



# Honda XRV 650 Africa Twin: der Extrem-Tourer

Als bunter Paradiesvogel krönt die Africa Twin Hondas erfolgreiche V2-Palette. Daß sie mehr ist als nur eine aufgeputzte Transalp, bewies die 11.250,— DM teure und bei uns 50 PS starke Rallye-Enduro im Touren-Test.

Es ist Mode, jene großvolumigen, angeblich schwerewichtigen, etwas bunt geratenen Enduros als Modekram abzutun. Die Leserbriefseiten der Motorradpresse strotzen nur so von Gehässigkeiten über diese Maschinen und deren Käufer. Die Schreiber vereint vor allem eine Erfahrung: Sie haben allesamt noch nie ein solches Motorrad über längere Strecken bewegt.

Neuestes Mitglied in der Gemeinde der verachteten »Show-Bikes« ist die XRV 650 »Africa Twin« von Honda. Zugegeben, einige Vorurteile hatte auch ich, bevor es zur ersten Testfahrt anlässlich der Pressevorstellung in Südspanien losging. Die technischen Daten ließen eine aufgemotzte Transalp erwarten. Fast 2000,— DM Mehrpreis gegenüber der bereits eingeführten Touren-Enduro erschienen als recht stolzer Aufschlag für die Rallye-Version.

Auf den holprigen Bergstrecken der Sierra de Ronda wurde jedoch schnell klar, daß Honda in die Africa Twin mehr investiert hat als nur bunten Lack und einen halben Quadratmeter Alublech für den Motorschutz. Auf Anhieb fiel die gelassene Sitzposition auf. Die Lenkung schien direkter, das Kurvenverhalten neutraler zu sein.

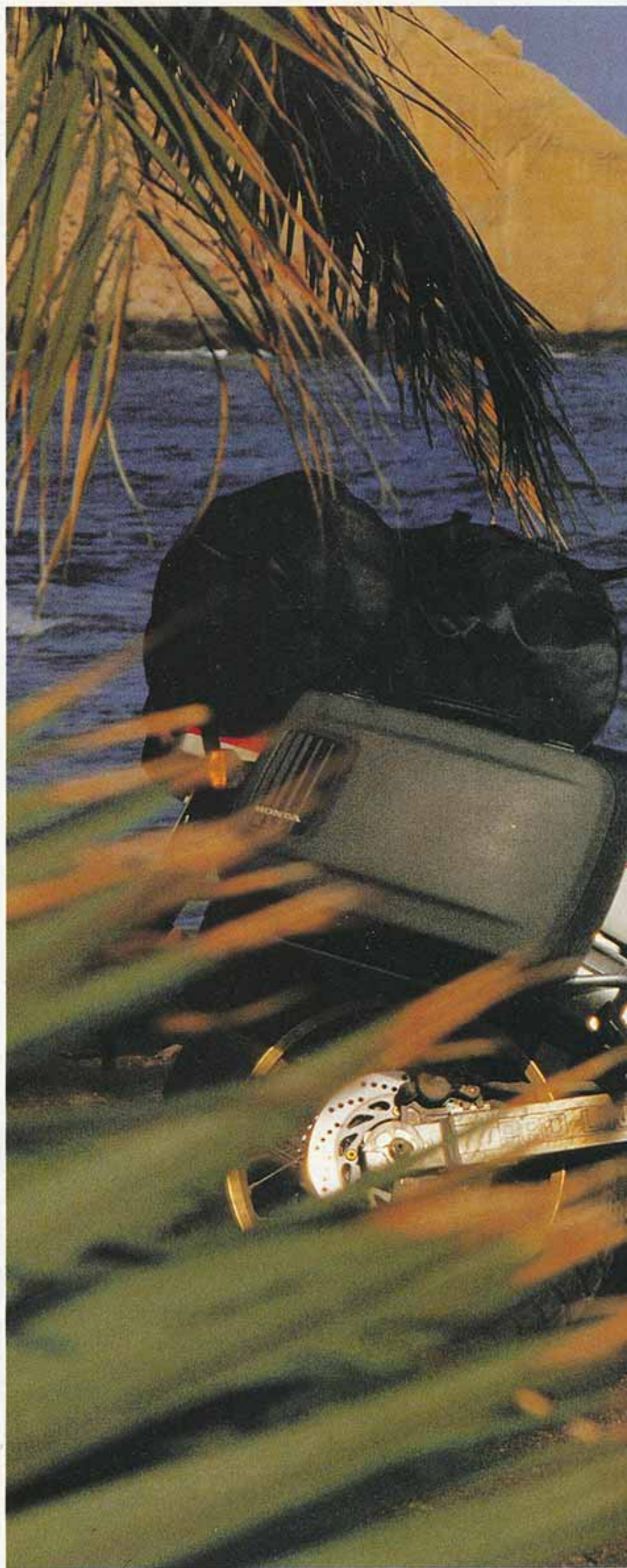
Während der Motor trotz des größeren Hubraums im direkten Vergleich mit der Transalp keinen Vorsprung herausfahren konnte, beein-

