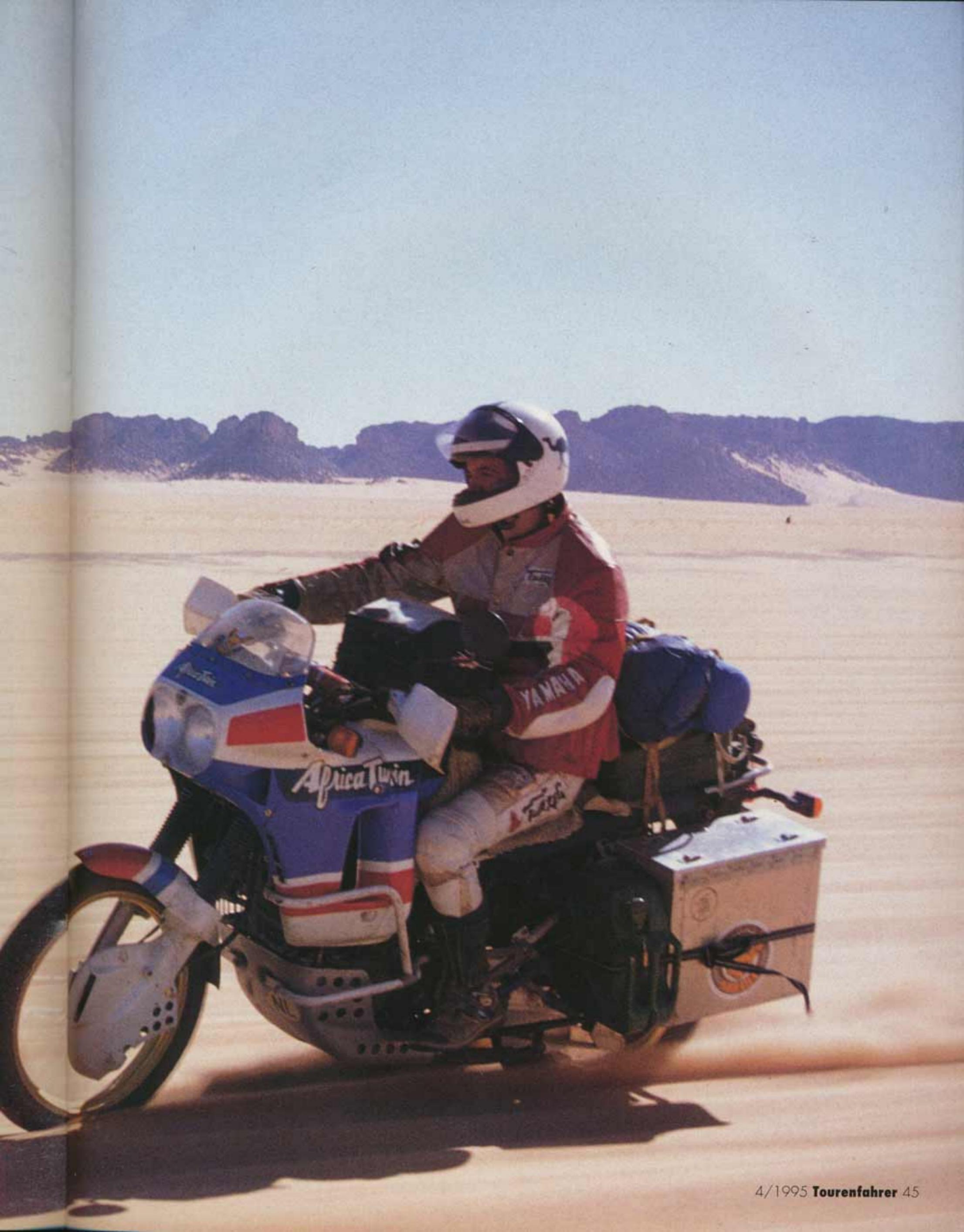


**Dank langem
Radstand
pflügt die
Africa Twin
souverän
durch den Sa-
harasand in
Südalgerien.**

130.000 Kilometer Honda Africa Twin

Was die Kilometerleistung angeht, hat TF-Mitarbeiter Guido Bergmann mit seiner Honda XRV 650 mehr als dreimal die Erde umrundet. Lesen Sie, was Fahrer und Maschine auf dieser Mammut-Distanz erleben konnten







