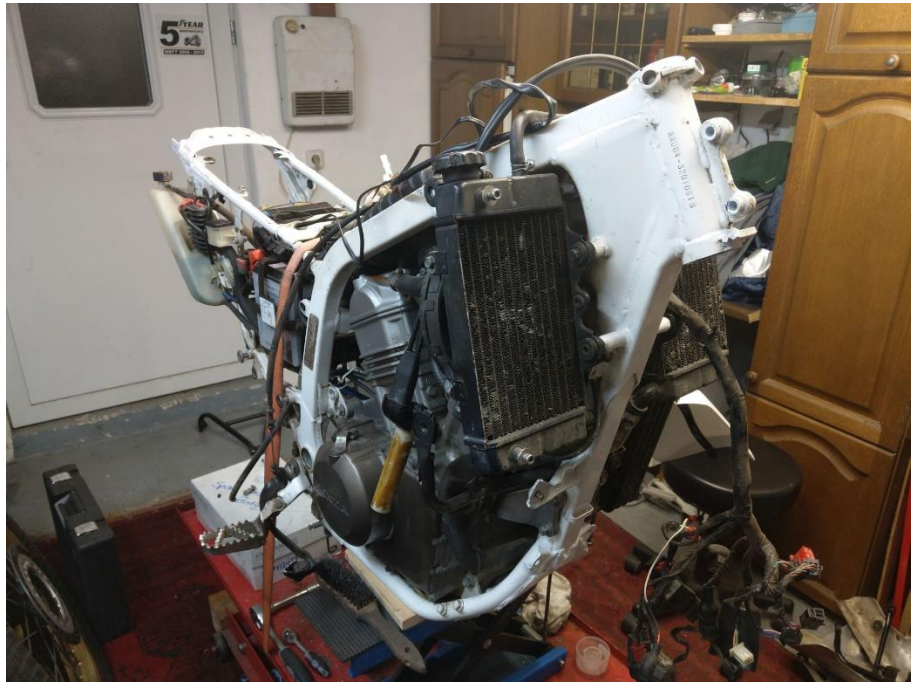
Ein Bild des Jammers…

bot meine gute, alte, 1992er Honda XRV750 Africa Twin zu Beginn des Jahres 2018.

Überall hatte sie Rost angesetzt, am Rahmen, an Anbauteilen, die Kette war ein schmutziger Strick, der Motorschutz verschrammt und ankorrodiert, der Tank hatte schon mehrere Beulen und Lackschäden, die Tasten am Tripmaster waren sporadisch mit Kleber geflickt, das Federbein stark verrostet, die Spritpumpe an den Kontakten stark abgebrannt, die Kabel der Heizgriffe kurz vor dem Abreißen usw. usf.

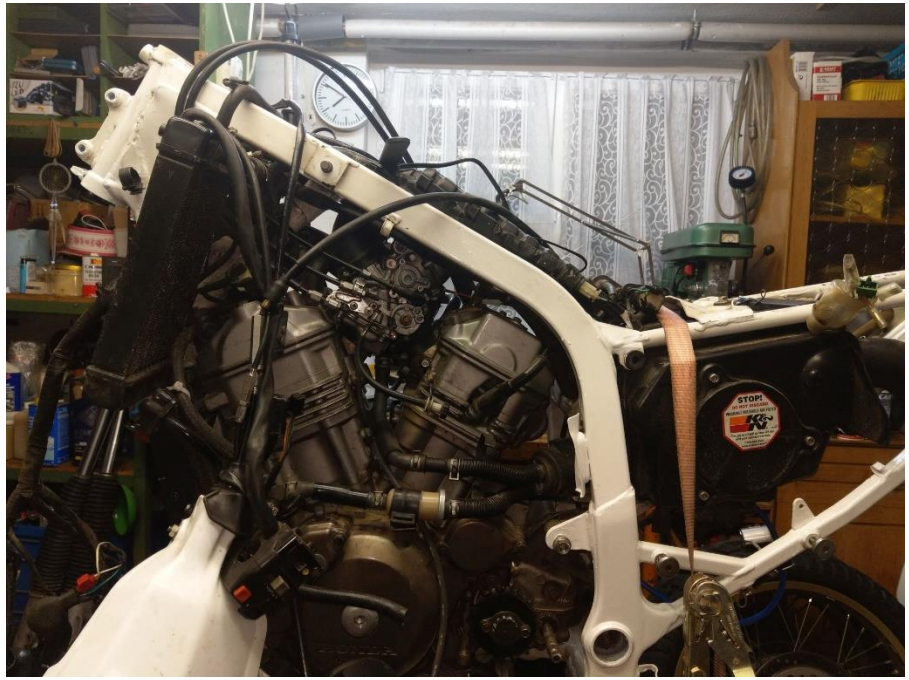
Das hatte meine RD4 nicht verdient. Jahre habe ich sie über winterliche Straßen gescheucht, über alle möglichen Rumpelpisten wie Parpaillon, Sommeiller, LGKS, Assietta geprügelt, beim Endurotraining in den Dreck geworfen.