druckte das Fahrwerk umso mehr. Selbst auf den extremsten Straßen erweckte es den Eindruck, noch 20 PS mehr verkraften zu können. In bisher nur von der neuen BMW GS bekannter Souveränität schluckte die Africa Twin übelste Tiefschläge, erlaubte ein Tempo, bei dem jede Straßenmaschine ins Schleudern gekommen wäre.

Nur wenige Tage nach der Präsentation rüsteten wir in der heimatlichen Werkstatt eine XRV zum Touren-Test, der die neue Honda-Enduro innerhalb einer Woche über 5500 Kilometer quer durch Europa führen sollte. Hierzu befestigten wir die für die NTV 650 angebotenen Honda-Koffer an einem Träger von der Firma Hepco & Becker. Der 37-Liter-Harro ließ sich ohne Mühe auf dem Tank befestigen — der Lenkeinschlag wurde nicht im geringsten beeinträchtigt. Zwei schwere Gepäckrollen vervollständigten die Ladung.

Für derartige Aktionen soll die Africa Twin nach Aussage des Herstellers auch speziell entwickelt worden sein. Das heißt, auf hohe Belastbarkeit wurde große Wert gelegt. Die damit verbundenen Maßnahmen erhöhten zusammen mit dem größeren Tankvolumen zwangsläufig das Gewicht gegenüber der Transalp. Um dieses Handicap auszugleichen, wurde der Hubraum des wassergekühlten V-Motors von 583 bei der Transalp auf 642 ccm erhöht.

Das Ergebnis reicht erwar-





## Technische Daten Honda Africa Twin

**Motor:** Leistung 37 kW (50 PS) bei 7.000 U/min, maximales Drehmoment 55 Nm bei 5.500 U/min, Hubraum 642 ccm, Bohrung x Hub 79 x 66 mm, Verdichtung 9,4 : 1, wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-Motor mit 52 Grad Zylinderwinkel, drei Ventile pro Zylinder über je eine obenliegende Nockenwelle gesteuert, zwei Gleichdruckvergaser mit 32 mm Durchlaß, Naßsumpf-Druckumlaufschmierung, kontaktlose Zündung, 310 Watt-Lichtmaschine, Batterie 12 Volt/12 Ah, Elektro-Starter

**Kraftübertragung:** Mehrscheibenkupplung im Ölbad, klauengeschaltetes 5-Gang-Getriebe, Hinterradantrieb über O-Ring-Kette