Zu wenig Dampf«, erklärte mir der Vorbesitzer seine Verkaufsabsichten. Die Africa Twin sei zwar kein schlechtes Motorrad, für ihn als BMW-Fahrer aber letztlich nicht mehr als eine »Notlösung für zwichendurch«. Na ja, mir sollte es recht sein, ich hatte angesichts des günstigen Preises nicht vor, ihm den Verkauf auszureden. So wechselte die XRV 650 nach sechs Monaten und 4000 Kilometern in den

Fängen eines Jet-Piloten in meine treusorgenden Hände.

Als langjähriger Freund kerniger Einzylinder hatte ich es mir lange Zeit nicht träumen lassen, mich eines Tages auf der Sitzbank einer dieser säuselnden, zweizylindrigen »Plastik-Enduros« wiederzufinden. Doch als die XT-Ära für mich mit dem Diebstahl meiner altgedienten Ténéré ein unerwartetes Ende genommen hatte, ergab sich rein zufällig die Gelegenheit zur Probefahrt

auf Hondas neuer »Über-Transalp«. Ein Versuch mit Folgen: Liebgewonnene Vorurteile wurden über Bord geworfen und wichen unverhohlener Begeisterung. Das Africa Twin-Fieber hatte mich gepackt.

Durch den Kauf einer Gebrauchten reichten die Mittel noch, um meine XRV vor ihrer ersten größeren Reise durch den westlichen Maghreb mit sinnvollen Extras wie Halogenscheinwerfern (die Bilux-Lämpchen waren ein Witz), Sturz-

Das Dünenmeer des Erg Issaouane läßt die Herzen von Fahrer und Maschine höherschlagen.

Die Elektroden waren voller Sand





Alles funktioniert perfekt

Über allen
Gipfeln ist
Ruh'. Das
Wüstenschiff
macht eine
Pause auf
dem Mont
Chaberton.



bügeln und Hauptständer zu versehen. Für den Gepäcktransport investierte ich in einen ebenso klobigen wie unverwüstlichen Träger aus dem Hause Tesch samt passender Alu-Boxen.

Leider sparte ich dafür am Luftfilter. Nach ausgiebiger Sandwühlerei in den Dünen bei El Golea starb auf der Straße nach Ghardaia unvermittelt der Motor ab. Die Überprüfung des Zündkerzenbildes brachte schnell einen eindeuti-

gen Befund: Der Anblick der über und über sandverkrusteten Elektroden drehte mir fast den Magen um. Vermutlich aufgrund eines Materialfehlers waren zwei der drei Haltelassen des Zubehörfilters abgerissen. So hatte der vom Hinterrad in den ungünstig platzierten Ansaugschnorchel geschaufelte Sand freie Bahn geradewegs in die Brennräume des bis eben noch so jugendlichen Motors gehabt. Dieser nahm zwar nach etwas Zu-

wendung seinen Dienst wieder auf, der Ölverbrauch erhöhte sich allerdings bis zu Hause von null auf 1,5 l/1000 km.

Während der kommenden Wintermonate eignete ich mir zwangsläufig intimere Techniken des Honda-V2 an. Im folgenden Herbst gab es kurz vor der nächsten Sahara-reise wieder Grund zum Kummer: Innerhalb weniger Tage stellten nacheinander beide CDI-Einheiten die Arbeit ein.

Von einem freundlichen Honda-Händler erhielt ich nicht nur die Zündboxen auf Kulanz, sondern auch die Information, daß der Exitus der CDIs durch die konstruktionsbedingte Nähe zur Sitzbank verursacht wird. Tieferlegen der Halterungen und Ausfräsen der Sitzbank schaffte das Problem dauerhaft aus der Welt. Angeschlagene CDI-Einheiten lassen sich übrigens provisorisch weiterverwenden, wenn die betroffene



Steckverbindung mit einer Bindedrahthalterung à la Sektkorke in einer funktionstüchtigen Position fixiert wird.

