



# RALLYE - ART



**Kann die Honda XRV 650 Africa Twin halten, was ihre wüste Paris-Dakar-Optik verspricht?**

**E**ine meterhohe Staubwolke kündigt von der satten Traktion des hinteren Stollenreifens. Fast gespenstisch lugt die Africa Twin mit ihrem gleißenden Doppelscheinwerfer aus dem hochgewirbelten Luft-Sandgemisch hervor. Im Drift brettert Thomas durch die 90-Grad-Biegung des engen Feldwegs, zieht den Gashahn auf, versucht das ausbrechende Heck durch Gegenlenken zu besänftigen und geht trotz aller Bemühungen polternd zu Boden. „So ergeht's allen, die auf der hoch gerateten Africa Twin kein Bein mehr auf den Boden kriegen“, lautet der trockene Kommentar von Thomas nach seinem ungefährlichen Abgang. Auch klagt er über das satte Fahrzeuggewicht von knapp 220 Kilo und den hohen Schwerpunkt der Paris-Dakar-Replica. Folglich beschließen wir, ein Terrain aufzusuchen, das der gewichtigen Großenduro mehr

behagt, und finden sandige Strände und kurvige Landstraßen. Klar, heutzutage ist es nicht so einfach, Sandstrände zu entdecken, wo man ungestört Wühlmaus spielen kann. Wer jedoch Südpatrien bereist, wird relativ schnell fündig.

Mit tüchtig Anlauf geht's hinein ins Vergnügen. Immer wacker am Gas bleiben, sonst sackt der Rallye-Koloß im weichen Sand ein wie eine trüchtige Kuh im Modder. Weiter vorn am Meeressaum, wo das Salzwasser den Sandkuchen fest zusammengepappt hat, sind kontrollierte Drifts ein freudiges Ereignis. Der bullige 52°-V2-Motor glänzt bei diesen Aktionen durch sanfte Kraftentfaltung. Schon bei 5500/min übermittelt die gleitgelagerte Kurbelwelle das maximale Drehmoment von 5,5 mkp ans traumhaft leicht schaltbare Fünfganggetriebe. Bei 7000/min erreicht das Triebwerk mit je drei Ventilen und zwei Zündkerzen pro Brennraum seinen versicherungsgünstigen Leistungszenit von 50 PS. Trotz der um 76° versetzten Hubzapfen erzählt der 647-cm<sup>3</sup>-Motor mit deutlichen Vibrationen von seiner Arbeitswut. Das stört jedoch nur den, der nicht in Rallye-Manier unterwegs, sondern auf Bummeltour ist.

Wir setzen zum ersten Dünen-Sprung an. Mit Schmackes den Hügel rauf und hoch das Vorderbein. Denkste! Die XRV entpuppt sich als Absacker. Sowohl der 26 Liter große Tank als auch der schwere, weit vorn liegende Motor ziehen die Enduro vorn runter. Die Landung geht dennoch glimpflich ab. Dies ist hauptsächlich das Verdienst der schluckfreudigen Telegabel mit 230 mm Federweg. Aber auch das hintere Federbein verdient ein Lob, denn es verhilft der Alu-Schwinge zu einem 210 mm Federweg. Beide Federerelemente sprechen sauber an und arbeiten pro-



**Und immer schön am Gas bleiben, sonst versackt der 219-Kilo-Trumm haltlos im tiefen, weichen Sand**

### Meßwerte

Beschleunigung 0-100 km/h	5,7 s
0-400 m	14,3 s
Geschwindigk. nach 400 m	143 km/h
Beschleunigung im letzten Gang:	
60-100 km/h	7,2 s
100-120 km/h	4,4 s
Höchstgeschwindigkeit	156 km/h
Tachoabweichung bei 100 km/h	+5 km/h
Geräuschmessung	84 dB(A)
Benzinverbrauch	6,1 l/100 km
Kraftstoffart	Normal bleifrei
Theoretische Reichweite	426 km

Umweltbedingungen: Temperatur 28°C;  
Luftdruck 1004 mbar; Luftfeuchtigkeit 60%

gressiv. Das fällt uns auf den holprigen Landstraßen in Spanien besonders positiv auf. Zugunsten besseren Ansprechverhaltens lassen wir Luft aus der Telegabel entweichen und senken das Heck durch Vermindern der Federvorspannung ab. Dadurch kommen auch Leute mit beiden Füßen auf den Boden, die nicht über eins-achtzig groß sind.

