anzulaufen. Doch die Reserveanzeige arbeitet im Gegensatz zu manch anderen Konstruktionen der Konkurrenz sehr genau.

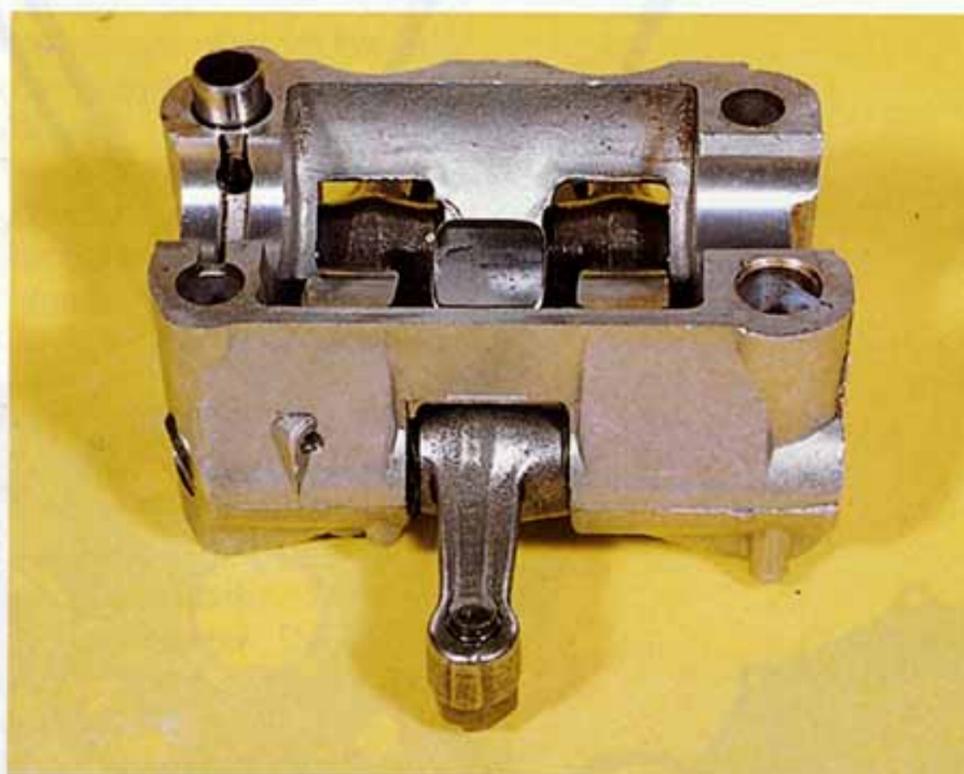
Die nächste größere Tour führt in den Westen Spaniens, in die Extremadura. Auch hier zeigt sich der Twin völlig unproblematisch und kann seine Pistentauglichkeit

unter Beweis stellen. Die Maschine ist auch für Leute mit weniger Erfahrung leicht zu dirigieren und läßt sich zielgenau und relativ entspannt auf losem Untergrund bewegen. Die Feder Elemente zeigen dabei enormes Schluckvermögen. Die Schotterkür darf allerdings nicht in crossmäßige Geländesektionen führen, für diese Zwecke schleppt die Reiseenduro einfach zuviel Gewicht (vollgetankt 220 Kilogramm) mit sich rum.

Dennoch, im direkten Vergleich mit der Konkurrenz schneidet die Africa Twin auf nicht asphaltierten Wegen immer noch sehr überzeugend ab. Im April 1989 muß sie sich in einem Vergleichstest der lang erwarteten Super Ténéré aus dem Hause Yamaha stellen (Bericht in TF 6/89). Die XRV kann jedoch aufgrund ihres kultivierten und für den Endurobetrieb fast prädestinierten Motors sowie ihres problemlosen Fahrverhaltens auch auf lo-

sem Untergrund ihre Position behaupten.

Kaum wieder in Dümpelfeld, steht schon eine Fahrt in die nun endlich touristisch frei erkundbare andere Hälfte Deutschlands auf dem Programm. Auch die zum Teil mit Schlaglöchern gespickten Straßen Thüringens können unserer Testmaschine während der 1.000 Reisekilometer keine Schwäche abringen. Die aufrechte Sitzposition mit nur leicht angewinkelten Beinen trägt mit zum