Gewappnet mit diesen hilfreichen Kenntnissen, starteten Freund Wolfram und ich im Oktober 1990 zur langersehnten großen Sahararundreise.

Bei der Durchquerung des Großen Östlichen Ergs Richtung Deb-Deb begeisterte uns einmal mehr die verblüffende Geländegängigkeit unserer Africa Twins. Erstaunlicherweise wird das Fahrverhalten aufgrund der angeborenen Kopflosigkeit durch etwas Gepäck eher noch verbessert. Das progressive Fahrwerk schluckt auch unter voller Beladung auch unter voller Beladung derbste Schläge, während der große Radstand für unbeirrbar Geradauslauf sorgt. So lassen sich mit einer beherzt bewegten Africa Twin auch tiefverspurte Weichsandfelder ohne größere Adrenalinstöße bewältigen. Die Motorleistung reicht immer aus, um die Fuhre vor dem Einsanden zu retten: Notfalls ist Herunterschalten angesagt.

Allerdings gilt es, jederzeit darauf zu achten, wo man sich und seinem Motorrad eine Pause gönnt. Denn einmal ungeschickt eingegraben, hat der Spaß mit 220 kg Fahrzeuggewicht (plus Beladung...) schlagartig ein Ende. So wandelten wir auf sandigen Streckenabschnitten mitunter die alte Wüstenfahrer-Maxime »langsamer ist schneller« unseren Bedürfnissen entsprechend um: »Im Zweifel lieber Gas geben.«

Wenige Kilometer nach Fort Gardel wurde mir allerdings unsanft klargemacht, daß schneller in der Tat auch sehr viel langsamer sein kann. Frohgemut neben der Piste über den Sand fliegend, nahm mir plötzlich eine ungünstige Frequenz von Bodenwellen jegliche Kontrolle aus der Hand. Hilflos am Lenker festgeklammert, erlebte ich den folgenden Sturz nur noch als Zuschauer. Ich wurde Zeuge

einiger beeindruckender Sprünge, bevor sich das querstehende Vorderrad mit hoher Geschwindigkeit in den Sand bohrte. Integralhelm und Protektorenbekleidung sei Dank, konnte ich mich nach einer kurzen Phase der Benommenheit wieder meiner Twin widmen. Der Anblick des zerstörten Vorderrades und der verdrehten Gabel trieb mir die Tränen in



130.737 Kilometer – der nur fünfstellige Tacho (der XRV) lief schon einmal rund.

die Augen. Das war es dann wohl. Sahara ade.

Zu unserem großen Glück waren jedoch bereits wenig später zwei Schweizer Familien mit ihren Geländewagen zur Stelle. Hilfe war für die alten Afrika-Hasen selbstverständlich, und so schaukelte die ramponierte Africa Twin eine schweißtreibende halbe Stunde später auf dem Dach eines Landrovers unserem Ziel Djanet entgegen. Zwei Wochen Wartezeit, und schon konnte es mit frisch eingeflogenen Vorderrad weitergehen.

Nach Hause zurückgekehrt, nutzte ich das Richten der Gabel, um die zu schwache Dämpfung der Zugstufe zu erhöhen, die im Geländebetrieb bislang für nerviges Geklackere gesorgt hatte.

Es folgten diverse Reisen unterschiedlichster Art. Ob mit Sozia und großem Gepäck auf Urlaubstour oder im Klettereinsatz auf schwierigen Al-

penpfaden, selten gab es mehr zu tun, als Benzin nachzufüllen. Bei einem durchschnittlichen Verbrauch von gut fünf Litern ist auch das ein eher angenehmer Aspekt. Die Bandbreite reicht allerdings von gemütlich erbummelten vier Litern bis hin zu ruinösen zehn Litern bei Dauervollgas. Der Sahara-Durchschnitt lag zwischen sechseinhalb und

sieben Litern. Leider sind die Geber der Benzinanzeige recht anfällig. Besonders in der Sahara wäre mir daher ein simpler Reservehahn (wie beim aktuellen Modell) lieber gewesen.

