



Honda XRV 750 Africa Twin og Yamaha XT 600Z Ténéré

To af de mest alsidige rejse-maskiner på markedet er Honda Africa Twin og Yamaha Ténéré. Touring Nyt har testet dem. Blandt andet i form af en tur til de svenske skove.



- Hvorfor køre på grus, når der findes asfalt? Den velnærede svensker med Saab og "husvagn" så spørgende på os. Vi kunne godt være kommet med en lang forklaring på, hvorfor vi denne dag i slutningen af april havde tilbragt timer med at finde og krydse op gennem Sverige på ikke-asfalterede veje. Men det var ved at være sent, vi havde først lige fået rejst teltet, og vi var temmelig sultne, så inden vi kørte på jagt efter mad, nøjedes vi med kort at mumle noget om, at det var sjovt. Hvis man kan finde på at spørge om den slags, kan man vel heller ikke forstå forklaringen alligevel.

Ligesom svenskeren, der havde svært ved at fatte, at nogen frivilligt opsøgte grusveje, når der var masser af asfaltveje, er der sikkert mange motorcyklister, som har svært ved at se det fornuftige i at give fra cirka 70 til over 100.000 kr for en rejse-enduro, når man kan få langt hurtigere maskiner til samme pris. Men man kunne også vende spørgsmålet om og sige: Hvorfor nøjes med asfalt, når der også findes grus!?

Mennesker med den sidstnævnte holdning bliver der tilsyneladende flere og flere af, og derfor laver så at sige alle MC-fabrikker rejse-maskiner, som er velegnede til både asfalt- og grusvejskørsel.

Det er dog kun et begrænset antal af disse modeller, som findes på det danske marked, og foreløbig har interessen for den slags maskiner været forholdsvis behersket herhjemme. Men interessen ser ud til at være stigende, og da der viste sig en mulighed for at låne to forskellige typer "eventyr" modeller samtidig, læsede vi campingudstyret på dem for at rejse-teste dem og drog to

mand af sted med kurs mod Värmlands og Dalarnes skove.

Det var ikke meningen at lave en egentlig sammenlignende test, hvor det gjaldt om at afgøre, hvilken af de to maskiner, der var bedst. Da der var tale om en Honda XRV 750 Africa Twin til 105.500,- kr og en Yamaha XT 600 Z Ténéré til knap 69.000,- kr skulle resultatet vel være givet på forhånd. Det der var hovedformålet med rejsen mod nordøst, var at fastslå, hvilke stærke og svage sider denne type MC har på en langtur.

Skal der endelig udnævnes en test-vinder, må det blive XRV'en. Først og fremmest fordi den har mere motorkraft og følelsesmæssigt virker lækrere end Ténéré'en. Men i praksis viste der sig ikke at være den helt store forskel på de to modellens evne til at klare opgaverne.

Sendte man de to maskiner på en ekspres-tur ad motorvejene ned gennem Europa, er der ingen tvivl om, at Honda'en på grund af sine større fartressourcer og rolige motorgang ville være den rareste at køre på. Også på større landeveje fungerer XRV'en mere overbevisende end XT'eren. Men kommer man ud på mindre veje, er Yamaha'en ikke så let at hamle op med, og under forhold, hvor vægten spiller en afgørende rolle, er den endda Honda'en overlegen.

På faste jordveje kan Honda'en stadig klare sig på grund af den større motorkraft, men på løsere underlag af for eksempel sand eller småsten, som hyppigt forekommer i Sverige, er Yamaha'en lettere at styre. Også på meget ujævne og opkørte spor er den betydelig lettere enstamper noget nemmere at have med at gøre end

V2'eren.

Ingen af de to er i øvrigt særligt velegnede i decideret terræn eller på mudret underlag. Dels fordi de her begge er for tunge - Honda'en selvfølgelig mest. Dels fordi de begge af hensyn til køreegenskaberne på asfalt er forsynede med forholdsvis tæt-mønstrede dæk. Der er altså tale om rejsemaskiner, som kan klare forholdsvis barske forhold, men egentlig off-road maskiner er det på ingen måde.

Africa Twin motoren har et solidt bundtræk. Ved almindelig landevejskørsel behøver man stort set ikke bruge gearskiftet. Hvis man kører afslappet i nogenlunde samme tempo som den øvrige trafik, er der normalt heller ikke behov for at gear ned ved overhalingen.