Sie dann einfach in die Garage gestellt, als sie nicht mehr sauber lief und statt ihrer die BMW F800GS für die nächsten Touren nach Slowenien und in die Toskana benutzt.

Immerhin war meine „Queen“ bis auf das Gepatsche zum Schluß immer ordentlich und zuverlässig gelaufen und hat mich überall hingetragen.

Ich schämte mich und es gab Handlungsbedarf.



Als es draußen zu schneien begann, durfte sie zunächst auf die Hebebühne in der heimelig warmen Werkstatthöhle.

Die Bestandsaufnahme zeigte zunächst die Ursache für das Patschen beim Gaswegnehmen: Vergaser1 hatte sich seiner Leerlaufluftschraube samt Feder und Scheibe entledigt.

Die kam als erstes auf die Bestellliste.

Dazu: Verstellbare Kurzhebel für Kupplung und Handbremse, blau ummantelte Stahlflex-Bremsleitungen von Melvin, Ersatz für die beschädigten Gummihauben am Trippi, eine neue Benzinpumpe, ein Originalritzel von Honda um die Zähne der GAW möglichst lange zu erhalten, neue Auspuffdichtungen, weißer, schwarzer und goldfarbener Spezial-Lack, zwei neue Speichen für abgerissene am Hinterrad, einen gebrauchten Mosfet-Regler von einer Kawasaki ZX10R, Heizgriffe von Oxford, andere Lenkerendgewichte, neue Ansaugstutzen und drei Tuben Metallpolitur.

Einen fast makellosen Tank in passender Lackierung fand ich bei ebay für sensationelle 60 Euro, der musste lediglich innen etwas entrostet werden, eine blau bezogene Originalsitzbank (ich habe meine Tourenbank für mich aufgepolstert) von BenRD aus dem Forum FAT.

Motor- und Gabelöl habe ich immer vorrätig, den passenden Ölfilter auch.

Während ich via Internet Teile suchte, bestellte und kaufte, nahm ich das Motorrad bis auf den Hauptrahmen und den Motor auseinander.

Wie üblich, landeten die Teile zunächst in einer großen „to do“ – Kiste, bis sie im Lauf der Zeit, Stück für Stück instandgesetzt, lackiert, geputzt und poliert in die „done“ – Kiste umzogen.

Das Ganze zog sich über mehrere Monate, denn das Pensionärsdasein ist hart. Im März nach Ägypten, im Mai nach Slowenien, im Juni in die Toscana, im September in die Seealpen und das Nordpiemont, im Oktober in die Ägäis und im November wieder nach Nordafrika ans Rote Meer.

Für die offroad- und Schottertouren 2018 nutzte ich die beiden BMW F800GS und F650GS Dakar.

Das Jahr verflog regelrecht, aber trotzdem wurde das Häuflein im to do kleiner und das im done immer größer.