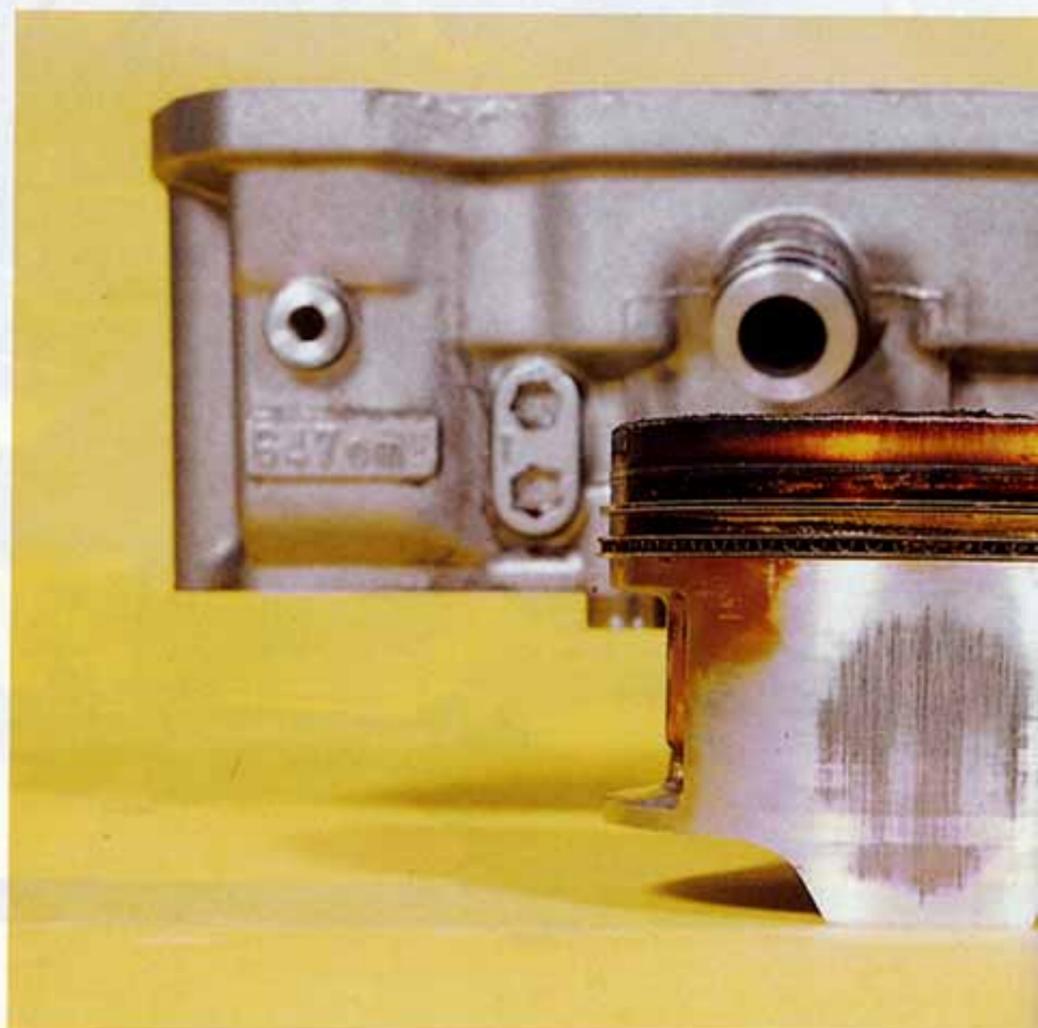


Auf diesem Foto erkennt man den unbrauchbar gewordenen Auslaßkipphebel des hinteren Zylinders — die Härteschicht ist ausgebrochen.

Der Kolben des hinteren Zylinders zeigt deutliche Laufspuren, die aber unbedenklich im Hinblick auf Wiederverwendung sind. Der Verschleiß liegt klar unter dem Grenzwert.



Hier eines der beiden beschädigten Auslaßventile. Gut zu erkennen sind die eingebrannten Löcher auf der Dichtfläche.



In den engen Einbahnstraßen entlang der Grachten wirkt die Reiseenduro schwerfällig

entspannten Reisen auf den holprigen, engen und bei Regen zudem sehr glitschigen Straßen bei. Als die Honda bei Tachostand 23.665 wieder die Eifel anpeilt, sind keinerlei Defekte im Fahrtenbuch zu verzeichnen.

Anschließend geht's in die Kultmetropole Amsterdam, wo sich die allgemein festgestellte Wendigkeit wieder relativiert. Hier, in den engen Einbahnstraßen entlang der Grachten, wirkt die Reiseenduro vor allem im Zweipersonenbetrieb schwerfällig. Da macht sich wieder das hohe Gewicht negativ bemerkbar, aber als wieselflinker Stadtflyter wurde die Africa Twin auch nicht konzipiert.

