



# Abschied vom Träume- Transporter

Die Honda Africa Twin hat im Laufe ihrer 15 Lebensjahre Kultstatus erlangt. Jetzt mehren sich die Anzeichen, dass ihre Zeit abgelaufen ist und die Produktion eingestellt werden soll. Grund genug, uns dieses Motorrad, das zahlreiche Tourenfahrer-Leser treu in die entferntesten Länder getragen hat, noch einmal ins Bewusstsein zu rufen.

**R**ide away, dream your dream. Leben heißt auch Träumen. Vom Ausbrechen aus dem Gewohnten, von Abenteuern auf der Suche nach Sinn und Sein. So mancher hat auf seinen Touren nicht nur Federn gelassen, sondern sogar Jahre seines Lebens zurückbekommen, wenn er sich den Reizen der Welt geöffnet hat.

Auf der Honda Africa Twin fiel das leichter als auf anderen Motorrädern, weil sie nie kaputtging und man den Kopf immer frei hatte. Unbelastet konnten sinnliche Fahrerlebnisse mit Reise-Eindrücken harmonieren. Doch das musste die Gemeinde der Globetrotter erst einmal erfahren. Im Geburtsjahr der Honda Africa Twin unternahm man die Weltumrundung auf Enduros, die damals das Maß aller Dinge waren. Zu Tausenden durchquerten Tourenfahrer die Welt auf ihren Yamaha XTs und BMW GS. Einfache Technik, leicht zu reparieren, weil leicht zugänglich. Saßen bis in die späten Achtziger an Lagerfeuern in der Wüste, erzählten sich

ihre Abenteuer und redeten Benzin. Spotteten über die neuen bunten Plastikbomber, mit denen Honda 1988 auf den Markt drängte. Die sollten den Ruhm, den der japanische Hersteller mit seinen NXR-Werkmaschinen in der Rallye Paris-Dakar erworben hatte, in die Welt der Alltagsfahrer tragen. Und so tauchte plötzlich einer dieser Twins im Schein des Lagerfeuers auf. Schwer beladen mit Sozia und Gepäck. Hatte die harte, lange Piste völlig komplikationslos hinter sich gebracht. Der Schock saß tief, doch keiner der Einzylinder-Helden gab dieser fahrbaren Kirmesbude eine Chance.

Wie sie sich täuschten. Immer häufiger tauchte der XRV-Doppelscheinwerfer in den Rückspiegeln der asthmatischen XTs auf und zog unangestregt mit leisem Auspuff-Brabbeln vorbei. Irgendwann musste die Twin dann doch mal Probe gefahren werden.

Was man sich nicht hatte vorstellen wollen, machte 1988 Hondas erste Africa Twin, die XRV 650, werksintern RD 03

genannt, plötzlich wahr. Auch mit einem Gewicht von über 220 Kilogramm waren die Pisten zu bewältigen und zwar entspannter als je zuvor. Das Fahrverhalten war grandios. Die Souveränität, mit der das von seinen anfänglichen Kritikern »Affen-Twin« getaufte und nahezu perfekt genau zwischen »Komfort« und »Sport« abgestimmte Motorrad alle Unwägbarkeiten des Weges meisterte, war in höchstem Maße beeindruckend. Schotter, Tiefsand, Asphalt, alle nur denkbaren Untergründe konnten mit ein und derselben Maschine auf einem Niveau befahren werden, für das früher eine Wettbewerbs-Enduro und ein Straßensportler notwendig gewesen wären.

Und erst dieser Motor: leise, elastisch und wartungsarm. Einer der erfolgreichsten Honda-Motoren überhaupt, der in abgewandelter Form auch in Touren, Choppern und Sportlern Dienst tat. Seine legendäre Langlebigkeit stellte sich erst im Laufe der Jahre heraus, als

die ersten Unermüdlichen die 100.000-Kilometer-Schallgrenze hinter sich ließen und nichts getan hatten, als das Öl zu wechseln. Wenn überhaupt. Da verpufften die Cassandra-Rufe der XT-Fraktion und die hämischen Kommentare der BMW-GS-Piloten, die schadenfroh auflisteten, was man an der Twin alles demontieren müsse, um an die Zündkerzen zu gelangen. Doch das war genau der Punkt: Man brauchte eben weder die Kerzen noch die Ventile zu kontrollieren. Und