**Fahrwerk:** Einschleifen-Rohrrahmen aus Stahl mit geteilten Unterzügen, hydraulisch gedämpfte Teleskopgabel mit 43 mm Standrohrdurchmesser und 220 mm Federweg, hinten Aluminiumschwinge mit Zentralfederbein, Federweg 210 mm, Speichenräder, Bereifung vorn 90/90-21, hinten 130/90-17, vorn hydraulisch betätigte Scheibenbremse mit 296 mm Durchmesser, hinten hydraulisch betätigte Scheibenbremse mit 240 mm Durchmesser

**Maße und Gewichte:** Leergewicht vollgetankt 220 kg, zulässiges Gesamtgewicht 405 kg, Sitzhöhe 880 mm, Tankinhalt 24 Liter, Testverbrauch 6,3 Liter pro 100 Kilometer, bleifreies Normalbenzin, Reichweite 380 Kilometer

**Höchstgeschwindigkeit:** 165 km/h

**Preis:** 11.250,- DM inklusive Nebenkosten

**Wartungsintervalle:** Inspektionen alle 7.500 Kilometer

**Honda XRV 650 Africa Twin  
Leistung und Drehmoment**



**50 PS leistet der 650er V-Motor in der deutschen Version. Gegenüber der Transalp ist das Drehmoment gestiegen. Das übersichtliche Cockpit vermittelt einen Hauch Rallye-Sport. Die Verarbeitung der in den Honda-Racing-Farben lackierten Maschine ist überdurchschnittlich gut.**



tungsgemäß nicht an die brachiale Urgewalt des 1000er BMW-Boxers heran. Mit der zahmeren R 80 GS kann die Honda aber mehr als mithalten. Zwischen 3.000 und 8.000 Umdrehungen steht Kraft zur Verfügung. Und sie tritt in durchaus kultivierter Form in Erscheinung, wenn auch nicht ganz so unauffällig wie bei der Transalp. Ab 5.000 U/min läßt sich von Vibrationen sprechen. Man spürt sie deutlich, wenn die in Gummi gelagerten Fußrasten stark belastet werden und vor allem in den Soziusrasten, die an mächtigen Alu-Auslegern angeschraubt sind, darüberhinaus im hinteren Teil der Sitzbank.

Unverständlicherweise werden den deutschen Honda-Kunden sieben PS vorenthalten, gerade so, als ob zwischen 50 und 57 PS kein Unterschied wäre. Vielleicht hätte man sich mal bei Firmen wie Schek, Wüdo oder Fallert erkundigen sollen, wie hoch die Bereitschaft der Enduro-Touristen ist, für eine Handvoll zusätzlicher Pferdestärken richtig Geld auszugeben. Dies wurde unterlassen, folglich verfügt auch kein Honda-Händler über einen TÜV-geprüften Aufrüstungskit.

Man beraubt sich damit eines Arguments für die doch erheblich teurere Über-Transalp. Mit 50 PS jedenfalls zieht die XRV 650 der V 600 keinen Millimeter davon. Die trotzdem hin und wieder verlautbarte Ansicht, die Africa-Twin gehe lebendiger zur Sache, beruht schlicht und einfach auf der Tatsache, daß der Gasdrehgriff leichtgängiger ist — was in der Tat sehr angenehm ist.

Von der freundlichen Seite zeigt sich die 650er auch in Sachen Trinksitten. Auf Land- und Bergstraßen verbrauchte unsere vollbeladene Testmaschine im Durchschnitt 6,3 Li-

ter, bei Autobahntempo 130-140 wurden pro 100 Kilometer 7,3 Liter von der mechanischen Benzinpumpe in die Vergaser befördert; wohlbermerkt mit sehr breit ausladenden Koffern. Wer es gemächlich laufen läßt, kann den Verbrauch an bleifreiem Normalbenzin deutlich unter die 6-Liter-Marke senken.

