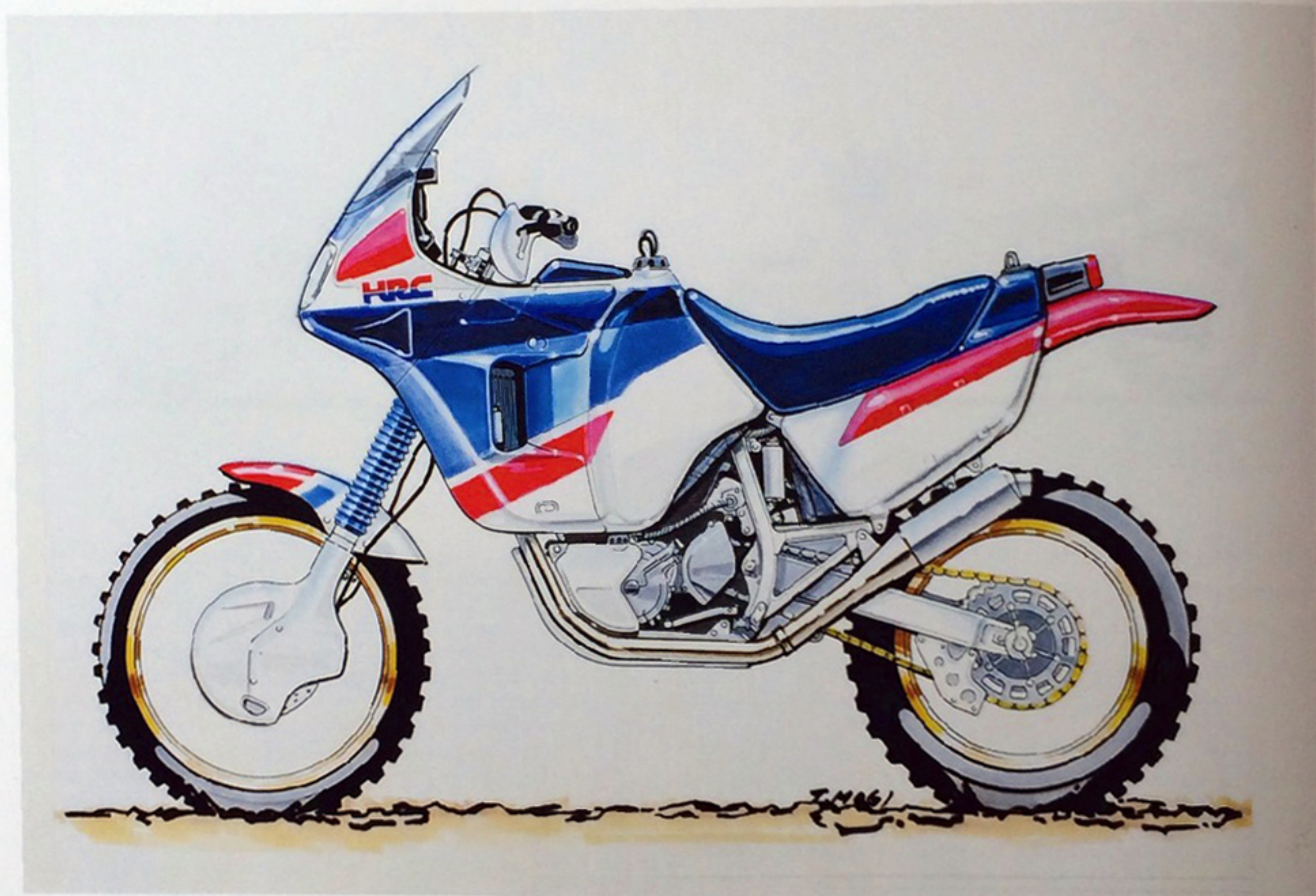


1988 ホンダ アフリカツイン

1988 Honda XRV650 Africa Twin



「ヨーロッパのライダーたちが地中海を越えてアフリカの大地まで走って行く」
そんなイメージを表現するマシンを作ってくれ!

Create a machine that expresses the image of European riders crossing the
Mediterranean and racing across the vast African continent!

過酷なアドベンチャーラリーを制することになる “パリ・ダカール” レーサーの開発にかかわる。

使い勝手の良さ、走りの楽しさと広い行動半径。その存在感とともに世界のオン・オフツアラーファンを魅了したアフリカツイン。それを可能にしたのは、こだわり抜いた世界観と作り込みの結果だった。

デザインを担当した茂木朝則はしっかりと口調で語り出した。

「Hondaは、当時、欧州で人気となっていたオン・オフセグメントのフラッグシップクラスでシェア拡大を狙っていました。単気筒モデルでは、ライバルと肩を並べるところまではゆく、でも頭抜けたところまでいかない。そこでXLV750Rを投入します。XLV750Rは研究所のオンロードモデルを作る部署でデザインしました。シャフトドライブ、Vツインエンジン、出来上がったパッケージとしてはバネ下重量、いやそもそも車重自体が重く、スポーティーなイメージに直結しなかった、という反省点がありました」