Selv med bagage kan motoren trække op fra 2.000 o/m i 5. gear. Helt herved kan man godt fornemme nogle typiske V2-rystelser i maskinen, men allerede fra 3.000 o/m er trækkel helt jævnt og blødt, og så er der ikke meget V2-agtigt tilbage ved motoren. I forhold til XT'ens grovere motorgang må Honda motoren nærmest siges at arbejde som en turbine.

Honda'en er også hurtigere og betydelig kvikkere i accelerationen end Yamaha'en, men da det elektroniske måleudstyr blev taget i brug, måtte vi til nogen forbauselse konstatere, at Africa Twin'en var langsommere i accelerationen, end den Transalp vi testede i 1988, og med hensyn til tophastigheden på 167 km/h var den kun 3 km/h højere end Transalp'ens. Forklaringen skal nok søges i, at XRV'en er en del større og tungere end sin ældre, men mindre bror, Transalpen.

Støddæmpere slides langsomt!

Resultatet kommer meget hurtigt!

Slidte støddæmpere holder ikke motorcyklen "fast" til vejen

KONI

støddæmpere sikrer dit vejgreb for kr. **1098,-**

TLF. 74 40 48 61 anviser nærmeste forhandler



Sammenlignet med Yamaha's Super Ténéré (test TN 3/89) er Africa Twin'en heller ikke nogen hurtig maskine. Bundtrækket i de enkelte gear er stort set det samme, men bruger man gearskiftet, er Super Ténéré'en noget kvikkere og hurtigere end Honda'en. Under testen var der dog på intet tidspunkt nogen, som sad og manglede kræfter hos Honda'en. Den har, hvad der skal til for at være effektiv på de større veje og sjov på de mindre.

Den 1-cylindrede Yamaha motor stamper naturligt nok noget hårdere i det end Honda'ens V2'er, og det kan næsten konstant mærkes i form af rystelser i styr og fodhvilere. Man kan gå ned til cirka 2.400 o/m i højt gear, og allerede herfra er der et pænt træk til rådighed. Rigtig effektivt og blødest er trækket fra omkring 3.200 o/m. Normalt løber maskinen forholdsvis ubesværet op i nærheden af tophastigheden på 155 km/h, men med to mand og bagage går den død omkring 130, hvis der er nogen modvind.

Op til omkring 110 km/h virker vibrationerne ikke egentlig irriterende, men ved konstant kørsel med højere hastighed fik to ud af tre af testfolkene en generende kriblen i højre hånd. Den tredje, som prøvede Ténéré'en over læn-

gere afstande, havde overhovedet ingen problemer med vibrationerne.

Det havde han heller ikke på Africa Twin'en, mens to andre af og til var stærkt generede af de forholdsvis højfrekvente vibrationer, som ved kørsel med konstante hastigheder i perioder gav en meget ubehagelig summen i gashånden. Til trods for den blødere motorgang var problemet, ved de hastigheder som der blev kørt mest med under testen, størst på Honda'en. Det skal bemærkes, at ved langsom kørsel, og når hastigheden hele tiden varierende, var der ingen, der havde problemer med vibrationer på nogen af maskinerne.

Begge maskiner har et bredt styr, og man sidder med helt opret overkrop. Yamaha'ens fodhvilere sidder noget længere fremme end Honda'ens, og det giver forskelle i benstillingen. På begge maskiner er den afslappet, men de, der prøvede at skifte direkte fra den ene til den anden, foretrak Honda'ens mere tilbagetrukne fodhvilereplacering.

Honda'ens sæde har en hård polstring, mens Yamaha'ens er blødt polstret. I det lange løb er resultatet dog det samme. Man bliver om bags på begge. Alt efter antallet af pauser typisk efter 3-5

Vejen fortsætter over en sø ved hjælp af en kabelfærg. Transporten er gratis.

timers kørsel.

Et par, der udelukkende kørte XRV'en i Danmark (Fyn-Skagen var længste etape) var udmærket tilfreds med komforten både på den forreste og den bageste del af sædet. Et andet par, som kørte knap så langt på Yamaha'en var stort set også tilfredse med sædet på denne, selv om de mente, at det burde have været lidt længere. Men begge Sverigesfarerne var enige om, at hverken sædekomforten på Honda'en eller Yamaha'en lever op til det, man kan forvente af maskiner, som er beregnet til langture. Sidder man en hel dag på de modeller, kan man nå at blive rigtig godt øm bagi.