Wer mit seiner Africa Twin viel im Gelände unterwegs ist, sollte den Lagern des Hinterrades und der Pro-Link-Hebeleien verstärkte Zuwendung gönnen. Bei den Radlagern haben sich beidseitig geschlossene Normlager als die dauerhaftere und zudem billigere Lösung erwiesen.

Schmutz und Feuchtigkeit sind auch Gift für die Bauteile der Nissin-Bremsen. Hat man die Bremskolben erst einmal lange genug vernachlässigt, klemmen sie garantiert in ihren Führungen fest. Der rettende Eingriff wird dann meist durch festkorrodierte Bremsklotzbolzen erschwert. Vorsorglich aufgetragene Bremskolben- bzw. Kupferpaste und gele-

gentliche Reinigung wirken Wunder. Was Funktion und schonenden Umgang mit der Bremsscheibe anbelangt, erwiesen sich leider ausgerechnet die teuren und relativ verschleißfreudigen Originalbeläge als erste Wahl.

Auch beim Kettensatz habe ich mit Originalteilen die besten Erfahrungen gemacht. Keine der stets etwas schlammig gewarteten DID-Ketten hielt kürzer als 30.000 km.

Für den Alltagseinsatz genügen mir die Qualitäten der Bridgestone-Serienbereifung voll und ganz. Der vor allem auf nassem und losem Untergrund bessere Metzeler Enduro 3 ist leider deutlich teurer und nutzt sich obendrein schneller ab.

Offroad konnte der Michelin Desert voll überzeugen. Wer die Plackerei scheut, den steinharten Pneu unterwegs aufzuziehen, kann allerdings mit dem Desert – besonders auf nassem Asphalt – die ersten Abenteuer schon vor der heimischen Haustür erleben.

Im Winter 1992 zwangen nach mittlerweile knapp 90.000 km rasselnde Steuerketten zur ersten großen Motorüberholung. Ansonsten mußte jedoch kaum etwas erneuert werden. Pleuellager tauschte ich nur vorsorglich aus. Getriebe und Zylinderlaufbahnen präsentierten sich in absolutem Topzustand. Ich spendierte den Kolben einen Satz neuer Ringe, ließ die Ventilsitze nachfräsen und verwöhnte den aufgefrischten Motor erstmals mit vollsynthetischem Öl.

Endlich hatte ich auch die Muße, meiner Africa Twin eine adäquate Optik zu verpassen. Der Disco-Einheitslook wich dezenterem Weiß, die aufgepolsterte Sitzbank bekam einen neuen Bezug in braunem Lederimitat, und der Tank wurde mit einem schmissigen arabischen Schriftzug verziert: »Rahila«. Daß dieses Wort in Nordafrika nicht wie beabsichtigt »Reitkamel« bedeutet,

