



AUSSEN BUNT UND

Abenteuer und Freiheit verspricht das Outfit der XRV 650 Africa Twin.

Dabei muß der Endurist nicht unbedingt in ferne Kontinente reisen, auch in unseren Breitengraden läßt sich manch schöner, abgelegener Fleck entdecken

Die Honda Transalp 600 V ist zweifellos ein nettes, praxisgerechtes Motorrad. Mit ihrem durchzugsstarken Dreiventil-V2-Motor und der tourengerechten Ausstattung ist sie eine echte Alternative zu den kernigen Big Singles im Paris-Dakar-Trim. Daß sie keinen Mittelständer hat, ihre Verkleidung eine zu kurze Scheibe, der Motor-Steinschutz nur aus Plastik ist und ihr Fahrwerk bei zügiger Gangart gelegentlich etwas „weich“ wird, daran haben wir uns mittlerweile gewöhnt.

Doch ihr sanftes Design ist nicht jedermanns Sache. Besonders die neuen BMW-Enduros R 80/100 GS sehen handfester aus, mehr nach Me-

HONDA XRV 650 AFRICA TWIN: Sie ist größer, wuchtiger, bunter und nicht nur um 50 cm³ voluminöser als die bekannte und beliebte Transalp 600 V. Aber sie kostet auch 1660 Mark mehr als die Basismaschine. Kann sie so viel besser?

tall und damit Abenteuer. Das Macho-Äußere der „aufgeblasenen Transalp“ namens XRV 650 Africa Twin mit tief heruntergezogenen Tankseitenflächen, Doppelscheinwerfer und imposanter Sitzhöhe flößt Respekt ein bei demjenigen, der dahinter eine waschechte Wüsten-Rennmaschine vermutet.

Mit aller Vorsicht aufgesessen, nein, besser gesagt, hochgeklettert, aufs Knöpfchen gedrückt und losgebrummt – wer vorher die technischen Daten studiert und die 220 kg Lebendgewicht entdeckt hat, der wundert sich über die Handlichkeit der bunten Afrikanerin. Natürlich sind Trialübungen in steinigem Ge-



PLUSMINUS

Honda XRV 650

- + + dreh- und leistungs-
freudiger Motor
mit nur geringem
Vibrationsaufkommen
 - + + handliches, kurven-
freudiges Motorrad
 - + + auch bei 150 km/h und
mehr sicherer
Geradauslauf
 - + + in Dosierung und Wirkung
gute Vorderradbremse
 - + straff gedämpfte, aber
durchaus komfortable
Fahrwerksabstimmung
 - + schaltsicher, leicht zu
bedienendes Getriebe
 - + bequeme, langstrecken-
taugliche Sitzposition
 - + günstiger Spritverbrauch
 - + aufregendes Design
 - + praxisgerechter Langstrek-
ken-Tankinhalt
 - + griff- und funktionssichere
Lenker-Schaltereinheiten
 - + Soziusrasten nicht zu hoch
angebracht
-
- - zum Reifen hin schlecht
abgedeckte Kette
 - - schon bei leichtem
Rutscher bruchgefährdete
Handhebeleien
 - mindere Qualität des
Bordwerkzeugs
 - nur mäßig dosierbare
Hinterradbremse
 - für Fahrer ab 1,75 m
zu kurze Tank-Knie-
ausbuchtungen
 - außerhalb des Fahrer-
Blickfeldes liegende
Kontrolleuchten
- + + = sehr gut - - = nicht gut
 + = gut - = schlecht



INNEN EHRRLICH

lände, womöglich noch gespickt mit engen Kehren und feuchtem Lehm, nicht ihre Stärke, denn da machen sich das hohe Gewicht und der hohe Schwerpunkt negativ bemerkbar. So ab 50 bis 60 km/h Fahrgeschwindigkeit läuft das bunte Zirkuspferd mit leichtem Schenkeldruck dorthin, wo der Fahrer es haben will – wie ein gut dressiertes Reitpferd, ob auf graupelbedeckten Feldwegen oder buckeliger Landstraße.

Der Motor läuft ruhig, die geringen Vibrationen stören keinesfalls. Er zieht stark aus dem Keller, erinnert an die 800er-Boxer-BMW. Mit einer Spitze von mehr als 170 km/h gehört diese Enduro zu den ganz

schnellen im Lande. Doch auch ihr kräftiger Durchzug begeistert und erlaubt schaltfaules Wander-Fahren im fünften und somit letzten Gang.

Das Fahrwerk bietet mit straffer Dämpfung und exakter Radführung einen direkten Straßenkontakt. Die vordere Scheibenbremse ist Spitze, die hintere verlangt dagegen ordentlichen Fußdruck und läßt in der Dosierung zu wünschen übrig. Bei flotten Paßabfahrten passierte es mir öfters, daß das Hinterrad zu Stempeln anfing. Es spricht für die Qualität des Fahrwerks, daß es sich dadurch kaum beirren ließ.