Den samme forskel i filosofi, som kendetegner sædepolstringen, genfindes i maskinernes affjedring. Honda'ens affjedring er betydelig hårdere end Yamaha'ens. Når man sætter sig op på Yamaha'en synker den mærkbart i fjedrene, mens Honda'en kun giver sig lidt.

Begge forgafler har mulighed for luftunderstøtning, men vi brugte det ikke på noget tidspunkt under testen. Skal man køre med

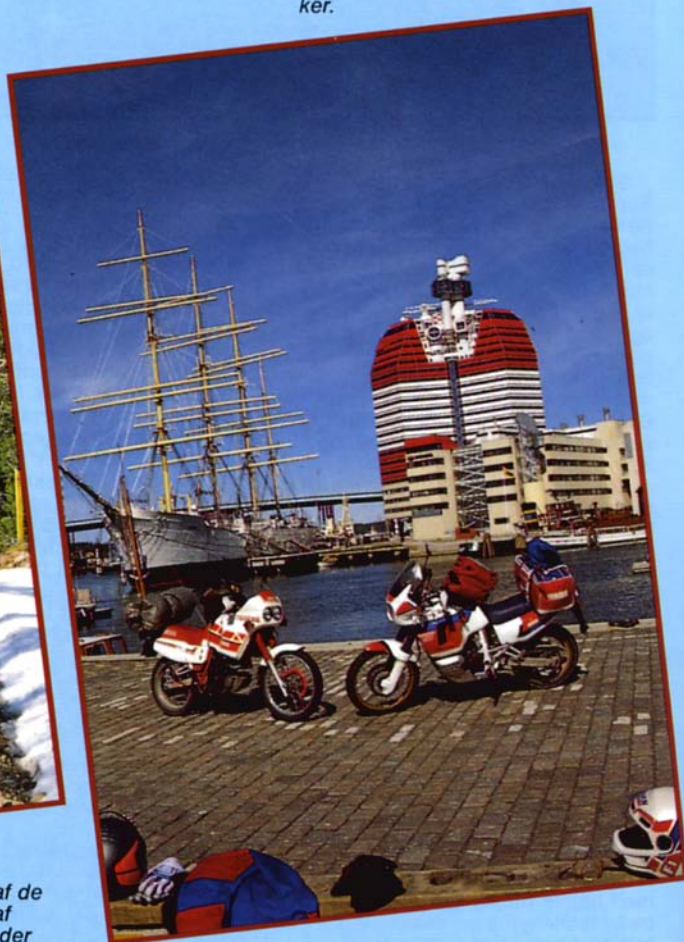


Øverst: Yamaha'en i højt tempo på en grusvej med løse sten. Det støver en del.

Herunder: De to maskiner på havnen i Göteborg. Hvis der kun skal være føreren på dem, er der god plads til bagage selv uden sidetaske.



Herover: Africa Twin'en på en af de grovere grusveje. I slutningen af april lå der endnu sne flere steder langs vejene.



fuldt læs på meget ujævne stræk, vil det dog sikkert være en fordel at pumpe lidt luft i gaffelbenene.

Begge modeller har også regulbar dæmpning ved mono-bag-hjulsaffjedringen. Yamaha'en holdt vi konstant i standardindstillingen, da den virkede fint under alle forhold. Honda'ens bagdæmpning eksperimenterede vi lidt med i starten, men da det faktisk ikke var til at mærke forskel på, om den stod på hård eller blød, lod vi den stå på blød, da afstemningen her var rigelig fast.

I forhold til, hvad man kan komme ud for andre steder, er danske veje jævne og gode, så her mærker man ikke så tydeligt, at Africa Twin'en har en temmelig hård affjedring. Så ved almindelig kørsel her i landet virker den ikke ukomfortabel. Men specielt hvis der køres friskt på asfalterede veje med store bule eller huller, slipper der nogle ordentlige slag igennem baghjul-af-fjedringen. Honda'ens afstemning er mere rettet mod at opnå gode køreegenskaber med en tydelig fornemmelse af, hvad der sker mellem hjul og underlag, end mod at opnå komfort. - På det område adskiller den sig meget fra Transalp'en, der har en blødere og mere komfortabel affjedring, men ikke så effektiv en dæmpning.

Yamaha'ens affjedring er betydelig blødere end XRV'ens, og den er bedre til at fange bratte ujævnheder. Desuden hjælper det blødere sæde også med til at afbøde stødene.