## Ohne Defekte dreimal um die ganze Welt

so trat die Africa Twin den Beweis an, dass man auch mit anspruchsvollerer Technik völlig stressfrei die Welt bereisen konnte. Die Zeit, die andere mit Schrauben zubrachten, konnten Twin-Besatzungen mit Sightseeing und anderen Erlebnissen ausfüllen. Der perfekte





**Technische Daten:**

**Motor:** wassergekühlter 52-Grad-V2, SOHC, drei Ventile, zwei 32er-Gleichdruckvergaser, 37 kW (50 PS) bei 7000 U/min, 55 Nm bei 5500 U/min  
**Fahrwerk:** Einschleifen-Stahlrohrrahmen, 43er-Telegabel, Zentralfederb. Federw. v/h 220/210 mm, Scheibenbremsen: v/h 296 mm/240 mm  
**Gewicht:** 193 kg trocken  
**Tank:** 24 Liter  
**Preis:** 11.250 Mark (ca. 5.752 €)



Besiegte die Konkurrenz und bekam Bestnoten: Bereits die erste Africa Twin RD 03 war ein Überflieger.

»Träume-Transporter« war da. Hondas Kalkül, dass ein Gerät, was für eine Rallye taugt, auch die Strapazen von Fernreisen aushält, ging voll auf. Der Siegeszug der Twin war auch in den Testergebnissen der Fachzeitschriften nicht mehr aufzuhalten, und bald zeigte sich die anfangs Belächelte auf allen Pisten dieser Welt zu Hause. Auch im Touren-Test (TF 5/88) sorgte die Twin für Furore und wurde mit dem Titel »Extrem-Tourer« geadelt. Von Anfang an erkannten die Tester die herausragenden Fahrwerksqualitäten des Wüstenschiffes: »Die Africa Twin sticht mit der Zielstrebigkeit eines Seadlers

um die Ecken«. Dagegen verblasste die Transalp zur Watschelente, und selbst auf der BMW GS stellte sich keine derartige Fahrfreude ein. Lohn war die Traumnote 1,1 im Eignungstest – ein bis dato unerreichtes Ergebnis. Ließ sich dieses Modell überhaupt noch verbessern? Honda versuchte es und brachte 1990 die Nachfolgerin RD 04. Hub und Bohrung wuchsen auf 750 Kubikzentimeter, das Drehmoment stieg von 55 auf 61 Newtonmeter, Luftfilter und Schalldämpfer-Volumen wurden vergrößert. Und der Motor wurde noch standfester gemacht. Größere Kurbelwellenhaupt- und

-pleuellager, Verstärkungen an Kurbelgehäuse und Primärtrieb, kräftigere Getriebewellen, -zahnäder und -lager sollten wie auch der zusätzliche Ölkühler die Belastbarkeit erhöhen. Die hervorragend abgestimmten Federelemente wurden beibehalten, die Schwinge um fünf Millimeter verlängert, der Rahmen verstärkt und die Zuladung erhöht. Statt der Einzelscheibe im Vorderrad verzögerte nun eine kräftige Doppelscheibenanlage die Twin. Das war auch nötig, denn zum Leidwesen vieler Fans erhöhte sich das Gesamtgewicht auf 237 Kilogramm. Nicht, dass es die souveränen

Fahreigenschaften negativ beeinflusst hätte, doch in Extremsituationen im Gelände machten sich die Pfunde bemerkbar, und so hielt ein gewisser Kreis von »Extrem-Tourern« an der 650er eisern fest. Die anderen genossen die nochmals gestiegene Touren-Tauglichkeit, und akzeptierten den gestiegenen Benzinverbrauch, sodass sich die RD04 noch besser verkaufte als die RD 03, die schon kein Ladenhüter gewesen war. Es war nicht nur das Design mit seinem »Rallye-Flair«, es war auch die überlegene Technik, die die Africa Twin zu einem der beliebtesten On/Off-road-Abenteuer-Fahrzeuge





Stabilerer Rahmen, Massen näher am Schwerpunkt, weniger Gewicht gepaart mit viel Rallye-Flair: die RD 07.