Auch auf der Autobahn bei zügigem Reisetempo von mehr als 150

km/h zeigt die Africa Twin Manieren. Provozierte Fahrwerksunruhen, über einen kräftigen Zug am Lenker ins Fahrwerk eingebracht, klingen rasch wieder ab. Das Chassis flößt rundum Vertrauen ein.

Nach diesen durchaus lobenden Worten wenden wir uns der Ausstattung zu. Hinter der bunten Schale verbirgt sich ein durchaus angenehmer Kern. Tacho und Drehzahlmesser sind im Verkleidungsbug angebracht, was die Lenkung entlastet. Beide Instrumente zeigen ruhig an; die Ansammlung der sieben Kontrollleuchten links außen neben dem Tachometer liegt etwas außerhalb des Blickfeldes. ▶

Im Fahrbetrieb zeigt sich die Africa Twin der billigeren Schwester Transalp in allen Belangen überlegen. Sie fühlt sich auf Autobahnen ebenso wohl wie auf engen Bergsträßchen. Zurückhaltung ist nicht die Stärke der bunten Enduro: Aufkleber über dem rostfreien Auspuff animieren zum sportlichen Abenteuer

AFRICA TWIN

Dafür überschütten wir die Schaltereinheiten am Lenker mit Lob, um gleich wieder ein Haar in der Suppe zu finden: Kupplungs- und Bremshebel sind aus billigem Aluguß und brechen schon bei einem normalen Ausrutscher auf staubiger Straße schnell ab. Eine Umrüstung auf geschmiedete Magura-Handhebel ist nicht nur für den zu empfehlen, der sich mit der Africa Twin als Geländegänger produzieren möchte.

Desgleichen ist es angeraten, mit einem dünnen Aluminiumblech die Kette zum Reifen hin abzuschirmen. Denn wenn's regnet, wäscht das vom Reifen aufgenommene Wasser den Schmierfilm von der Kette ruckzuck ab. Bei einem Neupreis von rund 200 Mark für die O-Ring-Kette plus aufwendiger Montage (die Schwinge muß raus, denn die Kette ist endlos vernietet) sollte ihrem Schutz schon etwas mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden. Und falls jemand

KONKURRENTEN

BMW R 80 GS: ebenso alltags- und langstreckentauglich, aber dank Kardan, Einarmschwinge und freilegender Mechanik servicefreundlicher. Etwas höherer Verbrauch, etwas geringere Spitze und nahezu gleich im Preis (Test in mo 2/88 Vergleich zum R 100 GS; Test in mo 5/88 im Vergleich zur Honda Transalp)

Moto Guzzi NTX 650: verlangt nach einem pflegenden Händchen, dann aber ebenso alltags- wie reise-tauglich. Im Verbrauch ebenso günstiger wie im Anschaffungspreis für DM 9950,- (Test in mo 7/87 im Vergleich zu Honda Transalp)

Leser-Service: Falls Sie einen dieser hier aufgeführten Tests haben wollen, senden Sie bitte DM 5,- pro Heft an: mo-Leserservice, Strauß-Staffel 3, 7000 Stuttgart 1.

Fazit: Die Honda XRV 650 Africa Twin ist eine echte Über-Transalp. Die 1660 Mark, die sie gegenüber der Transalp mehr kostet, lassen beim preisbewußten Interessenten die Frage aufkommen, ob die Africa Twin nicht etwas zu billig geraten sei. Umgekehrt stellt sich die Frage, ob vielleicht die Transalp um rund 1000 Mark zu hoch liegt, denn neben der Africa Twin sieht die Plastik-Transalp ganz schön alt aus.

Nur 500 Stück des bunten Wüstenrenners haben die Verantwortlichen bei Honda-Deutschland für 1988 eingeplant. Meiner Meinung nach sind das mindestens 500 zu wenig. Denn trotz der kleinen Ausstattungs-Mängel empfinde ich die African Queen als ein ausgezeichnetes Langstreckenmotorrad für Fahrer und Sozius. Sie eignet sich für Paß- und Landstraßenfahrten ebenso wie für die schnelle Autobahn. Und gut aussehen tut sie auch. *F. J. Schermer*



Fotos: Widdecke (1), Lindner (1), Laufer (1), Schottner (2)

Kaum zu glauben: Unter der bunten Schale verbirgt sich „nur“ verstärkte Transalp-Technik. Das spricht für ein solides Grundkonzept. Bei aller Schönheit bringen die Anbauteile der Africa Twin auch Nachteile bei der Servicefreundlichkeit

daran denkt, auch mal die Kette zu spannen und zu diesem Zweck das Bordwerkzeug aus dem Fach links in der Seitenverkleidung unter der Sitzbank holt, der wirft es am besten gleich weit weg, und kauft sich im Werkzeugladen 'was gscheits. Wir verbogen beim Versuch, die hintere Achsmutter zu lösen, den Schlüssel total. Doch auch die anderen Werkzeugteile waren weder paßgenau noch stabil.