Selv om Yamaha'en er stabil og kan køres virkelig friskt på småvej, så udstråler den ikke samme overlegenhed som Honda'en, når den køres friskt. XRV'ens styring virker helt sportsagtig og mere præcis. Man fornemmer bedre, hvad der foregår mellem dæk og vej, og der er en kvikkere og mere direkte forbindelse mellem gas-håndtagets bevægelser og baghjul end på Yamaha'en.

Dette er medvirkende til, at Africa Twin'en generelt set føles lettere og sjovere at køre på jordveje. Dog var Yamaha'en lettere at have med at gøre på belægninger med løse sten og i meget ujævne og opkørte spor.

Ved kørslen i Sverige viste det sig dog, at der i praksis ikke var nævneværdig forskel på, hvordan de to maskiner klarede sig på småvejene. Uanset om det var asfalterede eller ej, og uanset om der blev kørt med eller uden bagage. Der var aldrig tale om, at den ene måtte vente på den anden.

De to modeller har det til fælles, at de i forhold til traditionelle sports- og touringprægede maskiner er usædvanlig effektive og sjove at køre på ikke-asfalterede veje. Hvadenten det er helt faste jordveje, som der er en del af nordpå, eller grusveje med en løsere overflade. Selv på temmelig ujævne jord-/grusveje og med bagage er det ofte muligt at køre

100 km/h eller mere på de lige stræk. Når der blev leget lidt nære hastighederne ikke helt sjældent op på ægte 120-130 mellem kurverne. Rejse-enduroerne nærmest flyver hen over ujævnheder, som ved samme hastighed ville sende traditionelle cykler ud i en livstruende slingrevals. Maskiner af Ténéré og Africa Twin typen er dyre i forhold til almindelige MC'er, men hvis man bruger dem uden for asfalterede veje, så får man noget for de ekstra kroner. Uden for den slagne (asfalt)vej er de uovertrufne som touring-maskiner.

Rejse-enduroerne er meget velkørende, praktiske og alsidige, men for folk under middelhøjde har de et alvorligt minus: De er meget høje. Det gør det for det første vanskeligt at komme op på dem, og for det andet sværere at få sikkert fodfæste, når man sidder på dem.

Specielt Africa Twin'en kræver en vis benlængde for at man kan beherske den, når man holder stille. Selv folk med forholdsvis lange ben skal vælge deres stoppe- og vendesteder med omtanke. Hvis man holder, så der er langt ned ved siden af cyklen, risikerer man at komme så meget ud af balance, at man ikke kan holde sig selv og cyklen oprejst. Problemet er ikke så udpræget på Ténéré'en, fordi den synker meget mere i fjedrene, når man sætter sig på den.

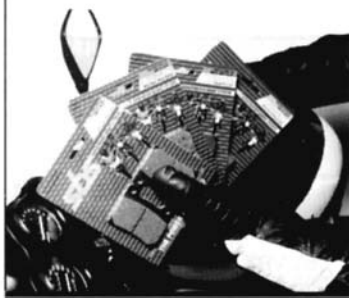
Når de først ruller, vil selv små personer ikke have svært ved at kontrollere maskinerne. De er meget lette at komme rundt i trafikken og om hjørner med. Det gælder også Honda'en, selv om den faktisk er temmelig tung.

Ske hva' der vil

sbs
SCANDINAVIAN BRAKE SYSTEMS

ska' der til

Kontakt din MC-forhandler
- han har dem.



THE POWER TO STOP YOU

CVP
Horsens MC-Service

SCT. HELENEVEJ · 8700 HORSENS TLF. 75 61 81 11

MOTOMOD PIRELLI

LEM UVEX METZELER



Autoriseret forhandler af:

SUZUKI YAMAHA KAWASAKI MZ

VI SENDER
OVER ALT !

ALT I MC-UDSTYR og MC-TILBEHØR

Hvad vi ikke har på lager skaffer vi fra dag til dag

KØB & SALG

REPARATIONER og SKADER

PÅ ALLE MÆRKER

Åbningstider: Mandag - torsdag: kl. 8 - 17.
Fredag: kl. 8 - 19. Lørdag: kl. 9 - 12.

