

Honda XRV 750 Africa Twin von Mende

THE BIG EASY

Eine treue Fangemeinde schwört auf die Nehmerqualitäten der Honda Africa Twin. Dass der kreuzbrave Zweizylinder auch das Zeug zum quicklebendigen Landstraßenfeger hat, beweist die XRV von Tuner Christian Mende.

Ob Alltagseinsatz oder ausgedehnte Fernreise – die XRV 750 Africa Twin ist das sprichwörtliche Multitalent. Ihre Zuverlässigkeit ist inzwischen legendär, lediglich das Temperament des Zweizylinder-Vau lässt etwas zu

wünschen übrig. Christian Mende, aktiver Seriensport-Fahrer und Vollblutschrauber, nahm sich den Twin zur Brust und beweist, dass kultivierter Motorlauf auch für leistungssteigerte Triebwerke kein Fremdwort sein muss.

„Die geht jetzt richtig gut“, grinst Meister Mende und verweist auf das riesige gelb-blaue Kundenmotorrad in seiner Werkstatt. Mit mächtigem 43-Liter-Tank und auf den nachgerüsteten Original-Hauptständer gebockt wirkt die XRV noch gewalti-

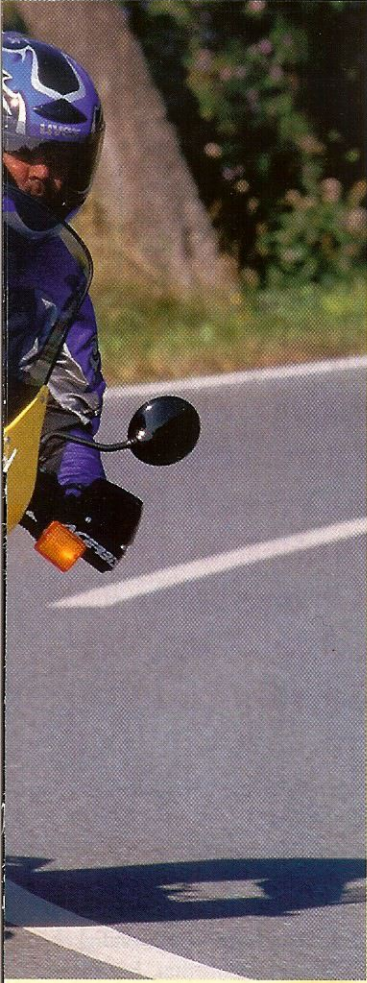
ger als im Serienzustand. Und selbst dann ist sie nicht gerade von der zierlichen Sorte. Um die etwas „langweilige“ Leistungskurve des V2 interessanter zu gestalten, widmete Mende der Ein- und Auslassseite seine Aufmerksamkeit. Der Hubraum der Honda blieb ebenfalls nicht unangetastet.

Mit speziellen Laufbuchsen und Kolben kommt der Twin-Motor nun auf 799 Kubikzentimeter. Die Brennräume mussten sich einer Überarbeitung unterziehen und wurden danach ausgelitert, um gleiches Volumen zu garantieren. Klassisches Tuning in Form von Kanalerweiterung und geänderten Ventilsitzwinkeln erleichtert den durchströmenden Gasen das Erreichen ihrer Arbeitsstelle.

Dabei verblieben die originalen 36er Gleichdruckvergaser an ihrem Platz, natürlich in angepasster Form: Größere Hauptdüsen und überarbeitete Innereien werden dem erhöhten Gasdurchsatz gerecht. Die Auslassseite zielt nun eine Krümmeranlage von Mende, die kurz vorm Adapterstück zum Endschalldämpfer den Anschluss einer Lambdasonde erlaubt, was das präzise Einstellen der Gemischzusammensetzung erleichtert. Ausgeatmet wird durch einen Fire-



Gelbsucht: Im Fahrbetrieb ist die Africa Twin weitaus handlicher als es die riesigen Lackflächen vorgaukeln



Fotos: André Cborczyk



Loch an Loch: Der erleichterte Motorschutz verdeckt die Mende-Krümmen

blade-Endschalldämpfer. Das Ganze entspricht der hauseigenen „Tuningstufe 2“ – bei der ersten Stufe werden nur die Serienteile optimiert.

Gut 71 Pferdestärken attestierte der Amerschlager-Prüfstand dem erstarkten Triebflug kurz nach dem Umbau. Im eingefahrenen Zustand liegen inzwischen 74 PS an. Was die Leistungskurven bereits vermuten lassen, zeigt sich im Fahrbetrieb von der herzerfrischenden Seite.

