

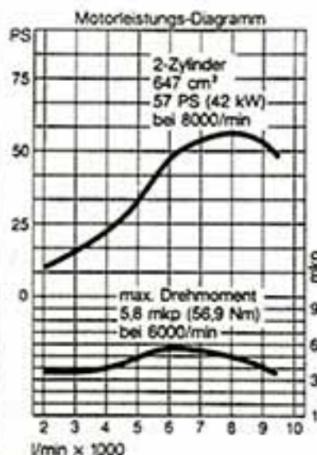
Honda entern, Honda wins“ lautete das Motto, unter dem Honda 1980 in die 500er Grand-Prix-Szene mit einem Viertakter zurückkehrte. Mit der NR 500 war, außer einigen Plätzen unter „ferner liefen“, nicht viel gebacken. Große Sprüche und nichts dahinter – diesen Vorwurf wollten sich die Honda-Leute nicht noch einmal anhören, als sie 1986 bescheiden mit einem V2-Motorrad die Rallye Paris – Dakar wahrnahmen und die zwei ersten Plätze belegten. Das gleiche Spiel wiederholte sich letztes und dieses Jahr, und nun kommt Honda mit der Africa Twin, die zumindest optisch ihre Abstammung von den Siegertypen NXR 750 nicht verbergen kann. Jedoch, eine Replica, wie sie die VFR 750 R von dem Langstreckenrenner RVF 750 darstellt, ist die Africa Twin nicht. Sie tendiert wohl mehr in Richtung Über-Transalp mit verbesserter Geländetauglichkeit. Selbst wenn man im Presstext glauben machen will, daß mit der Africa Twin zukünftig auch Privatiers bei der Paris – Dakar vorne landen können, zumindest im Privatfahrer-Klassament.

Wie dem auch sei, der Vau-Motor mit 52°-Zylinderwinkel und den um 76° versetzten Hubzapfen hat bei Honda derzeit Hochkonjunktur. 1983 in der VT 500 E und C zum erstenmal eingesetzt, erfreut sich das Triebwerk ausdauernder Beliebtheit. Im Vergleich zur Transalp erhielt die Africa Twin ein Mehr von 64 Kubikzentimetern an Hubraum, bedingt durch eine von 75 auf 79 mm vergrößerte Bohrung. Der Hub blieb mit 66 mm unverändert. Die Richtung zielt klar auf eine Verbesserung des Drehmoments im unteren Drehzahlbereich. Tatsächlich wuchtet die Africa Twin in der von uns gefahrenen Auslandsausführung ein maximales Drehmoment von 5,8 mkp bei 6000/min auf die gleitgelagerte Kurbelwelle. Die Transalp bringt es bei gleicher Drehzahl auf 5,3 mkp. Von den 57 Auslands-PS bei 8000 Touren werden hierzulande natürlich nur 50 übrigbleiben. Zur Nahrungsaufnahme stehen zwei Unterdruckvergaser mit 34 mm Durchmesser zur Verfügung, zwei mm mehr als bei Transalp. Der Beatmung dienen in jedem Zylinder zwei Einlaß- und ein Auslaßventil, die von Kipphebeln aktiviert werden. Das Gemisch aus Normalbenzin bleifrei und Sauerstoff wird auf 9,4:1 verdichtet, bevor es zwei Zündkerzen pro Zylinder zur Explosion bringen. Die Abgase gelangen schließlich über eine Zwei-in-eins-Auspuffanlage mit voluminösem Endschalldämpfer ins Freie. Hinter dem großen Kühler verstecken sich zwei Aluminium-Radiatoren, die sich thermostatisch gesteuert hinzuschalten, falls es dem V2 unterwegs zu warm wird. Das dicht über dem Vorderrad schwebende Schutzblech soll übrigens dem Fahrtwind freien Zugang zum Kühler verschaffen.

Wie es sich für eine V2-Kraftmaschine von Honda gehört, so springt auch

Honda Africa Twin

Unspektakulär, aber kräftig zeigt sich die Leistungs-Entfaltung des V2-Motors. Von den 57 Auslands-Pferden bleiben hierzulande allerdings nur 50 übrig



Motor

Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Viertakt-V-Motor, stehend quer eingebaut, Zylinderwinkel 52°, Hubzapfen um 76° versetzt, eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinder, über Zahnkette angetrieben, drei Ventile pro Zylinder, über Kipphebel betätigt, Kurbelwelle gleitgelagert, zwei Unterdruckvergaser, Naßsumpfschmierung, E-Starter, kontaktlose Zündung.
Bohrung/Hub 79,0/66,0 mm Max. Leistung . . . 57 PS (42 kW)
Hubraum 647 cm³ bei 8000/min
Verdichtungsverhältnis 9,4:1 Max. Drehmom. 5,8 mkp (56,9 Nm) bei 6000/min

Kraftübertragung

Primärtrieb über Zahnräder, mechanisch betätigte Mehrscheibenkuppelung im Ölbad, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, Sekundärtrieb über offen laufende O-Ring-Kette, Gesamtübersetzung noch nicht bekannt.