Data for:

Honda XRV 750 Africa Twin og Yamaha XT 600 Z Ténéré

MOTOR:

Type: Vandkølet, 52° V2 4-takt m. 76° forsatte krumtapsøler
 Slagvolumen: 742 ccm
 Boring x slag: 81,0 x 72,0 mm
 Kompressionsforhold: 9,0:1
 Effekt: 59 hk (43 kW)/7.500 o/m
 Max. drejningsmoment: 6,2 kgm (61 Nm)/5.500 o/m
 Middelstempelhastighed v. 7.500 o/m: 18 m/sek
 Knastakslær: 1 overliggende pr. cylinder
 Antal ventiler: 6
 Lejer: Glidelejer
 Plejstangslejer: Glidelejer
 Smøring: Vådsump
 Karburatorer: 2 stk. 34,4 mm Keihin VD G8 A

luftkølet 1-cyl. 4-taktmotor med balanceaksel
 595 ccm
 95,0 x 84,0
 8,5:1
 46 hk (33,8 kW)/6.500 o/m
 5,2 kgm (51 Nm)/6.000 o/m
 18,2 m/sek
 1 overliggende
 4
 Glidelejer
 Glidelejer
 Tørsump
 1 stk. 27 mm dobbeltkarburator

TRANSMISSION:

Primær: Tandhjul
 Udvx.: 1,7631 (67/38)
 Kobling: Våd flerplade
 Antal gear: 5
 Udvx.: 3,0833/2,0625/1,550
 1,2727/1,0833
 Sekundær: 2,8750 (46/16)
 O-ringskæde
 Totaludveksling i 5. gear: 5,4915
 Hast. v. 1.000 o/m i 5. gear: 21,97 km/h

Tandhjul
 2,387 (74/31)
 Våd flerplade
 5
 2,583/1,588/1,200
 0,955/0,792
 2,667 (40/15) O-ringskæde
 5,042
 23,27 km/h

STEL m.m.:

Steltype: Enkelt lukket stålstel med dobbelt underrør
 Affjedring, for: Teleskopgaffel (Ø 43 mm)
 Vandring: 220 mm
 Affjedring, bag: Pro-Link
 Vandring: 210 mm
 Efterløb: 113 mm
 Kronrørsvinkel: 62° 24'
 Akselafstand: 1.565 mm
 Sædelængde: 650 mm
 Sædehøjde: 880 mm
 Dæk, for: 90/90-21
 Dæk, bag: 130/90-17
 Bremseser, for: Dobbeltskive
 Bremseser, bag: Enkeltskive

Enkelt lukket stålstel med dobbelt underrør
 Teleskopgaffel (Ø 43 mm)
 255 mm
 Mono-Cross
 225 mm
 109 mm
 52,5°
 1.460 mm
 630 mm
 880 mm
 3.00 S21
 120/80-18
 Enkeltskive
 Enkeltskive

EL-UDSTYR:

Tænding: Kontaktløs CDI
 Generator: 360 W
 Batteri: 12V 14 Ah
 Start: El-start
 Forlygte: 2 x 60/55 W

Kontaktløs CDI
 180 W
 12V 12 Ah
 El-start
 2 x 35/35 W

MÅL og VÆGT:

Vægt, tom: 210 kg
 Vægt, fuldtanket: 233 kg
 Tilladt totalvægt: 429 kg
 Lasteevne: 196 kg
 Tankkapacitet: 24 liter
 Oliekapacitet: 3,2 liter

169 kg
 185 kg
 365 kg
 180 kg
 23 liter
 2,4 liter

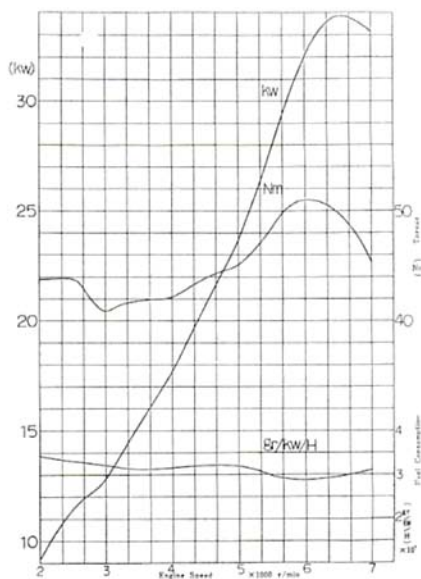
PRÆSTATIONER og FORBRUG:

(Målt m. 177 cm, 85 kg fører i lædertøj. Gennemsnit af kørsel i 2 retninger)