Der nachfolgende Aufenthalt in Dümpelfeld ist nur von kurzer Dauer. Bei der fälligen 24.000er Inspektion sind erstmals größere Wartungsarbeiten notwendig.

Neben Ölwechsel und dem Austausch von Luft- und Ölfilter müssen eine Auspuffkrümmerdichtung sowie die vordere Bremsscheibe nebst Bremsbelägen erneuert werden. Die alte Scheibe weist starke Riefen auf. Eigentlich der erste größere Schaden an der XRV. Außerdem muß der hintere Schlauch wegen ständigem Druckverlust durch einen neuen ersetzt werden.

Danach heißt das Reiseziel abermals DDR. Einer unserer Mitarbeiter will im sagenumwobenen Harz mit Kamera und Bleistift Stimmungsbilder einfangen. Dabei wird jedoch sein Tatendrang jäh gebremst durch einen Sturz: »Die Reifen können es genausowenig fassen wie ich, daß der trockene Straßenbelag schmierseifenglatt ist.« Glück im Unglück, denn Fahrer und Maschine kommen mit leichten Blessuren davon. An der Africa Twin hat nur der Lack leichte Kratzer, und der Bremshebel ist gebrochen. Da das Motorrad mit einer herkömmlichen Kupplungsbetätigung auskommt und auf eine Hydraulikeinheit verzichten kann, ist es möglich, sehr schnell Ersatz zu finden. Ein MZ-Hebel paßt nämlich.

Am 19.5.90 bricht die Africa Twin nebst Besatzung dann bei Kilometerstand 29.180 zu einer Tour nach Korfu auf. Wieder einmal kann sie ihren Reisekomfort — auch mit zwei Personen — und ihre Zuverlässigkeit unter Beweis stellen. Die Reise verläuft ohne Zwischenfälle.

In den folgenden Wochen wird das Motorrad größtenteils von Mitarbeitern für den täglichen Weg zur Arbeit genutzt. Bei den wenigen Kilometern auf der Autobahn zeigt sich jedoch, daß jedes noch so gute Motorrad richtig beladen werden will. Mit nur einem Koffer fängt die



REISEN BESTIMMEN, WAS MAN ERLEBT



BMW-MOTORRADREISE "KARIBIK"

Ein Erlebnis besonderer Art ist die Sonnen-Insel Martinique. Der Winter hat dort seinen besonderen Reiz: Eine brandneue BMW R 100 GS wartet bereits ungeduldig darauf, Sie über die schmalen Bergstraßen zu tragen und mit Ihnen Kurven und Küsten zu erkunden.

Aber auch sonst wird eine Menge geboten: Baden, Bootsfahrt, Ausflüge, Kreolisches Buffet, Rum und Reggae lassen Sie den Tropenzauber der Antillen spüren. Steigen Sie auf und genießen Sie mit uns eine der Perlen der "West-Indies", der Inseln "unter dem Wind", wie sie schon Columbus nannte.

Eine Reise, wie sie nur wenige erleben.

Gratis-Video-Leihcassette (VHS) erhältlich:



Motorrad Reisen · Postfach 440148t · D-8000 München 44
Tel. (089) 39 57 68 · Telex 5218511 moto d · Fax (089) 34 48 32

Maschine bei Tempo 160 an, leicht um die Vorderachse zu pendeln. Die Ursache hierfür ist die ungleichmäßige Gewichtsverteilung und zudem die vollkommen aus dem Lot geratene Aerodynamik.

Außerdem stellt einer unserer Mitarbeiter fest, daß die Befestigung der linken Seitenverkleidung sowie eine entsprechende Lasche des Kettenschutzes abgebrochen sind — offensichtlich Vibrationschäden.

Anschließend geht's wieder auf große Tour. Mitarbeiter Jan Leek zieht es in sein Heimatland Schweden, er soll dort als Co-Kommentator bei einem Veteranenrennen fungieren. Bei schlechten Witterungsbedingungen bewältigt er die Strecke von 1.269 Kilometern in 15 Stunden — inklusive zwei Fährübersetzungen. Lediglich die enorme Geräuschkulisse wirkt sich bei diesem Marathon negativ auf das Wohlbefinden des Fahrers aus.

Aber es finden sich auch erstmals andere Minuspunkte im Fahrtenbuch: So beklagt sich der Fahrer über den ungünstig steilen Winkel, in dem die Sitzbank nach hinten verläuft. Leichte Rückenbeschwerden sind die Folge. Außerdem zeigt die Kette Verschleißerscheinungen. Seltsamerweise spannt sie sich nach wenigen Hundert Kilometern derart, daß sie regelmäßig gelockert und eingölt werden muß.