Bei einem Tankinhalt von 24 Litern sind also Reichweiten von 300 bis 400 Kilometern möglich. Etwas gewöhnungsbedürftig ist der Umstand, daß kein Benzinhahn und somit auch keine Reserve zur Verfügung steht. Stattdessen signalisieren zwei Kontrolllampen den Benzinstand. Sind noch 8,5 Liter im Tank, leuchtet eine gelbe Lampe auf, bei 4,3 eine rote. Das System arbeitet nach unseren Erfahrungen absolut zuverlässig und exakt, weil die Leuchten erst aktiviert werden, wenn ein bestimmter Pegelstand über längere Zeit erreicht ist. Frühalarm in Kurven und lästige Blinkereien sind daher ausgeschlossen.

Daß der Wunsch nach mehr PS aufkommt, liegt wohl in erster Linie am Fahrwerk, das seinesgleichen sucht. Die Africa Twin sticht mit der Zielstrebigkeit eines Seeadlers um die Ecken. Die Transalp ist dagegen eine watschelnde Ente. Die Tugend, die wir an ihr so schmerzlich vermissen (siehe Touren-Test in TF 3/87), nämlich die Unbekümmertheit beim Wedeln über kurvenreiche Bergstraßen, ist der schwereren 650er sehr wohl zu eigen.

Dort, wo die Transalp-Lenkung teigig und indirekt ist, eine leichte Tendenz zum Übersteuern beim forschen Fahren verunsichert, glänzt die Africa Twin durch hohe Lenkpräzision und absolute Neutralität.

Ein Blick in die technischen Daten verdeutlicht, daß nir-

# Götz aktuell: „Treffpunkt Köln – IFMA 1988“

Auf einer Messe kann man was erleben. Besonders auf der IFMA — und natürlich auf dem „Götz-Stand“. Hier treffen sich Cross/Endurofahrer aus allen Himmelsrichtungen. Hier erfahren sie die letzten „News“, die neuesten Trends und die aktuellste Technik. Das Götz-Programm zum Anfang, Prospekte und Kataloge zum Mitnehmen und vieles mehr. Ein Besuch lohnt sich!



Bezüge + Schaumstoff

Enduroverkleidungen



33 Ltr., mit TÜV, XT 500 + XT 600 ab '87

Tanks für alle Yamahas



Alu-Box, 34 Ltr.

Roadbooks



Enduroscheiben für viele Modelle



Hauptständer

**Götz auf der IFMA '88 Halle 10.1 Stand 50/Gang D**

**D-7450 HECHINGEN  
NIERLOCHSTR. 11  
(IM INDUSTRIEGEBIET)**



**DAS MOTORSPORT-TEAM**

**Götz Direktversand.**

Unbedingt anfordern! Den neuen, großen „Götz-Farb-Katalog.“ Schreibt an Götz — legt DM 5,— in Briefmarken bei — und er kommt prompt ins Haus.

## TOUREN-TEST

gends an Millimetern gespart wurde. 1.555 mm Radstand, 113 mm Nachlauf und 220 mm Federweg sind die Eckdaten, 43 mm Gabel-Standrohrdurchmesser nicht zu vergessen. Damit läßt's sich leben, auch wenn der Asphalt mit schüsselgroßen Löchern gespickt ist oder sich ganz verabschiedet.

Was die mächtige, luftunterstützte Showa-Gabel leistet, ist enorm. Selbst wenn in voller Schräglage Bodenwellen oder Schlaglöcher die Seitenführungskräfte der Telegabel voll beanspruchen, vergißt sie nicht ihre zweite Aufgabe, nämlich das Einfedern. Das Resultat ist klar: Trotz widriger Fahrbahnver-

hältnisse kommt man mit dem Vorderrad stets am angepeilten Punkt aus der Kurve heraus. Während des Tests machten wir mit 1 Bar Luftdruck in den beiden, nicht untereinander verbundenen Kammern der Gabel die besten Erfahrungen.