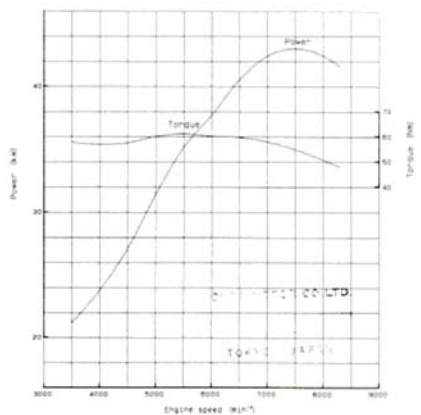
Tophastighed: 167 km/h (166/168)
 Acceleration: 0-60: 1,9
 0-80: 3,4
 0-100: 5,6
 0-120: 8,1
 0-150: 18,0

155 km/h (152/157)
 2,6
 4,2
 6,7
 10,7
 35,9

Yamaha XT 600 Z Ténéré



Honda XRV 750 Africa Twin



Mellemaccelerationer:

Område km/h	Sekunder i			3.gear	4.gear	5.gear
	3.gear	4.gear	5.gear			
60-80	1,7	2,2	2,6	2,2	2,9	4,1
80-100	1,9	2,4	3,1	2,3	3,2	4,9
100-120	2,9	2,9	3,5	-	3,8	6,5
120-150	-	-	9,0	-	-	-

Benzinforbrug: 14,6-18,1 km/lit. 16,7-21,5 km/lit.

(afhængig af køremåde)

Gennemsnitligt testforbrug:

16,4 km/lit.

19,0 km/lit.

Benzintype:

Blyfri oktan 91 el. højere

Importør: Vilh. Nellemann A/S

Ravnvej 40, 8240 Risskov

Tlf. 8617 4100

Pris:

105.500 kr plus lev. 1.165,- kr.

Pris uden afgift: 41.000,- kr.

Blyfri oktan 92 el. højere

Yamaha Motor Denmark A/S

Hestehaven 1, 5000 Odense

S. Tlf. 6613 9713

68.645 kr plus lev. 1.165,- kr.

27.837,- kr.

En præsentation af Honda XRV 750 Africa Twin findes i TN 2/90.

En kort præsentation af Yamaha XT 600 Z Ténéré findes i TN 7/87 og 1/88.

Honda'en på en næsten nyreven jordvej. På sådan en vej kan den køre lige så stærkt som på mange asfaltveje.

Begge cykler står desuden fint fast i kurverne, og der er masser af frigang at tage af.

Stabiliteten er også helt tilfredsstillende. Selv ved høj hastighed er der ingen uro at spore i nogen af dem. Hverken når det går ligeud eller i kurver. Specielt Honda'en føles dejlig sikker og overbevisende ved høj hastighed i lange, bløde kurver. For begge modeller gælder, at stellet og affjedringen er "hurtigere" end motoren.

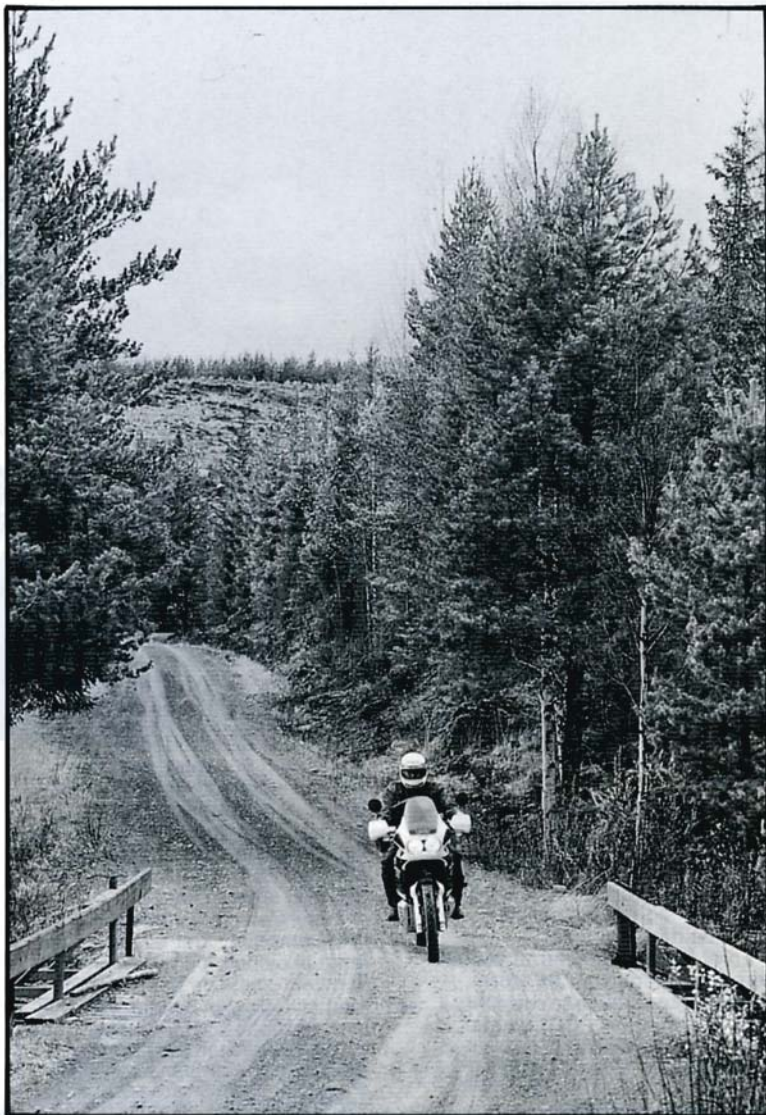
Gearskiftet er ikke nogen udpræget nydelse på nogen af modellerne, men må nøjes med betegnelsen "jævnt gode". Honda'ens skiftebevægelser er lange. En enkelt prøvekører havde i starten en tendens til at havne i frigearet, når der ved rolig kørsel skulle skiftes fra 1. til 2. gear. To andre var ude for, at maskinen enkelte gange sprang ud af et af de højere gear. Men så snart man får vænnet sig til gearskiftet, er der ingen problemer med det, og det er altid let at finde frigearet.