Was bleibt, ist das Problem mit den Tankmulden, die dafür sorgen, daß man im Spreizsitz im Sattel hockt. Wer andererseits so kurze Beine hat, daß er damit in die Tankmulden paßt, kriegt mit Sicherheit die Füße nicht mehr auf die Erde.

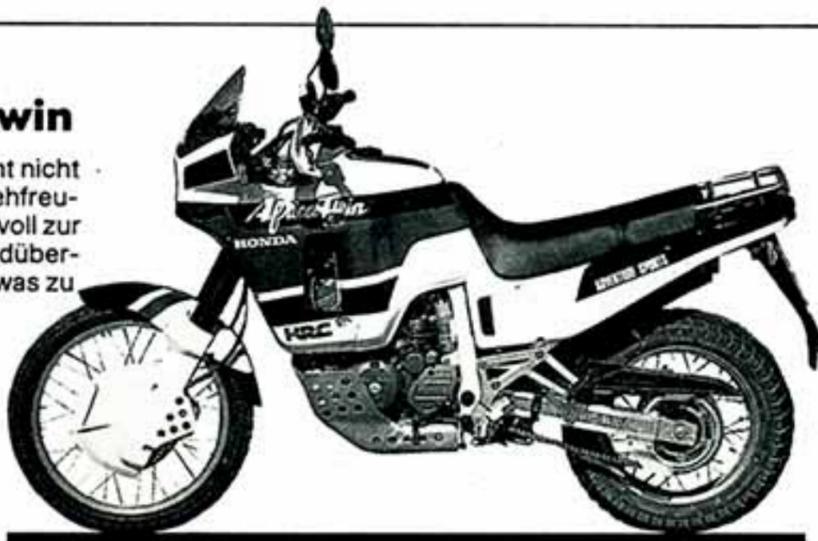
Ansonsten bietet die Honda durchaus einigen Sitzkomfort. Der Fahrer freut sich über den breiten Lenker, die wahlweise stahlgezackten oder gummibeleagerten Fußrasten und die rutschfeste, gut gepolsterte Sitzbank. Die Beifahrerrasten liegen ebenfalls goldrichtig, und für den Co. läßt die Sitzbank genug Platz. Mit anderen Worten: Für lange Touren ist die Honda prädestiniert.

Bevor wir die Heimreise antreten, genießen wir noch die abenteuerlichen spanischen Landstraßen. Eine Super-Bremsanlage ist hier ebenso von Vorteil wie leichtes Handling.

Legt man Enduro-Maßstäbe an, verdient die vordere Scheibe die Gesamtnote gut. Sowohl Dosierbarkeit als auch Bremsleistung können zufriedenstellen. Die hintere Scheibe reagiert dagegen etwas giftig – also Vorsicht auf lockerem Untergrund. In Sachen Handling sieht's nicht so rosig aus. Schnelle Schräglagenwechsel erfordern vom Fahrer größte Konzentration und hohen Krafteinsatz. Zum Ausgleich überzeugt die Africa Twin durch unbeirrbareren Geradeauslauf, wie wir später auf der Autobahn feststellen. Sie pendelt

## Honda Africa Twin

Der Motor geht nicht sonderlich drehfreudig, aber kraftvoll zur Sache. Die Endübersetzung ist etwas zu lang geraten, die anderen vier Gänge passen gut



### Motor

Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-V-Motor, Zylinderwinkel 52°, stehend quer eingebaut, Hubzapfen um 76° versetzt, eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinder, über Zahnkette angetrieben, drei Ventile pro Zylinder, über Kipphebel betätigt, Kurbelwelle gleitgelagert, zwei Gleichdruckvergaser mit 32 mm Durchlaß, Naßsumpfschmierung, E-Starter, kontaktlose Doppelzündung

Bohrung/Hub	79,0/66,0 mm	Max. Leistung	50 PS (37,0 kW)
Hubraum	647 cm <sup>3</sup>	bei	7000/min
Verdichtungsverhältnis	9,4:1	Max. Drehmoment	5,6 mkp (55 Nm)
Batterie	12V/8 Ah	bei	5500/min

### Kraftübertragung

Primärtrieb über Zahnräder, mechanisch betätigte Mehrscheibenkupplung im Ölbad, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, Sekundärtrieb über O-Ring-Kette, Gesamtübersetzung: 16,0/10,9/8,4/6,8/5,6