Honda XRV 650: Ein bewegtes Leben

0 km	Erstzulassung	63.100 km	Kupplung: Federn, Reibscheiben, Simmerring, Bowdenzug erneuert; Ölwechsel mit Filter, 2,9 l Bel-Ray SAE10 W/40
3.960 km	Kauf der stillgelegten Honda	65.800 km	Benzinfilter erneuert
5.600 km	Bridgestone TW 42 130/90-17 montiert	66.000 km	Spritfühler (8,9 l) defekt
6.700 km	letzter Honda-Kundendienst	69.900 km	Bridgestone TW 42 130/90-17 und 90/90-21 montiert; Ölwechsel mit Filter, 2,9 l Bel-Ray SAE10 W/40; ProLink-System: zwei Nadellager neu
9.500 km		70.400 km	Spritfühler (4,9 l) defekt
-13.300 km	Erste Urlaubsfahrt: Provence	73.600 km	Bremsbeläge vorne neu (Orig.)
14.500 km	Bremsbeläge vorne, Luftfilter neu (Gericke)	73.800 km	
16.300 km	Bremsbeläge hinten neu (Gericke)	-78.200 km	Endurotour Tschechoslowakei
16.300 km	Michelin Desert 140/90-17 und Conti TKC 80 90/90-21 montiert	78.200 km	Ölwechsel m. Filter, 2,9 l Bel-Ray SAE10 W/40; Kettensatz neu (DID); Luftfilter neu
16.300 km	Ölwechsel m. Filter, 2,9 l Bel-Ray SAE10 W/40; Sommertour durch den Maghreb	79.600 km	Bremsbeläge hinten neu (Polo) Bridgestone TW 42 130/90-17 montiert
20.200 km	Luftfilter neu (Gericke)	79.900 km	
21.800 km	Defekter Luftfilter sorgt für Sand im Motor: Zündkerzen, Vergaser, Ansaugtrakt gereinigt	-84.200 km	Urlaubsfahrt Pyrenäen
27.200 km	Luftfilter, Bremsbeläge hinten neu (Polo); Lenkopflager erneuert; Ölwechsel m. Filter, 2,9 l Bel-Ray SAE10 W/40	82.500 km	Chokezug macht Probleme — auf Handbetrieb umgestellt
28.100 km		85.000 km	Kettensatz erneuert (DID)
-29.700 km	Erholungsreise: Elsaß	89.500 km	Motor überholt: Steuerketten, Kurbelwellen- und Pleuellager, Kolbenringe erneuert; Bremsbeläge vorne neu (Orig.); Griffgummis, Faltenbälge erneuert; Ölwechsel mit Filter, 2,9 l Castrol RS SAE 10 W/60; Luftfilter gewechselt
31.300 km	Kettensatz neu (AFAM); Bridgestone TW 42 130/90-17 u. TW 41 90/90-21 montiert	89.550 km	Michelin Desert 90/90-21 u. 140/90-17 montiert
33.100 km	Motor überholt: neue Kolben (1. Übermaß), Ventile nachgeschliffen; Bremsbeläge vorne neu (EBC); Ölwechsel mit Filter, 2,9 l Bel-Ray SAE10 W/40	89.650 km	
39.000 km	Radlager hinten erneuert (2x6203 LU, 1x6204 LU); Nadellager der ProLink-Hebeleinheit sämtlich ausgewechselt, Federbeinhebel-Schwingerschraube neu	-97.600 km	Enduroreise Südalgerien
41.000 km	Kupplungsfedern unterlegt	97.600 km	Ölwechsel mit Filter, 2,9 l Castrol RS SAE 10 W/60
41.000 km	Ölwechsel m. Filter 2,9 l Bel-Ray SAE10 W/40		Bridgestone TW 42 130/90-17 und 90/90-21 montiert
41.500 km	Metzeler Enduro 3, 140/80-17 montiert	98.500 km	Luft- und Benzinfilter erneuert
41.600 km		103.700 km	Kettensatz und alle Bremsbeläge erneuert
-45.200 km	Urlaubsfahrt: Sardinien	103.700 km	
46.000 km	Metzeler Enduro 3, 90/90-21 montiert	-107.000 km	Urlaubsfahrt Korsika
46.900 km	CDI-Einheit vorne erneuert (Kulanz)	107.000 km	Ölwechsel mit Filter, 2,9 l Castrol RS SAE 10 W/60
47.000 km	CDI-Einheit hinten erneuert (Kulanz)	110.100 km	Michelin Desert 140/90-17 und 90/90-21 montiert (gebraucht); Radlager vorne erneuert (2.6202 LU); Nadellager untere Federbeinbefestigung neu
47.400 km	Bremsbeläge hinten neu (Polo); Kettensatz erneuert (DID); Luftfilter gewechselt; Ventilspiel kontrolliert; Ölwechsel mit Filter, 2,9 l Aral SAE 20W/40	110.400 km	
47.400 km		-114.900 km	Enduroreise Tunesien
-59.000 km	Enduroreise Sahara	115.300 km	Bridgestone TW 42 130/90-17 und TW 41 90/90-21 (gebr.) montiert
48.900 km	Michelin Desert 140/90-17 und Conti TKC 90 90/90-21 montiert		Luftfilter gewechselt
51.400 km	Benzinpumpe defekt — Kontakte v. Ruß befreit	117.000 km	Auspuffendtopf erneuert (Laser); Ölwechsel mit Filter, 2,9 l Castrol RS SAE 10 W/60; Ventilspiel kontrolliert
52.100 km	Vorderrad inkl. Achse durch Sturz komplett zerstört	118.000 km	Federbein erneuert (gebraucht XRV 750); alle Bremsbeläge neu; Bremsscheibe hinten erneuert (gut gebraucht); beide Spritfühler erneuert
52.100 km	Gabel provisorisch gerichtet, neues Vorderrad montiert		
52.700 km	verölten Papier-Luftfilter durch Eigenbau-Naßfilter ersetzt	118.200 km	
59.000 km	Vorderradbremse: Bremsbeläge, Bremsklotzbolzen, Dichtungsringe, Bremsflüssigkeit neu; Gabel zerlegt und gerichtet, Zugdämpfung erhöht, Simmerringe erneuert; Lenkopflager erneuert; Ölwechsel mit Filter, 2,9 l Bel-Ray SAE10 W/40; Batterie neu Yuasa 12V14 B2; Bridgestone TW 42 130/90-17 und Metzeler Enduro 3 90/90-21 (gebr.) montiert; Luftfilter gewechselt	-121.300 km	Enduroreise Westalpen
60.300 km	Griffgummis erneuert	119.900 km	Spritfühler (8,9 l) defekt
62.100 km	Anlasserrelais erneuert (gebraucht)	121.300 km	Bridgestone TW 42 130/90-17 und TW 41 90/90-21 montiert
	Hinterradbremse: Beläge, Bremsklotzbolzen, Kolbendichtungsringe, Bremsflüssigkeit erneuert	121.300 km	
		-124.400 km	Urlaubsfahrt Dänemark
		129.000 km	Kupplung: Federn, Reibscheiben, Simmerring, Bowdenzug, Handhebel neu; Ölwechsel mit Filter, 2,9 l Castrol RS SAE 10 W/60
		129.500 km	Batterie neu Varta 12V14L-A2