Det var det ikke på Ténéré'en i starten. Indtil man fik vænnet sig til at give den rigtige håndfuld mellemgas, kunne man godt komme ud for at skulle fiske flere gange frem og tilbage for at komme fra 1. eller 2. til frigearet. Selve bevægelserne er korte og præcise på Yamaha'en, men gearskiftet går lidt stramt.

Den lille vindskærm på XT 600 Z'eren ser ikke ud af meget. Men den virker faktisk, idet den tager det værste vindtryk. Den giver lidt vindstøj og træk omkring hjelmen, men gør det mindre anstrengende at sidde opret ved høj hastighed.

Vindskærmen på Africa Twin'en er noget bredere og større, og den tager det meste af vindens tryk på kroppen. Men den giver temmelig meget vindstøj, og føre, som er over 180 cm, kan tydeligt mærke vindpresset på hjelmen ved højere hastigheder. Som helhed må mini-kåberne dog siges at være et plus for begge cykler.

Både XT'eren og XRV'eren har en skivebremse ved baghjulet.



Begge er "gearet", så de er lette at dosere på jord. Hvilket betyder, at der skal trædes pænt til for at opnå maksimal virkning på asfalt.

Honda'en har to skivebremses ved forhjulet, og bremsevirkningen er betydeligt kraftigere, end det er normalt på off-roadere og lignende. Men ved maksimal nedbrems-

ning på asfalt fra høj hastighed skal der trods alt klemmes godt til på håndtaget, og det er alligevel begrænset, hvor megen bremsekraft fordækket kan overføre, så XRV'en har trods alt ikke samme bremseevne som en moderne sportsmaskine. Til gengæld er også forbremsen nem at betjene

Til sammenligning:

	Topphast. km/h	0-100 sek.	80-120 i 3/4/5 gear sek.	Forbrug km/l	Pris kr.
Honda XRV 750	167	5,6	4,8/5,3/6,6	16,4	105.500,-
Yamaha XT 600 Z	155	6,7	- /7,0/11,4	19,0	68.645,-
Honda Transalp	164	4,9	4,2/4,5/5,5	15,4	uds. i DK
Suzuki DR 750 S	161	5,5	4,5/5,6/8,2	16,3	-
Yamaha XTZ 750	184	4,4	4,1/5,5/6,6	13,6	103.540,-



XT 600 Z instrumentpanelet. Det er chokerknappen, som sidder til venstre. Der er informationslamper for blinklys, fjernlys og frigear.

på jord. Her kan den faktisk godt bruges, uden at man behøver at være særlig nervøs for at hjulet blokerer.

Yamaha'en har kun én skive foran. Også den er let at dosere på såvel jord som asfalt, men den kan ikke mobilisere nær samme bid som XRV forbremsen, og gaffelen vrider sig en del, når der bremses hårdt på asfalt.

