



Fahrbericht Mende-Honda Africa Twin

VERJÜNGUNGSKUR

Es gibt Motorräder, zu denen ihre Besitzer eine besonders stark ausgeprägte Bindung entwickeln. Zu dieser Spezies gehört zweifellos die Honda Africa Twin. Weshalb deren Fahrer äußerst ungehalten reagierten, als Honda in diesem Jahr die beliebte Reiseenduro aus dem Programm nahm, gibt es doch für Africa-Twin-Fans keine akzeptablen Alternativen. Die Transalp ist ihnen zu schwach und die Varadero zu ausladend und schwerfällig geraten. Dabei war in den Köpfen stets sonnenklar, wie eine würdige Nachfolgerin daherkommen sollte: Mehr Hubraum und damit mehr Drehmoment und Leistung, weniger Gewicht sowie ein strafferes Fahrwerk standen ganz oben auf der Wunschliste.

Diesen Wünschen trägt Tuner Christian Mende aus dem niedersächsischen Salzhemmendorf Rechnung. Mit 2,5 Millimeter mehr Bohrung stockt er den Hubraum auf 789 cm³ auf. Gleichzeitig verdichten neue Kolben das Gemisch in den modifizierten Brennräumen mit 11,3:1 deutlich höher als die Serienpendants. Neben der geänderten Airbox und Vergaserabstimmung sorgt eine neue Auspuffanlage für besseren Gasdurchsatz. Die Abgase entweichen nun durch Eigenbau-Krümmen von Mende und einen Bos-Schalldämpfer mit ABE.

Beim Fahrwerk ersetzte Mende die Original-Gabelfedern durch straffere von Wilbers. Am Heck arbeitet ein Federbein des gleichen Herstellers. Für besseres Handling und eine attraktivere Optik sind

in die Naben 17-Zoll-Excel-Felgen in Supermoto-Dimensionen eingespeicht und mit 120/70 und 160/60 breiten Super-Corsa-Straßenreifen von Pirelli besohlt. In Sachen Ergonomie soll ein breiterer Alulenker die Handlichkeit fördern, eine durch die geänderten Feder Elemente angehobene Sitzhöhe die Schräglagenfreiheit erhöhen.

Ob die Verjüngungsmaßnahmen gelungen sind, musste der Umbau zunächst auf dem Prüfstand beweisen. Und tatsächlich hat der aufgepöppelte Twin mit gut 70 PS an der Kupplung nicht nur zehn PS mehr Maximalleistung, sondern im mittleren Drehzahlbereich ein ebensolches Leistungsplus. Das macht sich beim Fahren entsprechend bemerkbar. Die Mende-Honda zieht spürbar kräftiger durch, und ab

MEUDE-HONDA AFRICA TWIN

DATEN

■ **Motor:** wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-52-Grad-V-Motor, Kurbelwelle quer liegend, je eine oben liegende, kettengetriebene Nockenwelle, drei Ventile pro Zylinder, Kipphebel, Nasssumpfschmierung, Keihin-Gleichdruckvergaser, Ø 36 mm, Transistorzündung, keine Abgasreinigung, E-Starter, Lichtmaschine 360 W, Batterie 12 V/14 Ah, Fünfganggetriebe, O-Ring-Kette.

Bohrung x Hub 83,5 x 72,0 mm

Hubraum 789 cm³

Verdichtungsverhältnis 11,3:1

Nennleistung 51 kW (70 PS) bei 7800/min

Max. Drehmoment 62 Nm bei 6000/min

■ **Fahrwerk:** Einschleifenrahmen aus Vierkant-Stahlprofilen, geteilte Unterzüge, Telegabel, Ø 43 mm, Zweiarmschwinge aus Aluprofilen, Zentralfederbein mit Hebel-system, verstellbare Federbasis und Zugstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 276 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 256 mm, Einkolben-Schwimmsattel.