Fahrwerk

Einschleifen-Rohrrahmen mit geteilten Unterzügen aus Vierkantrrohr, luftunterstützte Teleskopgabel vorn mit 43 mm Standrohrdurchmesser, Federung per Luftdruck stufenlos verstellbar, Zweiarmschwinge mit einem über Hebelssystem angelenkten Zentral-Federbein hinten, Federung stufenlos verstellbar, eine hydraulisch betätigte, geschlitzte Scheibenbremse vorn mit Doppelkolbenzange, eine hydraulisch betätigte, geschlitzte Scheibenbremse hinten mit Einfachkolbenzange, Drahtspeichenräder.

Federweg vorn 230 mm Federweg 210 mm
Reifengröße vorn 90/90-21 Reifengröße hinten . . . 130/80-17

Maße

Gewicht vollget. (Werk) . . . 212 kg Lenker Höhe/Breite 1100/865 mm
Gesamtlänge 2295 mm Sitzhöhe 830 mm
Radstand 1540 mm Tankinhalt (Werk) 25 l

Preis

Listenpreis 10750,- DM Garantie: Zwei Jahre ohne km-Begr. auf Motor u. Getriebe; ein Jahr auf alles andere.

Hersteller: Honda Motor Co. Ltd.; Tokyo, Japan.

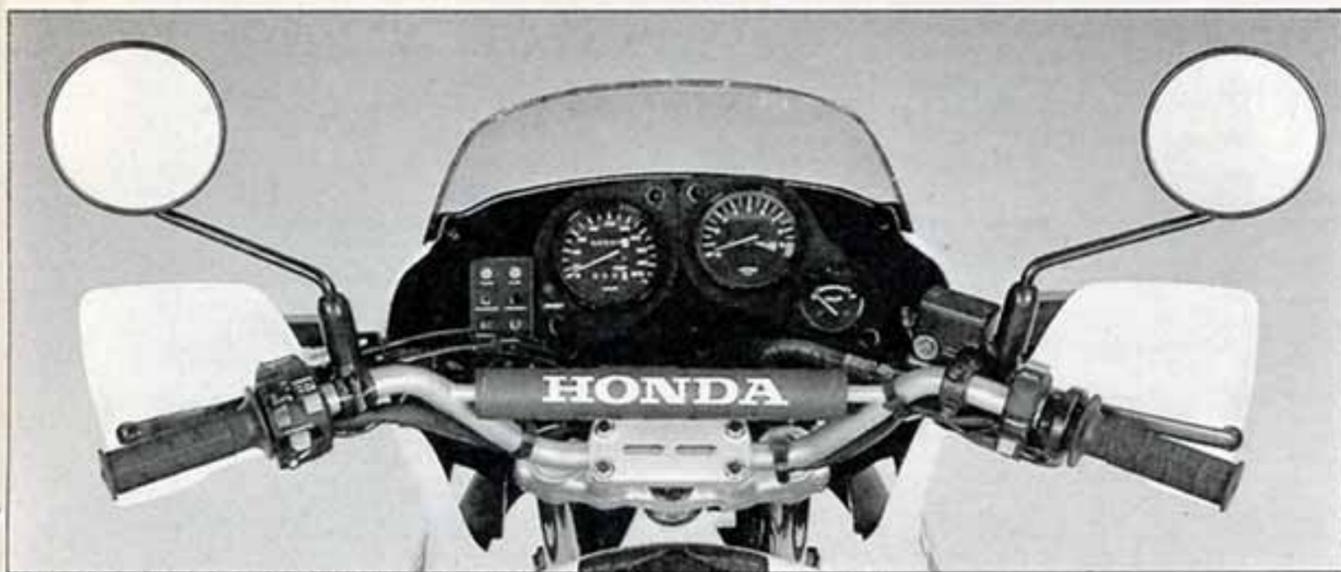


Angeblich soll die Africa Twin Privatfahrern wieder eine Chance auf vordere Plätze bei Rallyes bieten