当時、パリ・ダカールラリーは、ヨーロッパからアフリカを走る壮大なアドベンチャーとしてヨーロッパ中で注目を集め、市販車の動向にも大きな影響を与えていた。市販されるモデルにラリーイメージを装うものが次々と現れ、このアドベンチャーラリーでの成否が無視できないものとなっていた。

1979年に始まったラリーだが、実はHondaも'82年にXR500Rで勝利を収めている。しかしその後は善戦するも、排気量に勝るBMWの後塵を拝していた。そこでHondaは、'84年の暮れにVツインを搭載したワークス・マシンの開発を決断した。'86年のラリーに向け“パリダカ”レーサー、NXR750を送り出すのである。

「NXRのクレイ製作に携わりました。前後に燃料タンクを備え、それぞれ100リッターの容量も取れるくらいのつもりで作ってくれ、と言われこれでもかと粘土を盛りつけた記憶があります。その当時HRCのレーサーの造形にはデザイン部門は関わっていませんでしたが、NXRではデザインという部分にトライしていたのです。ただこの時点では、市販車に直結するような流れはありませんでした。とにかく“ラリーに勝つんだ！”と」

1986年、第8回を迎えたパリ・ダカールラリーは過酷さを増し、パリからセネガルのダカールまで22日間、1万5000キロという長大なラリーになっていたが、サハラと格闘するこのラリーでNXR750は、見事優勝を飾る。

Developing a 'Paris-Dakar' racer to conquer that grueling adventure rally.

Easy to use, fun to ride, and offering an extended cruising range together with a commanding presence, the Africa Twin is loved by both on- and off-road touring fans the world over. What made it all possible was the will to maintain one's highest standards to the end, with craftsmanship the result.

Tomonori Mogi was in charge of its design, and gives a candid account of the work involved.

“At the time, Honda was aiming to expand its market share in the flagship class of the growing Adventure Touring segment of the market, which had become extremely popular in Europe. Our current single-cylinder models stacked up well against rival machines, yet couldn't quite take the lead. Then the XLV750R debuted in the European market. The XLV750R was designed by a Honda R&D group that was mostly involved with on-road models. With its V-twin engine, shaft drive and excessive unsprung weight, it had a lot of weak points, and was quite heavy, so nobody could really consider it to be viable in the dirt.”

The Paris-Dakar Rally was also attracting a lot of attention in Europe as an international adventure stretching across a vast territory that extended from Europe into the heart of Africa, and it was also having a large impact on motorcycle buying trends at the time. Models offering a rally-style image were appearing regularly, so the tremendous influence of this adventure rally just could not be ignored.

The first Paris-Dakar Rally was held in 1979, and Honda scored a prestigious win in 1982 with its XR500R model. However, after that it was an uphill battle, as it was greatly outclassed by the larger engine capacity of the BMWs. So, toward the end of 1984, Honda decided to develop a Factory machine powered by a V-twin engine. This decision resulted in the NXR750, which Honda dispatched as a Paris-Dakar racer to the 1986 rally.

“I took part in creating the clay mock-ups of the NXR. It mounted fuel tanks at both the front and the rear, and I remember making giant clay models after being told to tackle the job with the intent of achieving a huge 100 liter fuel capacity. The design section wasn't involved in modeling HRC racers at the time, but still attempted design work on the NXR. There was no effort at that time to directly connect our work to production models. The idea was to win the rally!”

The 1986 Paris-Dakar rally, then into its eighth year, was even tougher than before, being an extremely long rally of 22 days and 15,000 kilometers from Paris to Dakar, the capital of Senegal. However, the NXR750 performed magnificently in this battle with the Sahara desert, and scored Honda a major win at the rally.



「パリ・ダカールラリーのイメージを取り入れ、オン・オフでカウル付き、新しいコンセプトを持ったモデルを作ろう」

「“バリダカ”勝利の翌年、オフロードモデルを担当する開発チームで作ったのがトランザルプです。エンジンはVT500を発展させた600ccの水冷Vツインで、使い勝手に合わせて特性を変えています。コンセプトは“休日にはアルプスを越えて地中海まで遠乗りする”そんなイメージです。ベースは“バリダカ”のイメージでした」

そのトランザルプ600Vは大ヒットを記録する。ラリーイメージを持たせつつも、日常使いで便利なクリーンさも同居するモデルだった。

しかしホンダは、その成功で満足することはなかった。もっと“バリダカ”のイメージを全面に打ち出し、アドベンチャーも夢見ることができるモデルを。ヨーロッパからのリクエストも、NXRの勝利を機にさらに攻勢をかけたいというものだった。

「トランザルプよりももっとアグレッシブに、もっとアドベンチャーなモデルを。ヨーロッパの人が地中海を越えアフリカ大陸に渡るようなイメージを表現して欲しい、とヨーロッパの営業サイドから要求が上がってきました。とすればワークス・マシン、NXRが“バリダカ”に勝った今こそそのタイミングだよ、と。それがアフリカツインの始まりでした。」