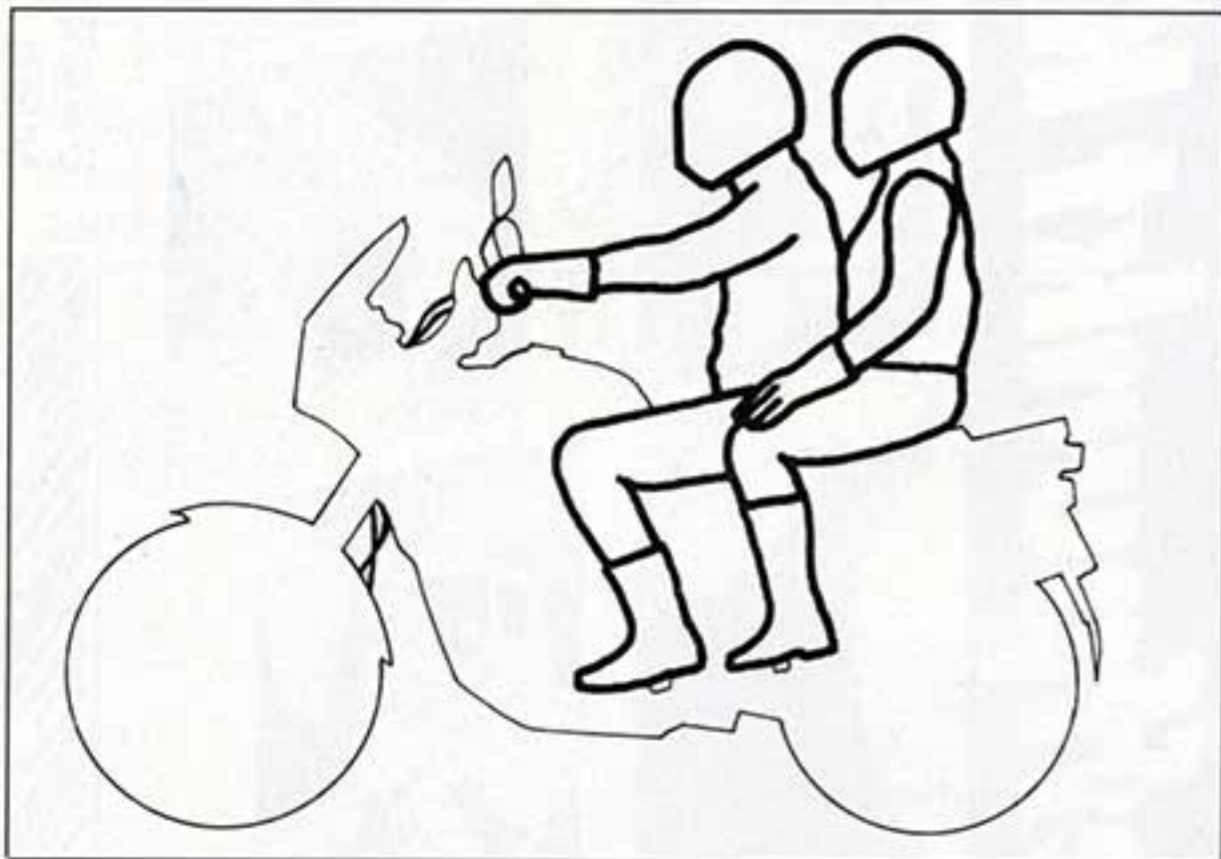
Im Vergleich mit den beiden Top-Enduros Suzuki DR-BIG und der BMW GS liegt die XRV mit ihrer Federungsabstimmung in der goldenen Mitte. Das gilt auch für die Hinterradaufhängung. Das mit 210 mm Arbeitsweg ausgestattete Monoshock-System (Pro-Link) ist so progressiv abgestimmt, daß es im Solobetrieb noch recht komfortabel ist, bei extremer Be-

lastung aber trotzdem nicht durchschlägt.