Auch das Getriebe kann den Schweden nicht voll überzeugen. Der Leerlauf läßt sich an Ampeln nur exakt einlegen, wenn aus einem höheren Gang zunächst bis in den ersten runtergeschaltet und dann anschließend der Hebel mit der Fußspitze wieder nach oben gedrückt wird. Auf direktem Wege vom zweiten in die Leerlaufposition ist dies nur selten möglich. Ansonsten geht die Be-

tätigung des Schaltwerkes jedoch leicht vonstatten.

Als weitaus schwerwiegender erwies sich da das ungünstig platzierte Werkzeugfach in der linken Seitenverkleidung. Bei montierten Kofferträgern ist letzteres nämlich nicht mehr zugänglich. Eine wenig durchdachte Konstruktion, gerade bei einem Reisemotorrad. Mitarbeiter Jan Leek ließ für seine Tour das Topcase zu Hause, das in unserem Fall Werkzeugsatz, Flickzeug und Kettenpray beherbergt. So war er unterwegs stets auf die freundliche Hilfe zukommender Tankwarte angewiesen.

Bei 38.000 Kilometern wird ein neuer Hinterradreifen

Bei montiertem Koffersatz ist das Werkzeugfach in der Seitenverkleidung nicht mehr zugänglich

aufgezogen und der komplette Kettenkit erneuert. Außerdem steht die erste TÜV-Vorführung nach Zulassung an. Danach geht's mit zwei Personen und Gepäck für eine Reisegeschichte nach Rumänien. Hier zeigt sich, daß die einzelne Scheibenbremse vorn nicht mehr so souverän arbeitet wie zu Testbeginn. Allerdings sind keinerlei Verschleißerscheinungen an Scheibe oder Belägen festzustellen. Luft im Bremssystem ist verantwort-

lich für die schlechte Dosierbarkeit und den leicht vergrößerten Hebelweg.

Bei den Inspektionsarbeiten nach 42.000 Kilometern wird außerdem ein neuer Vorderradreifen aufgezogen. Ansonsten das übliche: Außer Ölfilter, Öl, Luftfilter und Zündkerzen keine weiteren Teile oder Reparaturen nötig.

Während der nächsten Touren nach Aquitanien und in die Toskana erhöht sich der Ölverbrauch auf 0,8 Liter pro 1.000 Kilometer. Bisher hatte er nie über 0,5 Litern gelegen, auf den ersten 30.000 war er praktisch gar nicht meßbar. Nun steigt er vor allem bei Vollgasfahrt auf der Autobahn drastisch an.



Darüber hinaus zeigt die Kupplung leichte Ermüdungserscheinungen. Im Bereich des Drehmoment-Maximums (5.500 U/min) beginnt sie, bei Vollgasstellung durchzurutschen. Bis Testende wird sie jedoch nicht mehr getauscht, da dieses Phänomen wirklich nur bei

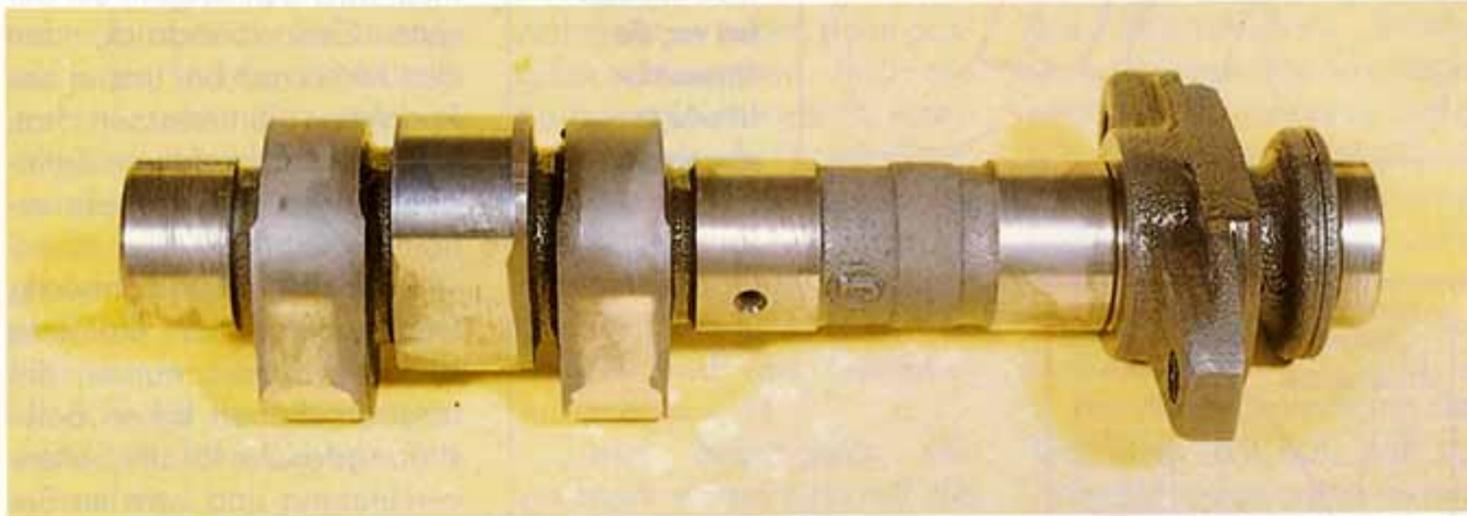
plötzlichem Aufreißen des Gasgriffs in diesem bestimmten Drehzahlbereich auftrat.