### Fahrwerk

Einschleifen-Rohrrahmen mit geteilten Unterzügen aus Vierkantröhr, luftunterstützte Teleskopgabel vorn mit 43 mm Standrohrdurchmesser, Federung stufenlos einstellbar, Zweiarmschwinge mit einem über Hebelsystem angelenkten Zentralfederbein hinten, eine hydraulisch betätigte, geschlitzte Bremsscheibe vorn mit Doppelkolbenzange, eine hydraulisch betätigte Bremsscheibe hinten mit Einfachkolben-Schwimmsattel, Drahtspeichenräder  
Federweg vorn 230 mm Federweg hinten 210 mm  
Reifengröße vorn 90/90-21 54 S Reifengröße hinten 130/90-17 68 S  
Im Test gefahrene Reifen: Bridgestone Trail Wing 41 und 42

### Maße

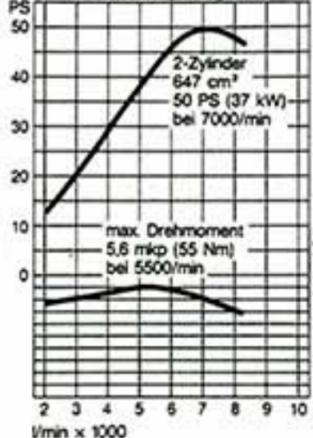
Gewicht vollget. (Meßw.)	219 kg	Lenker Höhe/Breite	1150/800 mm
Max. Zuladung	186 kg	Sitzhöhe	850 mm
Gesamtlänge	2340 mm	Fußrastenhöhe	350 mm
Radstand	1580 mm	Tankinhalt (Meßwert)	26,0 l

### Preis

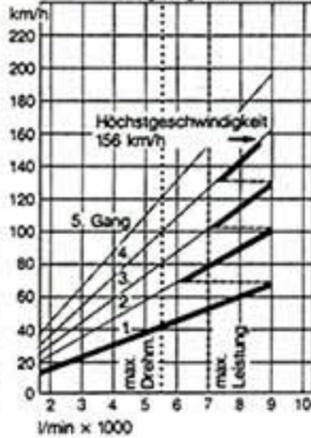
Listenpreis	11250,- DM	Garantie:	zwei Jahre ohne km-Begrenzung auf Motor und Getriebe
-------------	------------	-----------	--