**Technische Daten:**

**Motor:** Wassergekühlter 52-Grad-V2, drei Ventile, zwei 36er-Flachschieber-Vergaser, 44 kW (60 PS) bei 7500 U/min, 63 Nm bei 6000 U/min  
**Fahrwerk:** Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, 43er-Telegabel, Zentralfederb., Federwege v/h 220/210 mm, Scheibenbr., v/h 276er x2/ 256er h x1  
**Gewicht** 202 kg trocken  
**Tank:** 23 Liter  
**Preis:** 14.505 Mark (ca. 7.416 €)

## Verbräuche zwischen fünf und zehn Litern

dass sie mit ihren 60 PS an Autobahnsteigungen voll beladen auf 140 km/h abfielen und dass Yamahas Super-Ténére, die BMW R 1100 GS und die Triumph Tiger locker an den glorreichen XRVs vorbeizogen.

Auf der einen Seite kann man das verstehen, auf der anderen Seite muss man fragen, ob sich die ursprüngliche Tourenfahrer-Philosophie mit inflationä-

rem Wachstum in Sachen Hubraum, Speed und Power verträgt. Erleben und Genießen auf Reisen hat mit Motorleistung weniger zu tun als mit leichter Beherrschbarkeit, sicherem Fahrverhalten und universeller Einsetzbarkeit. Und genau da hat die Africa Twin ihre Stärken. Außerdem kann man schon außerhalb von Kern-Europa selten schneller als 100 km/h fahren, von Indien oder Südamerika ganz zu schweigen.

Will heißen, dass ein Reise-Motorrad, mit dem kaum ein Abenteuer unmöglich scheint, in Ausübung seiner Bestim-

mung auch nicht mehr braucht als 60 PS. Dennoch können die meisten Twin-Fahrer das große Abenteuer kaum realisieren und genießen dann ebendaheim in Deutschland sommers wie winters die enorme Alltags-tauglichkeit der XRV. Nicht ohne sich im Bewusstsein zu sonnen, dass sie jederzeit losfahren könnten. Bis es dann tatsächlich so weit ist, müssen sie sich auf deutschen Autobahnen frustrieren lassen und ihren gutmütigen V2 bis zum Letzten auspressen. Was dieser dann leider mit Verbräuchen von bis zu zehn Litern quittiert obwohl er von zarter Gashand auch mit 4,5 Liter gefahren wer-

den kann. Alternativ bleibt den Leistungshungrigen noch der Gang zu der Hand voll Tuner, die dem Dreiventil-V2 für viel Geld bis zu 15 Mehr-PS einhauchen. Leider ohne TÜV. Das einfachste Tuning, so berichten Insider, sei eine gut geschmierte Kette.

Natürlich sorgt die fast langweilige Zuverlässigkeit des »Vau für alle Fälle« an den Lagerfeuern dieser Welt für weniger Gesprächsstoff als eine kränkelnde XT 600, doch mit ein wenig Erfahrung lassen sich auch an der Twin kleine Schwachpunkte finden. Die Benzinpumpe zum Beispiel. Manchmal hält sie, oft geht sie



# RD 07 - 1996-2002



Neues Verkleidungsgesicht und Rotstift-Maßnahmen. Das war die Modellpflege 1996.

Wer mit einer neueren Twin quer durch Afrika will, sollte in ein hochwertiges Federbein und Gabelgabeln investieren.

## Twin-Adressen:

Die Homepage der **Freunde Africa Twin FAT**, Info-Tel. 06192/41489, ist das Tor zu vielen wichtigen Twin-Seiten mit Erfahrungen, Tipps und Tricks. [www.africatwin.de](http://www.africatwin.de).