sondern dort als die »Reisende« verstanden wird, war nur ein kleiner Schönheitsfehler. Es gäbe sicher problematischere Verwechslungen. Auf jeden Fall sorgt diese Aufschrift stets für lachende Gesichter, wo auch immer ich auf arabisch sprechende Menschen treffe.

Seit dieser Renovierung mußte die Honda bereits zwei weitere Saharareisen erdulden, was man ihr deutlich ansieht. Diverse Macken durchsetzen den Lack, die Verkleidung wurde mehrfach geflickt, und der stabile Motorschutz erinnert an ein korsisches Verkehrsschild. Der Steinschlag hat auch den Hauptständer zu einem unlösbaren Bestandteil des Motorrads werden lassen. Gemeinsam mit meiner Aversion gegen Waschanlagen sorgen diese Gebrauchsspuren mittlerweile für einen gewissen »Rat-Bike«-Effekt.

Die inneren Werte bleiben davon unberührt. Alle Belastungen der letzten zwei Jahre hat die Africa Twin ohne jeglichen Defekt durchgestanden. Nach wie vor springt sie stets zuverlässig an und bringt mich mit zufriedenerm Schnurren schnell und komfortabel wohin ich will. Ölverbrauch ist nur nach schneller Autobahnfahrt meßbar. Wartungsarbeiten beschränken sich auf gelegentliche Sichtkontrollen, was angesichts der schlechten Zugänglichkeit des V2 nur gut ist. Investiere ich trotzdem einmal einen Nachmittag in die Kontrolle des Ventilspiels, wird mir die Bastelfreude allzeit dadurch verdorben, daß es einfach nichts nachzustellen gibt. Alles funktioniert mit faszinierender Perfektion.

Abgesehen von den vielen Erinnerungen, die mich mittlerweile mit meiner »Rahila« verbinden, gibt es also auch rein sachlich keinen Grund, mich in absehbarer Zeit von ihr zu trennen. Eine Wäsche allerdings hat sie sich nun redlich verdient.

Guido Bergmann