Geradezu frappierend sind die Dämpfungsqualitäten des Zentralfederbeins. Da wippt auch nach stundenlanger Beanspruchung nichts nach. Klar, daß die derart gewappnete Africa Twin auch auf der Autobahn eine gute Figur macht. Selbst bleischwere und breit ausladende Koffer können der Fahrstabilität nichts anhaben. Langgezogene Kurven mit 160 Stundenkilometern passiert sie mit stoischer Ruhe, Querfugen werden zur Bedeutungslosigkeit degradiert. Kaum eine Straßenmaschine kann da unter vergleichbarer Beladung mithalten.

Gegenüber der Transalp wurde der Rahmen deutlich verstärkt. Das gesamte Pro-Link-System ist in Kegelrollen gelagert und mit Schmiernippeln ausgerüstet, die Schwinge aus Aluminium gefertigt. Für die handfeste Praxis sind auch die Felgen gedacht, deren tangential angeordnete Speichen höhere Belastungen aushalten und ohne Reifen-Demontage gespannt werden können. Weniger Mühe hat man sich leider mit dem Hinterradantrieb gegeben: Die O-Ring-Kette ist völlig ungeschützt.

Den Fahrleistungen durchaus angemessen sind die Bremsen. Die vordere 296 mm große Scheibe läßt sich



**Die Sitzposition ist noch besser als auf der Transalp. Der Träger stammt von Hepco & Becker und baut auf der Auspuffseite sehr breit. Die Schwinge ist aus Aluminium, die Kette leider ungeschützt.**



bei Trockenheit und Nässe gut dosieren, die hintere 240-mm-Scheibe stellt eine sehr wirksame Ergänzung dar, die bei voller Beladung und zügiger Gangart auch gebraucht wird. Bemerkenswert, daß sich die Honda auch in Schräglage stark abbremsen läßt, ohne sich nennenswert aufzustellen.

Die serienmäßige Bridgestone-Bereifung (Trail Wing 90/90-21 und 130/90-17) läßt kaum Wünsche offen. Laut Zulassung sind aber auch andere Fabrikate in den entsprechenden Dimensionen erlaubt.

Keine Frage, den Honda-Ingenieuren ist es gelungen, die Tugenden des Rallye-Tiers NXR 750, mit dem Orioli die letzte Rallye Paris-Dakar gewann, in die Großserie hinüberzuretten. Ein Fahrzeug, mit dem sich tiefe Sandrillen mit Tempo 160 kreuzen lassen, ohne daß sich Mann und Maschine anschließend im Wüstenstaub verknoten, meistert alle Unwägbarkeiten zwischen Hammerfest und Gibraltar mit Bravour. Sicher, auch eine Schek-BMW pflügt unbeirrt über alle Holpersteine hinweg. Nur mit dem entscheidenden Unterschied, daß sie ansonsten mit dem Handling eines Choppers aufwartet.

Die Honda erfordert keine übernatürlichen Kräfte. Man sitzt locker auf der 88 cm hohen Sitzbank und freut sich über jede Herausforderung, die die Straßen- und Wegebauer hergerichtet haben. Mit 220 Kilogramm und einem Tankinhalt von 24 Litern ist sie natürlich kein Kiesgrubenhüpfer. Aber eine Enduro ist nach dem Wortsinn und auch nach der redaktionellen Philosophie des »Tourenfahrers« keine Geländemaschine. Für diese Sparte, die im übrigen nur geringe Marktbedeutung hat, existiert die tref-

fende Bezeichnung GS — für Geländesport. Um es kurz zu machen: Die Africa Twin ist zwar eine mäßige GS, dafür aber eine außerordentliche Enduro.

Selten hat uns ein Motorrad so viel Fahrfreude vermittelt wie die Africa Twin. An diesem Motorrad stimmt (fast) alles. Die Sitzposition ist hervorragend. Kupplung und Getriebe funktionieren exakt und wunderbar leicht, und die Schalter liegen perfekt zur Hand.