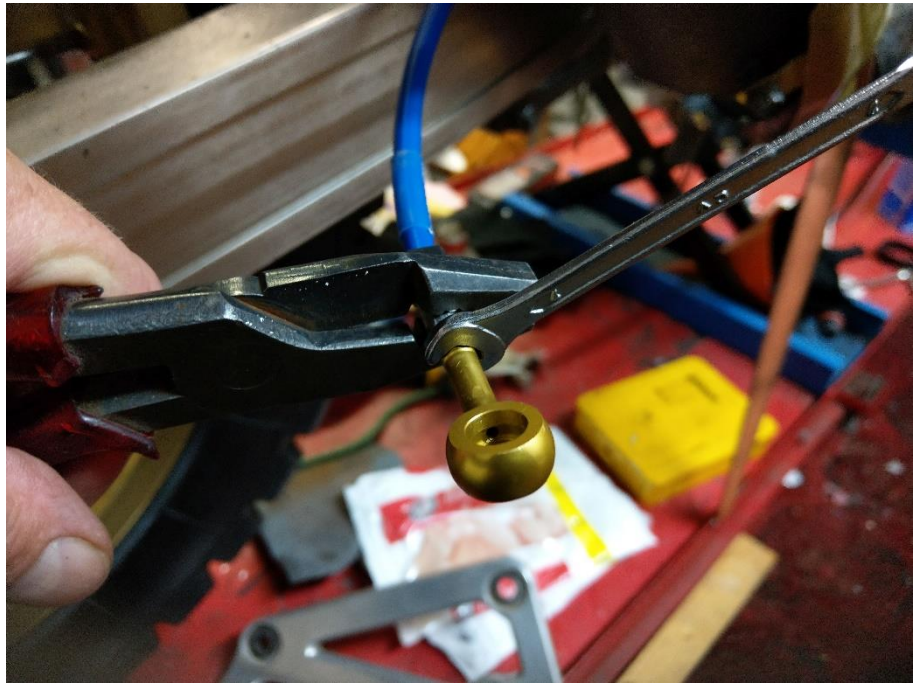
Auch verbrachte ich den einen oder anderen Abend geduldig mit Lackierarbeiten, bis auch die letzte, rostige Ecke am Rahmen, dem Heckrahmen, Ständer usw in frischem Weiß oder sattem Schwarz erstrahlten. Das Federbein wurde zerlegt, der Dämpfer geputzt und die Feder neu lackiert.

Die Schwinge wurde poliert, Bremssättel zerlegt und im Ultraschall gereinigt, Ventilspiel und Ultraschallreinigung der Vergaser sind obligatorisch, wenn ein Motorrad von mir auseinandergenommen wird.

Die Edelstahlkrümmer wurden von schwarzen Lackresten befreit und auf Hochglanz gebracht, die Hitzeschutzbleche wurden „vergoldet“

Mehr durch Zufall entdeckte Freund Erwin am Übergang vom Anschlußrohr zum Endschalldämpfer einen fast komplett herum reichenden, feinen Riss, lange hätte das nicht mehr gehalten.

Das wurde im WIG – Verfahren vom örtlichen Metallbaubetrieb perfekt geschweißt, die Firma erhielt dabei auch gleich den Auftrag für ein neues Geländer unserer Dachterrasse aus rostfreiem Stahl.



Dagegen war das Handgeld für die Schweißarbeit ein geradezu lächerlicher Betrag.

So flogen wir dann Anfang Oktober ins sonnige Marmaris, ich hatte ja noch genug Zeit, die Africa Twin zusammenzubauen, zumal die Sammlung fahrbereiter Enduros in meiner Garage noch um eine BMW R1200GS verstärkt worden war.

Dachte ich zumindest.

Nach der Rückkehr aus Marmaris war allerdings dann Eile angesagt, denn mich hatte dort per email eine Auftragsarbeit ereilt, ein Filmemacher aus Berlin suchte eine „besondere“ Enduro und ich sollte sie „bauen“.

Die Basis, eine Yamaha XT660 Ténéré war schnell gefunden und geholt, aber die „Queen“ musste vorher fertig werden.

Der Zusammenbau ging dann aber zügiger vonstatten, als ich dachte, lediglich das Zusammenpuzzeln von Federbein nebst Blechbüchse und Spritpumpe führte zu ein paar nicht salonfähigen Ausrufen im heimischen Schrauberkeller.

Aber ich hatte nichts vergessen, alle Teile lagen bereit.

Mit jedem Stück, das ich an die Queen schraubte, wurde das Grinsen in meinem Gesicht breiter. Was für eine Schönheit.

So befand auch der Mann von der GTÜ, denn das war der erste Anlaufpunkt, nachdem die Queen die Hebebühne für die Ténéré geräumt hatte. Die Anmeldefrist zur HU war bereits im Mai abgelaufen.

Selten hätte er ein derart gepflegtes Motorrad gesehen.

Wenn der wüsste…

Die erste Runde mit der „neuen“ Queen war der Hammer. Der Motor zieht wie ein Ochse, die neuen Oxford-Heizgriffe sind

super und die Bedienung mit den Kurzhebeln ist nach kurzer Gewöhnungsphase perfekt.

Jetzt steht sie wieder zwischen den drei GS'en, den Projektbikes Suzuki DR800BIG und Honda NX 650, sowie meinem Spielzeug Yamaha WR250 in der Garage.

Das Projekt XT 660 Z wurde rechtzeitig fertig und ist jetzt in Berlin.

Danach konnte ich ruhigen Gewissens wieder ans Rote Meer fliegen.

Irgendwann muss man sich ja auch von dem Stress erholen.

Africa Twin
HONDA
750
TUBE SPORTS

Africa Twin

Africa Twin
HONDA
750