Optisch macht die Maschine einen guten Eindruck. Alle lackierten Teile haben kaum an Glanz verloren — bis auf die von uns ausgebesserten Stellen an der linken Verkleidungsseite (siehe

Sturz in der DDR). Ansonsten dürfte das Motorrad nach gründlichem Reinigen und Polieren wieder in einem passablen Zustand sein. Motorblock, Chrom- und Aluminiumteile sind trotz Winterfahrten nicht vom Streusalz angegriffen. Lediglich der Endschalldämpfer zeigt

starken Rostbefall. Die Sitzbankpolsterung ist noch nicht durchgesessen, nur dem Schmutz auf dem Bezug müßte man mit Reinigungsmittel und Wurzelbürste zu Leibe rücken.

Der Reifenverschleiß fiel recht unterschiedlich aus. Gerade schnelle und längere Autobahnfahrten verkürzten die Laufleistung des hinteren Pneu doch beträchtlich. So konnte es passieren, daß schon nach etwas mehr als 3.500 Kilometern ein neuer aufgezogen werden mußte. Bei gemäßigter Fahrweise kamen wir auf eine maximale Lebensdauer von 6.000 Kilometern. Der Vorderradreifen hielt zwischen 10.000 und 12.000 Kilometer. Wir ver-



Beide Nockenwellen präsentierten sich in gutem Zustand, die für den hinteren Zylinder wäre über kurz oder lang wegen des nicht mehr intakten Auslaßkipphebels sicher in Mitleidenschaft gezogen worden.

Die Africa Twin hier bei Testfahrten zum Vergleichstest mit der Super Tènère in Südspanien. Die entspannte Sitzposition und gutes Handling lassen das hohe Gesamtgewicht von 220 Kilo vollgetankt schnell vergessen.

STELLUNGNAHME

Der »Tourenfahrer« bat Honda Deutschland im Hinblick auf die am Zylinderkopf aufgetretenen Schäden um eine offizielle Stellungnahme. Hier nun die Antwort:

a) Härteschicht eines Auslaßkipphebels gebrochen, Nockenwelle unbeschädigt
 »Dieser Schaden ist uns bei keiner XRV bekannt. Wäre die Ursache in einem Härtefehler zu suchen, so wäre dieser Schaden bestimmt öfter vorgekommen. Eher wahrscheinlich ist eine zu hohe Flächenpressung, die sich ergibt, wenn das entsprechende Ventil auch nur einmal zu stramm eingestellt war.«
 b) Beide Auslaßventilführungen weisen zu großes Spiel auf.

»Mögliche Ursache: Zu hohe thermische Belastung bei nicht ausreichendem Kühlflüssigkeitsstand. Dieses Symptom stellt kein grundsätzliches Problem dar. Bei keinem baugleichen Motor — sei es NTV 650, Transalp 600 V — kam es im Dauertestbetrieb zu irgendwelchen Klagen.«

c) Die Dichtfläche beider Auslaßventile ist eingeschlagen, gleichzeitig schwarze Brandspuren auf den Ventilrändern.
 »Mögliche Ursache: Verwendung von minderwertigem Treibstoff, der nicht den empfohlenen DIN-Werten entspricht. Zur Vermeidung empfehlen wir, bei Auslandsaufenthalten jeweils auf eine nächsthöhere Benzin-Kategorie zu wechseln.«

d) »Abwicklung o.a. Reparaturen würden entsprechend unserer Garantiebedingungen auf dem Kulanzweg erfolgen. Nach Ablauf der Zweijahresfrist ist es im Ermessen des Händlers, eine Kulanzregelung zu treffen. Im Falle der von Ihnen erwähnten untypischen Schäden kann von einer Kostenerstattung auf dem Kulanzweg ausgegangen werden.«