Nun ist's aber genug mit der Kritik, denn alles andere an der Maschine ist durchaus erfreulich: Die Sitzposition stimmt für Fahrer und Beifahrer: die Bank mit dem rauen, rutschfesten Bezug ist straff, aber dennoch nicht zu hart. Testfahrer über 1,75 Meter klagen allerdings darüber, daß ihnen die Knieausbuchungen im Tank zu klein vorkamen, und sie deshalb zu weit nach hinten rutschen mußten.

MESSWERTE

Leistungsgewicht	4,4 kg pro PS (5,95 kg pro kW)
Beschleunigung	0 bis 100 km/h in 5,5 s 400 Meter in 14,2 s 1000 Meter in 28,1 s
Spitze	solo sitzend 170 km/h solo liegend 180 km/h
Durchzug im 5. Gang	80 bis 100 km/h in 2,9 s 80 bis 120 km/h in 5,7 s 80 bis 140 km/h in 9,9 s
Verbrauch (Normal, bleifrei)	Landstraße 6,3 l/100 km BAB, 130 km/h 5,4 l/100 km BAB Vollgas 6,9 l/100 km Testverbrauch 6,5 l/100 km Tankinhalt 24 Liter Reichweite 270 bis 444 km
Tachogenauigkeit	Anzeige 50/100/150 .. echte 45/93/141 km/h

TECHNISCHE DATEN

Leistung
50 PS (37 kW) bei 7000/min;
maximales Drehmoment 55 Nm
(5,5 mkp) bei 5500/min

Motor
Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-V-Motor, Zylinderwinkel 52 Grad. Hubzapfenversatz der Pleuellwelle 76 Grad. Zwei Einlaß-, ein Auslaßventil pro Zylinder, über eine obenliegende, zahnkettengetriebene Nockenwelle und Kipphebel mit Einstellschrauben betätigt. Bohrung x Hub 79 x 66 mm, Hubraum 647 cm³, Verdichtung 9,4. Zwei Gleichdruckvergaser, Ø 32 mm, mit Trockenluftfilter, 2,8 Liter Motoröl, Kühlflüssigkeit 2,5 Liter

Elektrische Anlage
Kontaktlose CDI-Zündanlage. Zwei Zündkerzen pro Zylinder, NGK DPR8EA-9 oder ND X24EPR-U9. Lima 310 Watt bei 5000/min, Batterie 12 V/12 Ah

Getriebe
Primärtrieb über geradeverzahnte Stirnräder, $i_{prim} = 1,8888$; Klauengeschaltetes Fünfganggetriebe ohne Kickstarter, mit E-Start. Gangstufen 2,769; 1,882; 1,450; 1,174; 0,966. Endantrieb über O-Ring-Kette DIN 525, 124 Rollen, ohne Schloß, Kettenräder Z 16/49, $i_{sec} = 3,063$



Honda XRV 650 African Twin

Fahrwerk
Einschleifen-Vierkant-Stahlrohr-Rahmen mit geteilten Unterzügen. Telegabel, Ø 43 mm, luftunterstützt, Federweg 220 mm. Vierkant-Aluschwinge mit Pro-Link-Federsystem, ein Federbein, Dämpfung in der Zugstufe einstellbar, Federweg 210 mm

Räder
Drahtspeichenräder mit Leichtmetallfelgen, vorn 1,85 x 21, hinten 2,75 x 17. Reifen vorn 90/90-21 54S, hinten 130/90-17 68S, mit Schlauch

Bremsen
Vorn hydraulisch betätigte, mit Plastikverkleidung abgedeckte Scheibenbremse, Ø 296 mm, geschlitzte, Doppelkolbenbremszange; hinten hydraulisch betätigte

Scheibenbremse, Ø 240 mm, geschlitzt

Abmessungen
Radstand 1555 mm, Nachlauf 113 mm, Nachlaufwinkel 62 Grad. Sitzhöhe 880 mm, Lenkerhöhe 1100 mm, Lenkerbreite 815 mm

Gewichte
220 kg vollgetankt mit Werkzeug und Öl, zulässiges Gesamtgewicht 405 kg, Zuladung 185 kg. Tankinhalt 24 Liter, keine Reserve-schaltung

Ausstattung
Mehnteilige Verkleidung, gelbe (ab 8,5l) und rote (ab 3l) Warnleuchten für den Kraftstoffstand, Tacho und Drehzahlmesser, H4-Licht, Alu-Motorschutzplatte, Doppelscheinwerfer, Gepäckträger, abschließbarer Tankdeckel, Hauptständer als Zubehör lieferbar

Wartung
Inspektion und Pflegedienst wechselnd alle 6000 km. 2 Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung auf Motor und Getriebe

Kosten
Kaufpreis DM 11 250,-. Steuer im Jahr DM 93,60. Versicherung: Haftpflicht unbegrenzte Deckung, 100% = DM 989,70; Teilkasko mit DM 300 Selbstbeteiligung = DM 183,80 im Jahr (Gerling)