Wie in der Serie lässt sich der Twin ab 2500 Umdrehungen auch in großen Gängen ruckfrei bewegen, untermalt von einem sonoren Ansaugschnorcheln. Damit kann man entspannt durch die Landschaft zockeln. Zum Beschleunigen wird einfach der Quirl aufgedreht: Runterschalten ist auch mit zwei Personen nicht nötig, um eine Serien-XRV im Solobetrieb deutlich zu distanzieren.

Ab 4500 Umdrehungen legt die Honda spürbar an Kraft und Lebensäußerungen zu, der Vorwärtsdrang reicht bis in den Drehzahlbegrenzer kurz vor 9000 Touren. Doch muss man sich nicht unbedingt in diesen Drehzahlre-

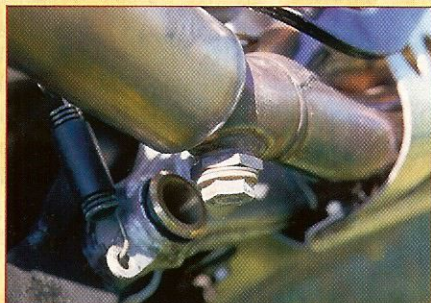
gionen aufhalten, um zügig voran zu kommen. Der mittlere Bereich ist wie geschaffen für den flotten Ritt über kurvige Landstraßen.

Dabei gefällt auch das komfortable Fahrwerk, doch Mende denkt an eine Aufrüstung mit Wilbers-Federelementen: „Bei zügiger Fahrweise wird's ab und an doch etwas weich, besonders die Gabel taucht beim Anbremsen reichlich ein“. Kein Wunder, denn das Spritfass von African Queens bunkert satte 20 Liter mehr als der Serienbehälter. Zum Gewichtsausgleich erhielt der Motor-

schutz diverse Zusatzbohrungen. Das Teil ist zwar aus leichtem Aluminium gefertigt, aber schöner sieht es allemal aus.

Der letzte Twin-Treiber, der sich solo von der mit zwei Personen beladenen Mende-XRV verblasen lassen musste, hat übrigens auch einen Stufe-2-Motor geordert. Damit ihm sowas nicht nochmal passiert.

Jörg Wachsmann



Messpunkt: Hier kommt die Lambdasonde zur optimalen Gemischgestaltung zum Einsatz

Volles Rohr: Der Fireblade-Dämpfer baut schlanker als das Serienteil

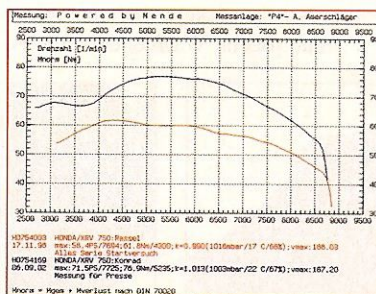
TECHNIK

- Fahrwerk:** Rahmen original, Erstzulassung 1995
- Motor:** Basis XRV 750
Motorbearbeitung mit Hubraumvergrößerung auf 799 Kubikzentimeter (Stufe 2), Kurbeltrieb feingewuchtet, Kanäle und Brennräume bearbeitet, Ventilsitzwinkel geändert, Luftfilter mit größeren Einlassbohrungen und speziellem Luftleitblech 2650 Euro
- Krümmenanlage:** 405 Euro
- Adapterrohr für Zubehörschalldämpfer:** 95 Euro
- Zusätzliches Adapterstück für Fireblade-Schalldämpfer:** 57 Euro
- Fireblade-Schalldämpfer gebraucht:** 100 bis 200 Euro
- Verstärkte Kupplungsfedern:** 50 Euro
- Karosserie:** 43-Liter-Tank von African Queens 971 Euro
- MRA-Tourenscheibe:** 83,80 Euro
- Räder:** Serie vorn 90/90-21 hinten 140/80-17 Michelin TX 66

Bremsen: Serie vorn: Doppelscheibe 276 mm, Zweikolben-Schwimmsattel
hinten: Einzelscheibe 256 mm, Einkolben-Schwimmsattel

Kontakt: **Powered by Mende**
Christian Mende
An der Jägerhütte 14,
31020 Salzhemmendorf-Osterwald
Telefon: 05153/963001
Fax: 05153/963002
Mobil: 0171/3831305
Internet: www.powered-by-mende.de

MESSWERTE IM VERGLEICH



Hohe Berge: Den kräftigen Leistungs- und Drehmomentzuwachs belegt der Ausdrück des Amerschlager-Prüfstands