Die Verarbeitung macht einen sehr guten Eindruck, auch wenn das Cockpit etwas nach Eigenbau aussieht. Aber das soll wohl Rallye-Touch vermitteln. Geschützt werden Instrumente und Fahrer von einer sehr effektiven Verkleidung. Bis zur Höchstgeschwindigkeit entlastet sie den Fahrer vom Druck des Fahrtwinds, ohne auch nur mit geringsten Verwirbelungen zu nerven.

Die XRV verfügt also über einige Tugenden, die sie zum Langstrecken-Tourer par excellence machen würden, wenn die ausgezeichnet gepolsterte Sitzbank vorne etwas breiter wäre. Im Gegensatz zur alten XLV 750 ist der rutschfeste Bezug übrigens wasserdicht.

Schade, daß Honda so wenig Zutrauen zu seiner neuen Super-Enduro besitzt. Sonst hätte man vielleicht höhere Stückzahlen zu einem niedrigeren Preis kalkuliert. Auch alternative Lackierungen wären denkbar. 11.250,— DM sind jedenfalls für eine zweizylindrige Kettenmaschine ein stolzer Preis: Zum Vergleich: Die NTV 650 kostet ganze 9.130,— DM inklusive Kardan und Einarmschwinge. Trotzdem: Das Zeug zur — nach der Yamaha Ténéré — zweiten Enduro-Legende hat die Africa Twin allemal.

Reiner H. Nitschke

## Eignungstest Honda Africa Twin



### LANDSTRASSE:

Durchzugsstarker Motor, sehr stabiles und neutrales Fahrwerk, gute Bremsen

### SEHR GUT



### BERGSTRASSE:

Durchzugsstarker Motor, sehr gutes Getriebe, gute Bremsen, gutes Handling, hohe Bodenfreiheit

### SEHR GUT



### STADTVERKEHR:

Sehr kultivierter Motor, gutes Handling, sehr guter Seitenstander

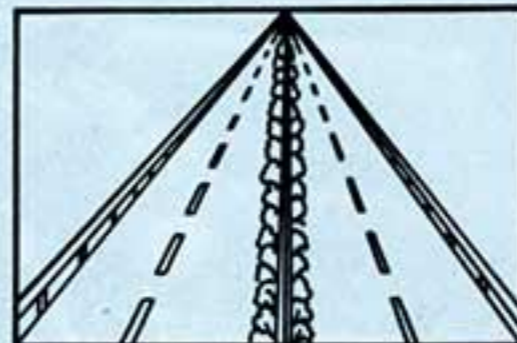
### SEHR GUT



### SCHOTTERPISTE:

Elastischer Motor, gute Getriebeabstufung, progressive Federung, hohes Gewicht

### GUT



### AUTOBAHN:

Gute Fahrleistungen, große Reichweite, sehr guter Geradeauslauf, effektive Verkleidung

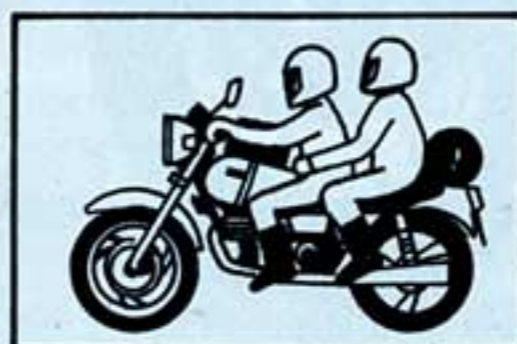
### SEHR GUT



### SPORTLICHE FAHRWEISE:

Gute Fahrleistungen, gute Bremsen, hohe Bodenfreiheit, neutrales und sehr stabiles Fahrwerk

### SEHR GUT



### SOZIUSTAUGLICHKEIT:

Sehr gute Federung, sehr gute Sitzposition, etwas harte Sitzbank

### SEHR GUT