Hersteller: Honda Motor Co. Ltd. Tokyo, Japan

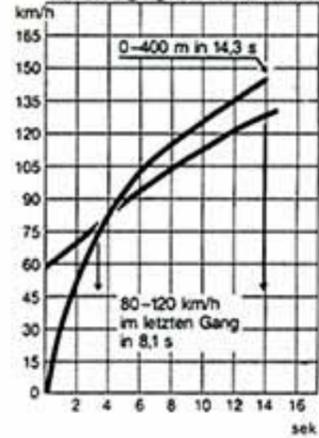
Motorleistungs-Diagramm

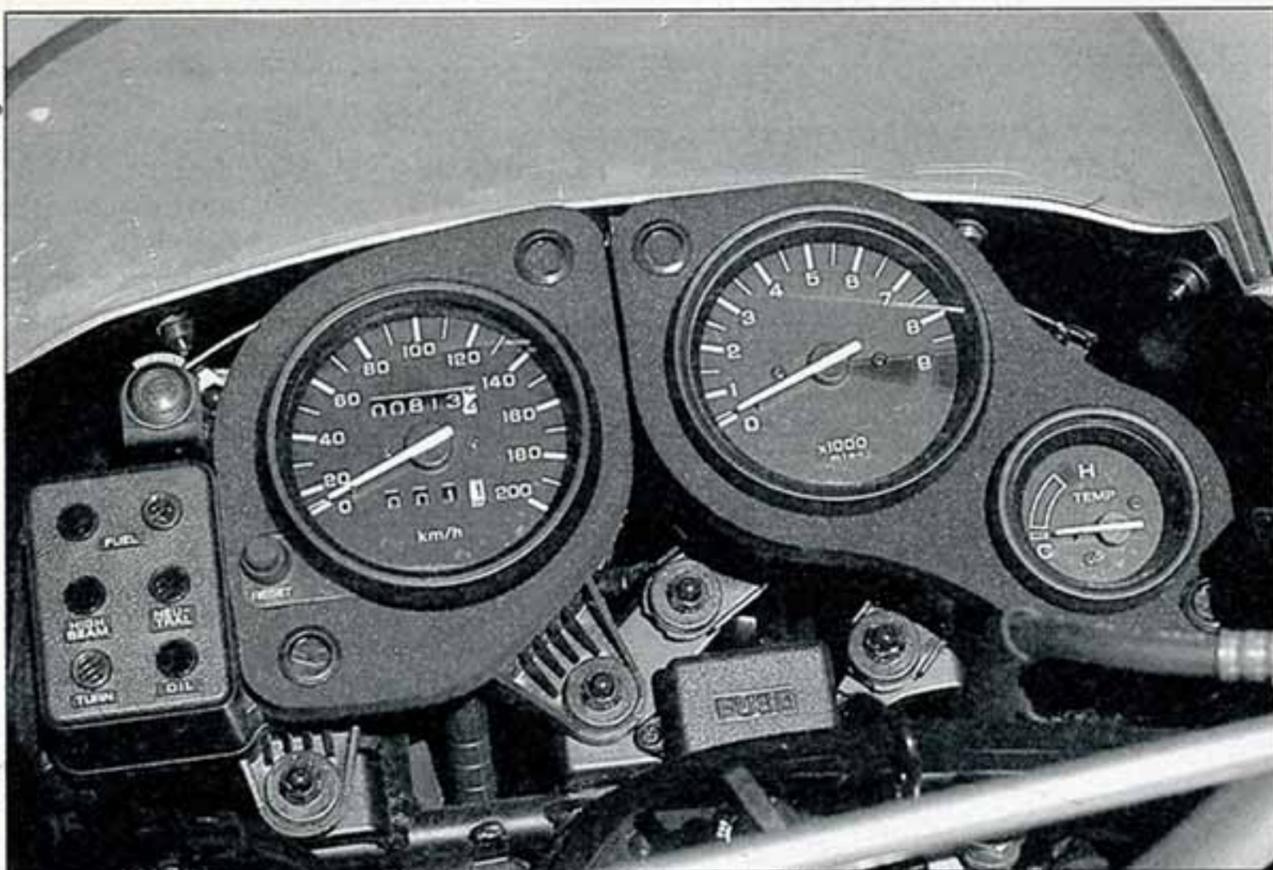


Gang-Diagramm

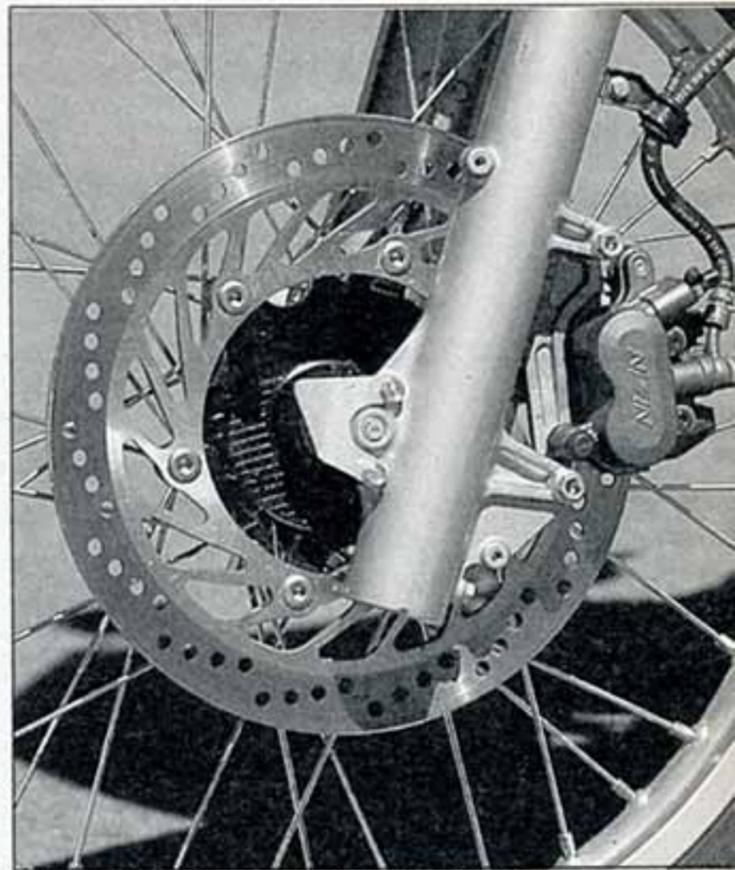


Beschleunigungs- u. Elastizitätskurve