»Kostenschätzung: Auslaßkipphebel (2 Stück 66,— DM), Auslaßventilführung (2 Stück 24,— DM), Auslaßventil (2 Stück 82,— DM), gesamt: 172,— DM plus Mehrwertsteuer und Arbeitslohn.«

Motor: Leistung 37 kW (50 PS) bei 7.000 U/min, maximales Drehmoment 55 Nm bei 5.500 U/min, Hubraum 647 cm³, Bohrung x Hub 79 x 66 mm, Verdichtung 9,4 : 1, flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-V-Motor, längs zur Fahrtrichtung eingebaut, drei Ventile pro Zylinder, über je eine obenliegende, kettengetriebene Nockenwelle und Kipphebel betätigt, zwei Gleichdruckvergaser mit je 32 mm Durchlaß, Naßsumpfdruckumlaufschmierung, kontaktlose Transistorzündung, 310-Watt-Lichtmaschine, Batterie 12 Volt/12 Ah, Elektrostarter

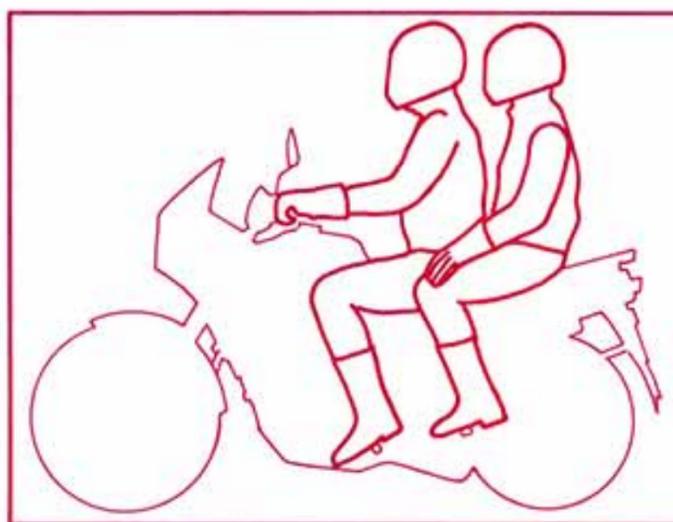
Kraftübertragung: Primärtrieb über geradeverzahnte Stirnräder, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbaukupplung, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, Hinterradtrieb über O-Ring-Kette

Fahrwerk: Einschleifen-Stahlrohrrahmen mit geteilten Unterzügen, Teleskopgabel vorn 220 mm Federweg, Standrohrdurchmesser 43 mm, hinten Aluminium-Schwinge mit Zentralfederbein, Federweg 210 mm, Vorspannung stufenlos verstellbar, Speichenräder vorn 1.85 x 21, hinten 2.75 x 17, Bereifung (ohne Schlauch) vorn 90/90-21 54S, hinten 130/90-17 68S, vorn eine hydraulisch betätigte Doppelkolben-Scheibenbremse mit 296 mm Durchmesser, hinten hydraulisch betätigte Einfachscheibenbremse mit 240 mm Durchmesser

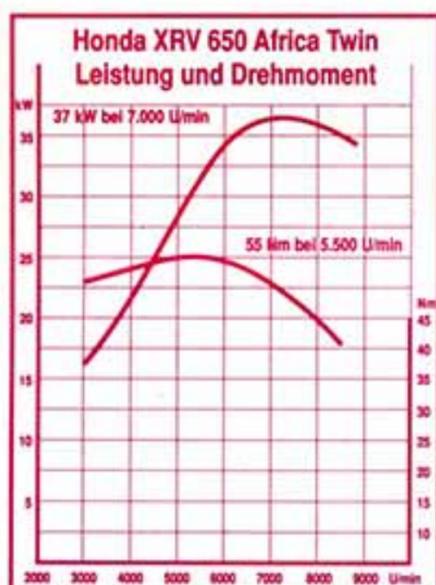
Maße und Gewichte: Gesamtlänge 2.320 mm, Radstand 1.555 mm, Nachlauf 113 mm, Lenkkopfwinkel 62 Grad, Lenkerbreite 815 mm, Leergewicht fahrbereit 220 kg, zulässiges Gesamtgewicht 405 kg, Sitzhöhe 880 mm, Sitzbanklänge 650 mm, Motorölmenge 2,8 Liter, Tankinhalt 24 Liter

Meßwerte: (nach 56.000 km in Klammern)