En af behagelighederne ved at køre rejse-enduro er de store benzintanke. Man kan normalt køre et stykke over 300 km, før man skal begynde at tænke på at få tanket op.

Ved fælleskørslen i Sverige gik Yamaha'en typisk omkring 2,5 km mere på literen end Honda'en. I gennemsnit kørte Yamaha'en over de i alt cirka 2.500 test-km 19,0 km pr. liter, mens Honda'en kørte 16,4.

Ingen af de to modeller er udstyret med et centralstøtteben. Det kan købes til Honda'en, men det er den, der har mindst brug for det. Sidestøtten fungerer nemlig udmærket, og i daglig drift sparer man kun centralstøtten, når der skal smøres kæde.

Ténéré'ens sidestøtteben fungerer jammerligt. Det er nemlig for langt til cyklen, og hvis man ikke konstant passede på, hvordan man stillede den fra sig, ville cyklen ofte vælte over til højre. Det er os en gåde, hvordan verdens næststørste MC-fabrik med et

stort antal højt kvalificerede mennesker i hvert design-team kan slippe sådan noget løs på markedet. Naturligvis kan man forholdsvis let selv klare problemet ved at skære et stykke af benet, men alligevel . . .!

Ellers fungerer Yamaha'ens udstyr tilfredsstillende. Lyset er godt, omend ikke helt så godt som Honda'ens. Specielt nærløst nyder på begge maskiner godt af, at der er to lygter. Her er et eksempel på, at de danske myndigheder har udvist større fornuft end de fleste andre europæiske lande ved at tillade brugen af to forlygter samtidigt.

XT 600 Z'eren har noget så sjældent som instrumenter, der viser for lidt. Såvel omdrejningstælleren som speedometeret og kilometertælleren på prøvecyklen viste 1-2% for lidt. Når speedometeret viste 100 kørte maskinen faktisk 102, selv om det originale fordæk var noget slidt.

Prøve-XRV'en var mere normal på det område. Speedometeret viste 4-5% for meget, mens omdrejningstælleren viste så godt som fuldstændig korrekt.

XRV 750'ens udstyr føles generelt særdeles gedigent og vel-fungerende. Den eneste nævneværdige "kikser" er placeringen af nedblændingskontakten, der sidder lidt skævt for tommelfingeren. Til gengæld kan man så glæde sig over et par kvalitets-spejle, som giver et godt og næsten roligt billede bagud. Ténéré'ens spejle er ikke af helt samme kvalitet, men de kan gå an, selv om de ved visse omdrejningstal bliver angrebet af vibrationer.

Resultatet af skovturen til Sverige var specielt interessant på to områder. For det første fik vi bekræftet tidligere antagelser fra

Stærk nok til at vinde VM road race!

Stærk nok til dig?



RK kæden er den stærkeste kæde med et minimum af vedligeholdelse.

Standard monteret på næsten alle japanske motorcykler.

En O-ringskæde, der holder 20-30.000 km er hverdagskost!

Kædekit m. alm. kæde + tandhjul fra kr. 339,50

Kædekit m. O-ringskæde + tandhjul fra kr. 633,00

TLF. 74 40 48 61
anviser nærmeste forhandler



tests af Honda Transalp, Suzuki DR 750 S og Yamaha XTZ 750 om, at maskiner af rally- eller eventyrrejse typen er det helt rigtige valg, når turen går udenfor den jævne asfalt. Men for det andet led vores romantiske holdning til den slags maskiner et knæk: Sæderne er ikke gode nok, når man skal sidde på dem mange timer hver dag. Det betyder, sammenholdt med at man får mere motor-kraft for pengene i en traditionel touring-maskine, at vi ikke ubetinget kan anbefale rejse-enduroerne frem for de mere almindelige modeller.

Ørken-racer designet er på mange måder praktisk, men for at få fuldt udbytte af maskiner som Honda XRV 750 Africa Twin og Yamaha XT 600 Z Ténéré, skal man bruge dem uden for den almindelige slagne vej. Gør man det, får man dog virkelig noget for sine penge, og man kan næppe anskaffe sig noget bedre end en MC af denne type til et småvejskrydstogt op og ned gennem den skandinaviske halvø. Eller til bjergtouring på småveje. Eller til . . .

Skryd

Ténéré'en i hjemlige omgivelser. Den runde tingest på styret er det elektroniske måleapparat.



-vi opfylder dine
drømme

skjern
**Motor
Cykler**

Smedevej 5. 97 35 18 09