Ansonsten:

**African Queens**, Info-Tel.

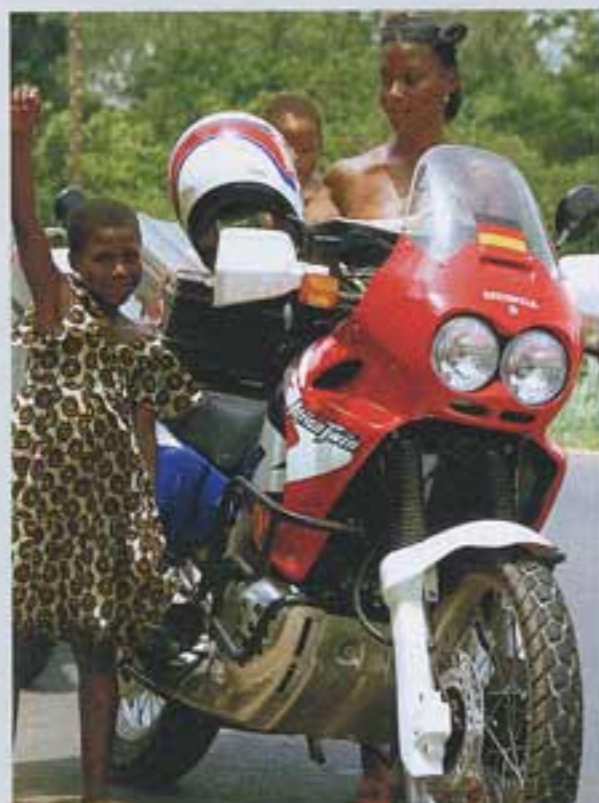
08441/18442,

[www.africanqueens.de](http://www.africanqueens.de).

**Touratech AG**, Info-Tel.

07728/92790,

[www.touratech.de](http://www.touratech.de).



aber kaputt. Die Radlager, der Kontakt-Schalter vom Seitenständer, der Starter-Zündsperrschalter, im Winter festfressende Bremsen, die abgamelnde vordere Motorschutzhalterung, bei der RD 03 die von der Sitzbank malträtierte Blackbox, das Bilux-Licht oder die störungsanfällige Tankanzeige (auch bei der RD 04) sind weitere Problem-Zönchen.

1996 wurde die RD 07 dann zum letzten Mal moderat modellgepflegt. Sie bekam eine leicht geänderte Verkleidung und Drosselklappen-Sensoren für die Vergaser, die den Verbrauch um gut einen Liter senkten. Die restlichen Pflege-Maß-

nahmen beschränkten sich auf Rotstift-Einsätze. Man nahm ihr die goldeloxierten Räder, das verstellbare Federbein, die luftunterstützte Gabel, die lackierten Seitendeckel und andere Kleinigkeiten. Dafür fiel die Preis-Erhöhung moderat aus. Heutzutage hat die Twin ihren Zenit weit hinter sich gelassen, der Glanz bröckelt. Ihre Feder Elemente haben nicht mehr die frühere Qualität, die Lackierungen wirken hilflos, und die Verkaufszahlen sinken. Dennoch macht sie im Vergleich mit anderen Enduros fahrwerkstechnisch immer noch eine gute Figur und verliert relativ wenig an Wert.

Viele Menschen, die eine Twin besitzen, sind trotz dezentler Motorleistung immer noch heillos verliebt. Davon zeugen eine rege Szene (siehe oben), fantasievollste Umbauten wie Verbesserungen und zahllose Abenteuer-Geschichten, an denen Africa Twins beteiligt sind. Ein Kollege nimmt seine betagte Twin noch jedes Jahr mit in die Wüste, und jedes Jahr aufs Neue erwartet er ihren Tod in den Dünen. Jedesmal trägt sie ihn, deren Motor ungeöffnet mittlerweile mehr als 200.000 Kilometer gelaufen ist, treu wieder zurück nach Hause. Er wird sie nicht los, die Legende lebt, und der Mythos wächst.

Für 2003 hat Honda die Erscheinung einer neuen Varadero angekündigt. ABS, Katalysator, weniger Gewicht. Diese Maschine wird besser sein als das aktuelle Sofa und wahrscheinlich alles können, was der Markt schneller, großvolumiger Reise-Enduros fordert. Dagegen kann keine Twin alten Zuschnitts mehr etwas ausrichten. Und deswegen wird sie abtreten. Doch vergessen werden wir sie nicht, diesen Lastesel, der unsere Träume so geduldig und unkompliziert transportiert hat wie kein zweiter. Wetten, dass die Twin noch in 20 Jahren fahren wird?

*Markus Biebricher*