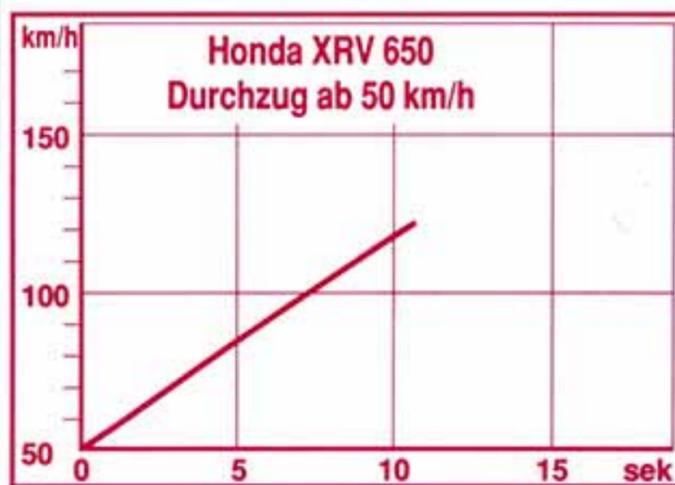
Höchstgeschwindigkeit:



Sozius und Fahrer finden ein kommoderes Platzangebot vor, die Sitzposition ist sehr tourengerichtet.



Der harmonische Drehmomentverlauf trägt mit zur entspannten Fahrweise bei, die 50 PS liegen bei 7.000 U/min an.



Die Durchzugswerte sind für ein 50-PS-Motorrad hervorragend, was nicht zuletzt ein Verdienst des drehmomentstarken Motors ist.

| | |
|-------------------------|----------------|
| solo | 164 (167) km/h |
| zwei Personen | 154 (154) km/h |
| Durchzug 50 - 120 km/h: | |
| solo | 10,3 (9,7) s |
| zwei Personen | 13,6 (13,1) s |
| Benzinverbrauch: | |
| bleifreies Normalbenzin | |
| Landstraße: | 6,1 l/100 km |
| Autobahn (130): | 7,3 l/100 km |
| Reichweite (Landstr.): | 393 km |
| Reichweite (Autobahn): | 329 km |

| | |
|----------------------------|--|
| Kosten: | |
| Preis: | 11.970,— DM (inklusive Nebenkosten) |
| Versicherung: | 920,20 DM (für ein Jahr nur Haftpflicht) |
| Steuer: | 93,60 DM (für ein Jahr) |
| Wartungsintervalle: | |
| 1. Inspektion | nach 1.000 km |
| Pflegedienst | alle 6.000 km |
| Inspektion | alle 12.000 km |

wendeten Metzeler Sahara- oder Bridgestone Trail Wing-Bereifung, die sich beide sehr gut bewährten.

Am 14.11.90 ist es dann soweit, die Africa Twin wird bei Kilometerstand 56.108 zur Demontage zum Honda-Händler Peter Häfner (Moto Parts) in Krefeld überführt. Hier wird sich zeigen, ob der gute Gesamteindruck, den das Motorrad bei uns in der Redaktion hinterlassen hat, nach der kompletten Zerlegung in seine Einzelteile erhalten bleibt.

Zunächst zum Fahrwerk: Die Lackierung des Rahmens ist fast wie neu, nur an der abgebrochenen linken Befestigungslasche für die Seitenverkleidung und vorn im Bereich des Kühlergitters zeigen sich leichte Rostspuren. Schwingen-, Pro-Link- und Steuerkopflagerung sind wie neu, Tauch- und Standrohre inklusive der zugehörigen Simmerringe zeigen keinerlei Verschleißerscheinungen.

Hier zahlen sich die montierten Faltenbälge aus. Federungs- und Dämpfungsverhalten des hinteren Federbeins sind noch tadellos. Das bremsseitige Radlager vorn hakt leicht und sollte daher ausgetauscht werden, alle anderen sind in Ordnung. Die hintere Bremsscheibe ist auf der Innenseite stark eingelaufen. Der Bremsbelag hat nicht auf der ganzen Fläche getragen, und so entstand am Scheibenrand ein Bund. Hier kommt man um den Kauf eines Neuteils nicht herum.

Die Vergaser sind in einwandfreiem Zustand. Gaschieber, Membranen, Chokekolben, Düsenadeln und -stock sind neuwertig.