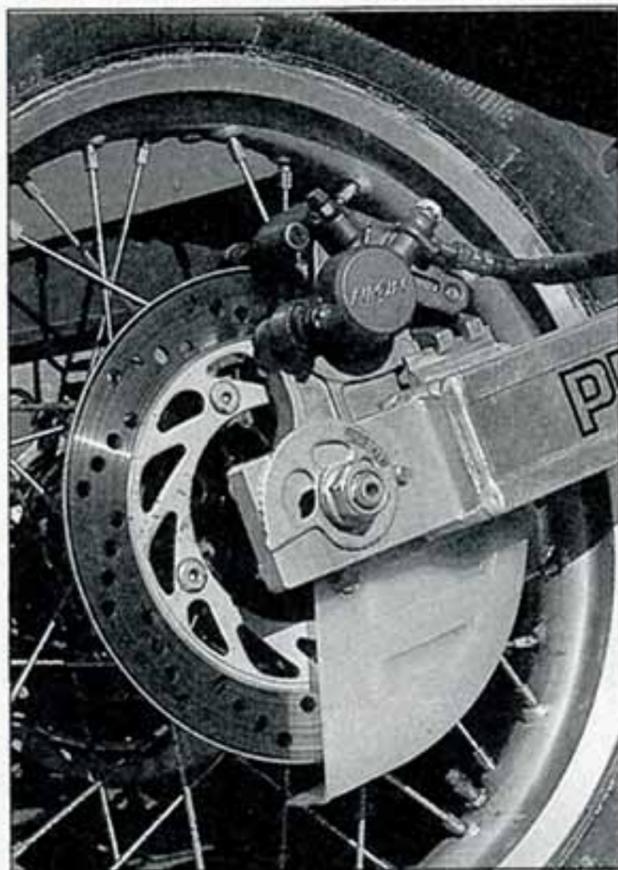




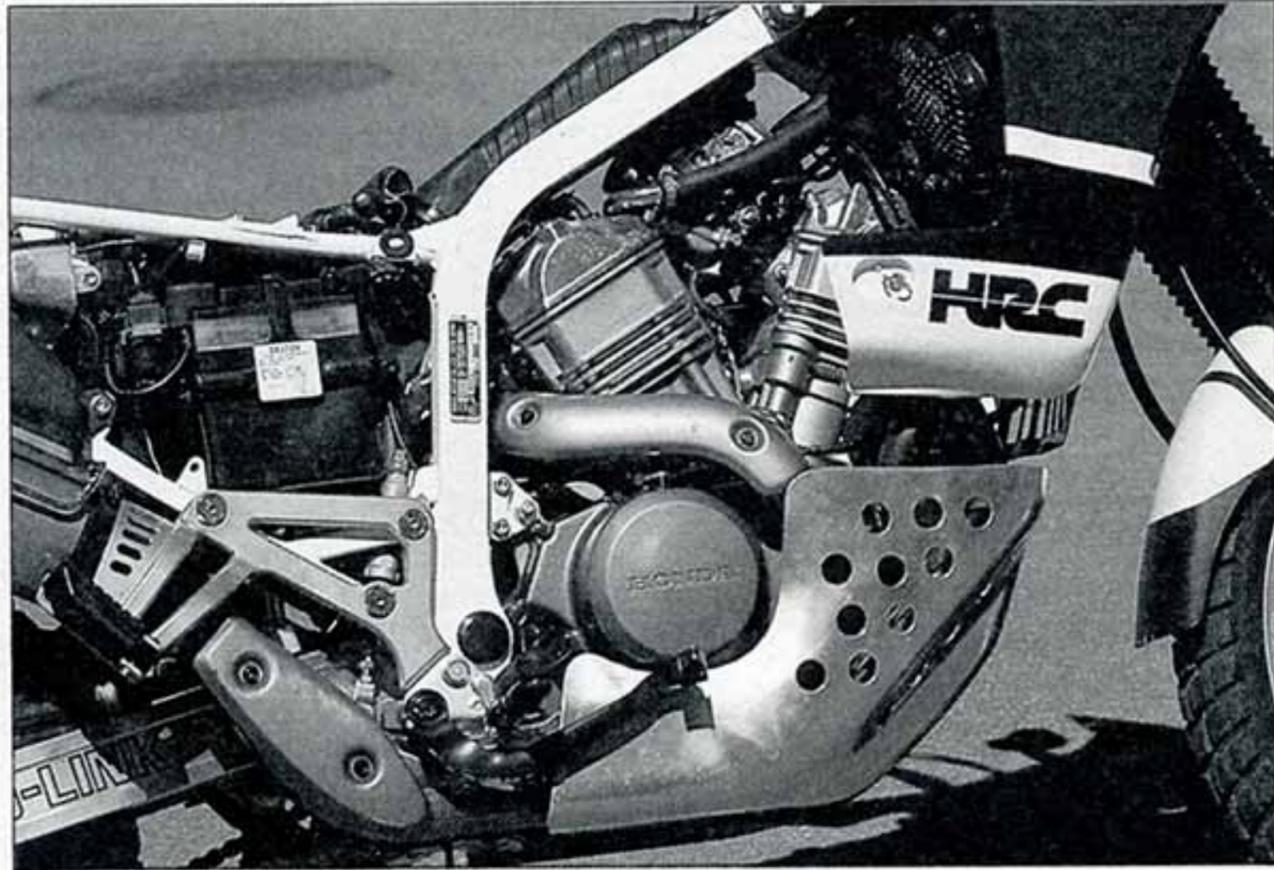
Umfangreiches Instrumentarium im Rallye-Schaumstoff-Look mit Benzin-Warnanzeige bei 8,5 und 4,3 Litern Restvorrat. Das Zünd-Lenkschloß sitzt zentral vorm Lenker