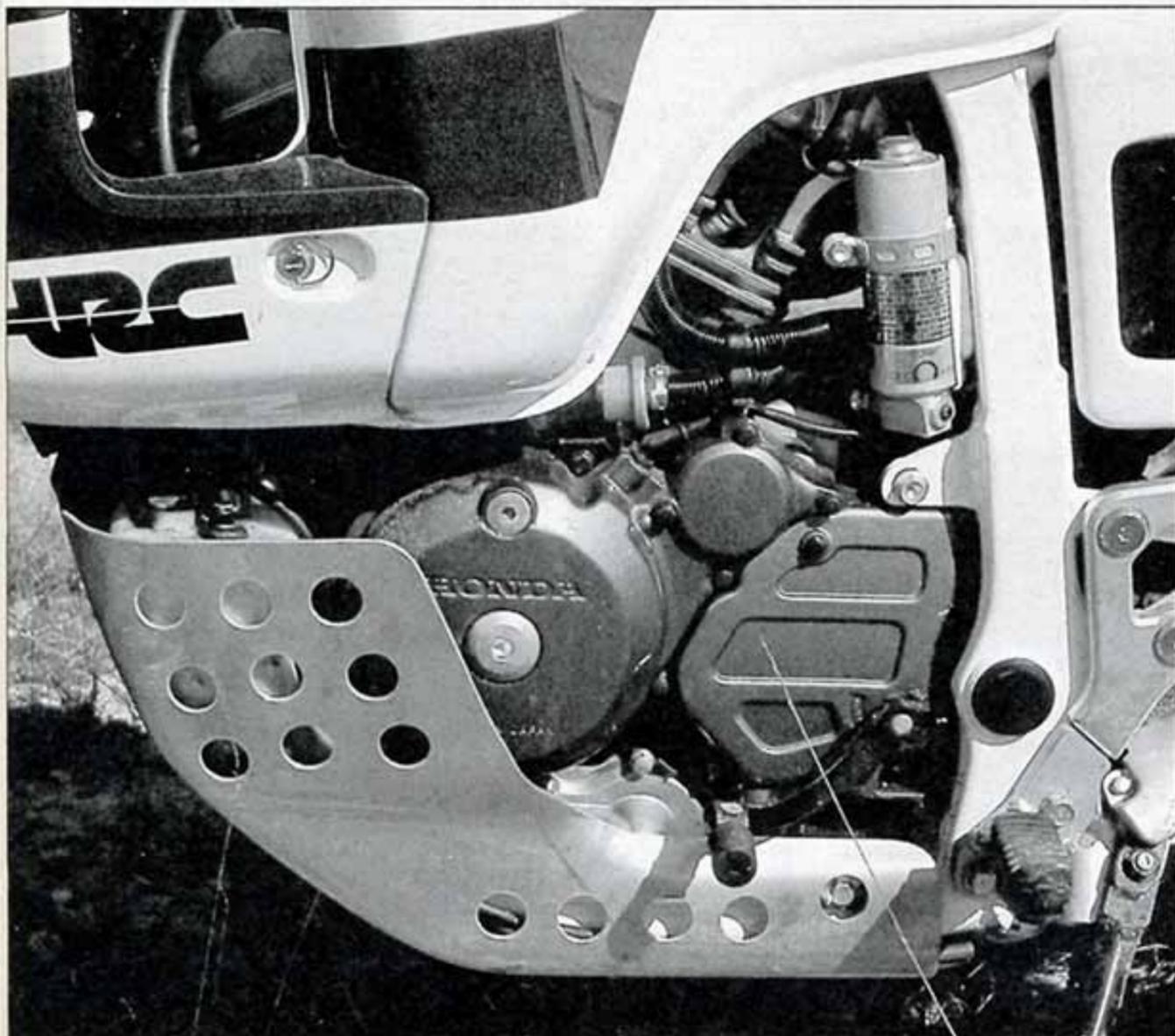
die Africa Twin auf den ersten Knopfdruck an und verzichtet nach wenigen Metern auf den Choke. Das Hubraum- und Drehmomentplus gegenüber der Transalp macht sich gleich angenehm bemerkbar. Sanft, aber nachdrücklich geht der Motor ans Werk, von knapp über Leerlaufdrehzahl bis zur Redline, die bei 9000/min ihren Anfang nimmt. Über den Gesamtbereich zeigt sich die Africa Twin laufig und vibrationsarm, ein Ergebnis der versetzten Hubzapfen. Unterstützt wird die angenehme Leistungsentfaltung von einem gut abgestuften, leicht schaltbaren und präzisen Fünfganggetriebe. Ob für langsame Trialpassagen oder schnelle Verbindungsetappen, das Getriebe hat für alle Gelegenheiten die passende Übersetzung parat.