Bei der Demontage vom Zylinderkopf präsentieren sich die Nockenwellen samt Lagerstellen und -böcken in einwandfreiem Zustand. Allerdings war die Härteschicht

des Auslaßkipphhebels für den hinteren Zylinder ausgebrochen und hätte über kurz oder lang auch an der Nockenwelle Schaden angerichtet. Kipphebel samt Einstellschraube sind zu erneuern. Die Auslaßventile beider Zylinderköpfe weisen an den Dichtstellen starke Brandspuren mit Löchern auf und dichten nicht mehr ab. Sie müssen auf jeden Fall durch Neuteile ersetzt und die entsprechenden Ventilsitze gefräst werden. Außerdem haben beide Ventilführungen zu großes Spiel, sie müssen ebenfalls erneuert werden. Hier ist wahrscheinlich die Ursache für den gegen Testende erhöhten Ölverbrauch zu suchen.

An der Zylinderwandung kann man noch die Bearbeitungsspuren vom Schleifen erkennen, beide Kolben sind mit 8/100stel und 9/100stel Millimetern Laufspiel noch weit von der Verschleißgren-

ze (13/100stel Millimeter) entfernt. Der Kolben des hinteren Zylinders weist optisch zwar deutliche Laufspuren auf, kann aber ohne Bedenken wieder eingebaut werden. Kolbenbolzen und -ringe sind in Ordnung, letztere sollten aber nach einer solchen Laufleistung — wenn das Motorrad nun schon mal zerlegt ist — gegen neue ausgetauscht werden. Auch die Pleuellager hinterläßt einen guten Eindruck. Pleuelaugen, Hub- und Pleuelager sind in einem hervorragenden Zustand. Gleiches gilt für das Pleuellager und das Pleuellager. Gleiches gilt für das Pleuellager und das Pleuellager.

Unser besonderes Augenmerk richtet sich auf die Kupplung, denn hier erwarten wir nach obengenannten Erfahrungen deutlichen Verschleiß. Meßbar sind diese allerdings nicht. Die Beläge liegen klar in der Toleranz, was vermuten läßt, daß die

An Ölpumpe und Lichtmaschine sind nur leichte Gebrauchsspuren zu erkennen, die unbedenklich sind

Oberflächen der einzelnen Belagscheiben nicht mehr genügend Rauigkeit aufweisen. Auch die übrigen Teile wie Reibscheiben, Federn und Kupplungsdrucklager sind in gutem Zustand. Lediglich der Kupplungskorb ist von den Reibscheibennasen leicht eingeschlagen, was aber lediglich etwas lautere Kupplungsgeräusche bei laufendem Motor verursacht.

Bei der Begutachtung des Getriebes fällt auf, daß die Zahnräder des ersten Gangs leichte Verschleißspuren aufweisen, die aber im Hinblick auf Wiederverwendung nicht von Bedeutung sind. Schaltklauen, -gabeln und -walzen hingegen sehen aus wie neu.

Abschließend widmen wir uns noch Ölpumpe und Lichtmaschine, aber auch hier sind nur leichte Gebrauchsspuren zu erkennen, die als vollkommen unbedenklich einzustufen sind und den alles in allem positiven Eindruck unterstreichen. Denn die Materialkosten für die Instandsetzung des Motors lägen bei 196 Mark. Dazu addieren sich noch 350 Mark für die Bremsscheibe hinten, 17 Mark für ein Radlager vorn und 194 Mark für einen Satz Kupplungsreibscheiben.

Das Bild von der unverwüstlichen Langstreckenmaschine hat sich natürlich nach der Zerlegung etwas relativiert. Honda Deutschland würde die bei der Demontage zum Vorschein gekommenen Motorschäden als Kulanzfall behandeln (siehe Kasten mit offizieller Stellungnahme S. 37). Ebenso verhält es sich mit den anderen Teilen, allerdings liegt dies nach Ablauf der Zweijahresgarantie im Ermessen des zuständigen Händlers.

Ebenso muß man einschränken, daß die hier registrierten Schäden nur bei einer Teilerlegung (Motor) zu erkennen sind. Diese Arbeit wäre also schon nötig. Im Falle unserer Testmaschine hätte aber mancher Eigner schon aufgrund des gestiegenen Ölverbrauchs die Kosten für die Demontage von Zylinderkopf und Zylinder nicht gescheut.

Wenn die XRV vielleicht auch nicht jeden Geschmack treffen mag, ein Motorrad für ausgedehnte Touren ist sie allemal. Und dies nicht zuletzt wegen ihrer leichten Handhabung und ihres Komforts. Auf jeden Fall bleibt noch genügend Zeit für andere Dinge — und sei es, um über die unvergeßlichen Momente einer Tour ein paar Gedanken zu verlieren.

Andreas Seiler



Wenn dem Fahrer unterwegs einmal das Kleingeld fehlte, so lag dies nicht an irgendwelchen Schäden am Motorrad.