Die knapp 300 mm große Scheibe mit Schwimmsattel verzögert hervorragend



Etwas bissig, aber gut geschützt ist die 240-mm-Scheibe mit Schwimmsattel



Der Dreiventiler arbeitet mit Doppelzündung und zwei Gleichdruckvergäsern. Trotz versetzter Hubzapfen gibt der 647-cm<sup>3</sup>-V-Zweizylinder spürbare Vibrationen von sich

nicht bei Höchstgeschwindigkeit und offenbart auch beim Überfahren von Längsrillen keine Schwächen. Zur guten Stabilität trägt die rahmenfeste Verkleidung mit der kleinen Scheibe ihr Teil bei, die zudem den Fahrer vom Winddruck gehörig entlastet, ein Effekt, den man vor allem dem „Frontfensterchen“ selbst auf den zweiten Blick kaum zutraut.

Aerodynamische Unterstützung kann die Verschaltung der Großenduro jedoch nicht geben. Unsere Test-Honda wollte nicht mehr als 156 km/h marschieren. Auch in der Beschleunigung und Elastizität enttäuschte die XRV im Vergleich zur Transalp. Nicht nur, daß die 64 cm<sup>3</sup> kleinere Kollegin gut 10 Sachen schneller läuft, mit 5,1 Sekunden von 0 auf Tempo 100 beschleunigt sie auch um 0,6 Sekunden besser. In der Elastizität liegt die Africa Twin um 0,4

Sekunden zurück. Damit nicht genug: Sie genehmigt sich im Schnitt pro 100 km gegenüber der Transalp einen Rallye-Zuschlag von knapp einem Liter Sprit und schluckt 6,1 Liter Bleifrei-Saft, kommt aber dank des großen Tanks ohne Stopp über 400 km weit.

Bleibt die Frage, was die 1660 Mark teurere Africa Twin mehr zu bieten hat. Neben dem kunterbunten Rallye-Outfit, das sicherlich Geschmackssache ist, bleiben als handfeste Fakten: mehr Federweg, bessere Bremsen, größerer Tank, stabiler Gepäckträger für 20 Kilo Zuladung, wirksamere Verkleidung und solch nette Ausstattungsdetails wie verstellbarer Bremshebel, Schnellspannverschlüsse an der Verkleidung und massive Alu-Motorschutzplatte.

Ob die Instrumente der Africa Twin schöner aussehen, ob eine 8,5- und eine 4,3-Liter-Warnanzeige für den restli-

chen Kraftstoffvorrat besser sind als ein Benzinhorn mit Reserve-Schalter wie an der Transalp, darüber läßt sich sicherlich trefflich streiten.

Fest steht: Bei der Africa Twin handelt es sich um eine hervorragende Reise-Enduro, die ihrem Paris-Dakar-Habitus nicht ganz gerecht wird. Im offenen Gelände macht sie nämlich wegen ihrer tourentauglichen Komplettausstattung – nur die Koffer fehlen – keine gute Figur. Wer nach Rallye-Art reisen will, fährt gut mit ihr. Auch in Anbetracht des Kaufpreises von 11 250 Mark. Wer mit ihr die Paris-Dakar-Rallye bestreiten möchte, sollte zunächst den Motor tunen und die Maschine gehörig abspecken. Jürgen Mainx

**STECKBRIEF:**  
High-Tech-Reiseenduro mit mäßiger Geländetauglichkeit