Speichenräder mit Alu-Felgen 3.50 x 17; 4.25 x 17

Reifen 120/70 ZR 17; 160/60 ZR 17

■ **Maße und Gewichte:** Radstand 1565 mm, Lenkkopfwinkel 62,5 Grad, Nachlauf 112 mm, Federweg v/h 220/214 mm, Gewicht vollgetankt 216 kg, zulässiges Gesamtgewicht 425 kg, Zuladung 211 kg, Tankinhalt/Reserve 23/5,1 Liter.

Umbaukosten zirka 5000 Euro

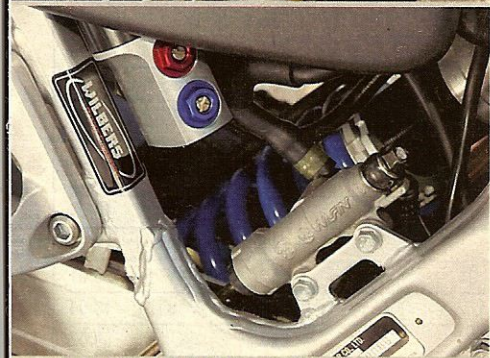


Fotos: Jahn, Künstle

6500/min, wo die Serien-Africa Twin müde wird, dreht der Meude-Ableger kräftig bis zum roten Bereich weiter. Zudem zeigt sich das Fahrwerk wie verwandelt. Die straffere Abstimmung funktioniert sogar auf welligen, schlechten Straßen ohne übertriebene Komforteinbußen. Die starken Eigenbewegungen des Originals gehören der Vergangenheit an. Deutlich präziser umrundet die Meude-Africa Twin Kurven jeglicher Art, dank des kleineren Vorderrads sowie 13 Kilogramm weniger Gewicht auch spür-

bar handlicher. Die eher behäbige Reise-endero ist im Kurvenlabyrinth kaum wieder zu erkennen und lässt eine viel flottere Gangart zu.

Die Auffrischung von Tuner Meude ist also gelungen und wird eingefleischte Africa-Twin-Fahrer sicher begeistern. Allerdings gilt es für den erhöhten Spaßfaktor tiefer in die Tasche zu greifen. Ab 5000 Euro ist man dabei, inklusive Gutachten für Fahrwerks-umbau und Auspuffanlage. Ein Gutachten für den Motorkit ist in Vorbereitung. **ws**



Die Meude-Africa Twin steht trotz des kleinen Vorderrads im 17-Zoll-Format deutlich höher als die Serie. Kohlefaserteile, die Auspuffanlage und der fehlende Motorschutz sparen Gewicht. Ein Gabelstabilisator bringt zusätzliche Steifigkeit. Ein Wilbers-Federbein mit sämtlichen Verstellmöglichkeiten sorgt für ein strafferes Fahrwerk

Laptimer MyChron Light TG SEKUNDENZÄHLER

Seit kurzem setzt die Test-Mannschaft von MOTORRAD im Top-Test-Parcours einen neuen, elektronischen Helfer ein, der die gute alte Zeitmessung per Stoppuhr wohl endgültig überflüssig macht. Der Laptimer MyChron Light TG von AIM wurde speziell für den Slalomparcours mit einem zusätzlichen Transmitter aufgerüstet, der auf der gegenüberliegenden Seite der Start-Ziel-Linie der Teststrecke positioniert wird und dem am Motorrad montierten Empfänger jeweils auf dem Rückweg das Stoppsignal gibt.

Das System mit 128 Kilobyte Speicher, USB-Schnittstelle, gut ablesbarem Grafikdisplay und einem Transmitter startet bei einem Grundpreis von 298 Euro und lässt sich mit einem optionalen Drehzahl- und einem Geschwindigkeitssensor beliebig erweitern. Weitere Informationen sind bei Memotec erhältlich, Telefon 072 60/92 04 40, oder im Internet unter www.me-mo-tec.de. **gs**



Foto: Jahn