Und obwohl die Africa Twin in allen Belangen größer ausfällt als die Transalp, so fallen in der Beurteilung des Handlings kaum Unterschiede auf. Den 35 mm längeren Radstand gleicht die etwas steiler stehende, luftunterstützte Teleskopgabel wieder aus. Überhaupt widmeten die Honda-Ingenieure dem Fahrwerk mehr Aufmerksamkeit als dem Motor. Wohl ist immer noch ein Einschleifen-Stahlrohrrahmen mit geteilten Unterzügen Träger aller Dinge, doch wuchsen mit seiner größeren Dimensionierung nicht nur Radstand und Gesamtlänge. Auch die Sitzhöhe stieg im Vergleich mit der Transalp um 40 mm, ebenso Fußrastenhöhe und Bodenfreiheit. Dafür mitverantwortlich ist ebenfalls der Zuwachs an Federweg vorn und hinten auf 230 und 210 mm (Transalp: 200 und 190 mm). Gleichermaßen zugenommen hat der Durchmesser der Standrohre und zwar von 41 auf 43 mm. Um es gleich zu sagen: Die Federungselemente sind Spitze. Gabel und Zentralfederbein, dessen Umlenkung übrigens der der Werks-Crosser gleicht und deren Schwinge aus Alu besteht, sprechen auch auf kleinste Unebenheiten ausgezeichnet an. Auf zunehmende Belastung antworten sie mit guter Progression, außerdem lassen sie sich stufenlos auf individuelle Fahrerbedürfnisse einstellen.

Auf kurvigen Landstraßen jeder Ordnung und jedwedem Zustandes fühlt sich die Africa Twin sauwohl. Mit minimalem Kraftaufwand gehts in Schräglagen, unbeirrbar in der Spurhaltung und easy wieder aufgerichtet, da kommt Freude auf. Selbst für mittelleichte bis halbschwere Geländepassagen scheint sie besser geeignet als die Transalp, auch wenn sie mit vollem 25-Liter-Tank etwa 212 kg (Werksangabe) immerhin



Aufgeräumt und zweckmäßig geht es im Cockpit zu. Schalter und Hebel sind übersichtlich angebracht und liegen ausgezeichnet in den Fahrerhänden



Tankflanken und Alu-Schutzplatte verhindern den freien Blick auf den 647 cm³ großen Zweizylinder. Leistung und Laufkultur können völlig überzeugen



20 Kilo mehr wiegt als die 600er. Die weit heruntergezogenen Tankflanken senken den Schwerpunkt der Maschine vorteilhaft ab.

Zur Verzögerung besitzt die Honda je eine geschlitzte Scheibenbremse vorn und hinten. Die vordere mit 296 mm Durchmesser und Doppelkolbenzange verbindet sehr gute Verzögerungswerte mit guter Dosierbarkeit. Ein Stabilisator beugt dem Verwinden der Gabel erfolgreich vor. Die hintere Scheibe, deren Diameter 240 mm beträgt, wird von einer Einfachzange in die Klemme genommen. Sie will aber mit Bedacht eingesetzt werden, neigt sie doch frühzeitig zum Blockieren.

Ob die Africa Twin wirklich das Zeug besitzt, Privatiers einen der vorderen Plätze bei den nächsten Wüstenrallyes



Die hintere geschlitzte Scheibenbremse neigt leider zum frühzeitigen Blockieren



Ich seh dir in den Doppelscheinwerfer, Kleines. Die Schutzgitter kommen noch

zu ermöglichen, bleibt abzuwarten. Die Richtung zielt mehr auf reisefreudige Enduristen, die die Laufruhe eines Zweizylinders mit vernünftiger Geländegängigkeit verbunden sehen möchten. Immerhin, die Serienausstattung kann sich sehen lassen: Protektoren schützen Hände, Tauchrohre und Bremsscheibe, eine riesige Aluplatte deckt den Motor ab. Doppelscheinwerfer, Aluminiumfelgen, Gepäckträger und das übersichtliche und vollständige Instrumentarium runden das Gesamtbild ab. Das kann man bei einem Preis von 10750 Mark auch erwarten.

Philippe Gorce

STECKBRIEF:
Bequeme Reise-Enduro mit ausreichender Geländetauglichkeit