トランザルプのイメージは、アルプスを越え地中海へ。アフリカツインは、さらにその地中海を越えアフリカへ渡り、サハラの大漠を走ろうよ、というものです。明快だったのはオン・オフモデルでNXRのレーサーレプリカを作ろうよと。それがすべてでした」

設計グループ、テストグループの代表と共に、茂木はトランザルプのレイアウトをベースに検討を始める。「アグレッシブにしたいよね。オフロードを走るんだよね。だとしたらサスペンションストロークはこれくらい必要だね、と要素を盛り込んでいきました。トランザルプでは、使い勝手を狙ってライダーとパッセンジャー部でシートを段付きにし、シート高を860mmに抑えています。アフリカツインは、徹底的にオフのイメージにこだわりました。」

オフを走るためのサス・ストロークを与え、シート高は890mm、ライディ



Designer

茂木 朝則 Mogi Tomonori

1952年東京都生まれ / 1982年入社

企業で工業デザインをするという志を持って高専で学び川崎重工航空事業部へと入社。社内での二輪の事業部へと移り以後10年間、モトクロッサー、KZ1300などのデザインに携わる。その後ホンダに転職。XR600R/100R、AX-1、EZ-9、DOMINATOR NX650、XR650 Africa Twin、GL1800、2002年からブラジルに転任し、CG150、NX150、BIZ125などの企画を担当。

Born 1952, Tokyo — Joined Honda in 1982

Having ambitions to do industrial design work for companies, he entered Kawasaki Heavy Industries Aerospace Company after technical college. He was then sent to the motorcycle division of the company and for the next 10 years participated in design work for motor crossers and the KZ1300, etc. He later transferred to Honda. After participating in work on the XR600R/100R, AX-1, EZ-9, DOMINATOR NX650, XR650 Africa Twin, GL1800 he was transferred to Brazil in 2002 where he was in charge of planning for the CG150, NX150 and BIZ125, etc.

ング時の体重移動を優先してフラットなシートにしています。シートは高いがむしろその足つき性で乗り手を選ぶぐらいが良いだろう、と。またNXRのシートは、サハラ直射日光を受けても熱を持ちにくいようバックスキンの表皮を採用していたのですが、現物のシートを持ってこれに似た風合いのものをビニールレザーで出来ないか、とメーカーを歩き回りました。結果的に専用で生地をおこして色はブルー。ワークス・マシンと同じ色にこだわりました」

細部もこだわり抜かれた。リアキャリアはその一つの例だ。

「初期型のアフリカツインは、あえて鉄パイプのリアキャリアにしました。ヘビーデューティーさを出す、というのがその理由です。当時、ホンダには3ピース構造の樹脂製キャリアがあって、トランザルプにもそれが採用されています。アフターマーケットでトップケースを着けるユーザーが増えてきたため、ケースを取り付け易くするようにデザインされたもので、汎用部品として多機種に搭載できるよう作られていました。モデルチェンジをした2代目以降のアフリカツインは、販売サイドからの要望もあり樹脂製キャリアに変更されましたが、初期型ではその辺にもこだわりました。

またアルミ製一体型のアンダーガードは「シャベルのようだ」と言われるほどアルミ板を深く絞っています。これは750になってからは左右とセンターで分割する3ピースとしましたが、初期型はあえて1ピースです。

NXRのヘッドライトには、メッシュのストーンガードが着いていて、これもアフリカツインに必要な、とにかく着けさせてくれ、ダカールレーサーの雰囲気そのままユーザーに届けるんだ、と最後の最後に装着させてもらいました。もちろん市販車ですからヘッドライトが汚れたときのことも考えて、着脱は簡単にできるようにしてあります。他にもクイックファスナーを使ったサイドポディーパーネルの組み付け方法もこだわりの一例で、あのファスナーは意外と高いんです。だからコスト的に厳しいと言われましたが、NXRがそうなのだからアフリカツインもそうする、と譲りませんでした」

ホンダのオン・オフでは初の試みとなったパイプを使ったサイレンサー、ステンレスのエキパイもワークス・マシンのようなイメージを優先して採用された。また機能優先のワークス・マシンをイメージさせるため「あえてとってつけたように並べたメーターパネル」もそうして生まれたという。次第にアフリカツインは砂漠のレーサーのような芳香を放ち始める。

“Picture your own image of the Paris-Dakar rally, then create a totally new concept model complete with cowls for on- and off-road use.”

“The year after the Paris-Dakar rally, the development team in charge of off-road models created the Transalp. The engine was a 600cc liquid-cooled V-twin originally developed for the custom Shadow 600V (Steed), with performance characteristics that could be changed as needed. Its concept was ‘long holiday rides from town over the Alps to the Mediterranean,’ and was based on the image of the Paris-Dakar rally.”

The Transalp 600V turned out to be a hugely popular model that featured a clean image offering the convenience of daily riding ease together with the image of a rally bike. However Honda was not satisfied with this success, and wanted a bolder picture of “Paris-Dakar” with a model that evoked both dreams and adventure. Besides being spurred on by requests from Europe, Honda wanted an even more aggressive approach after its victory with the NXR.

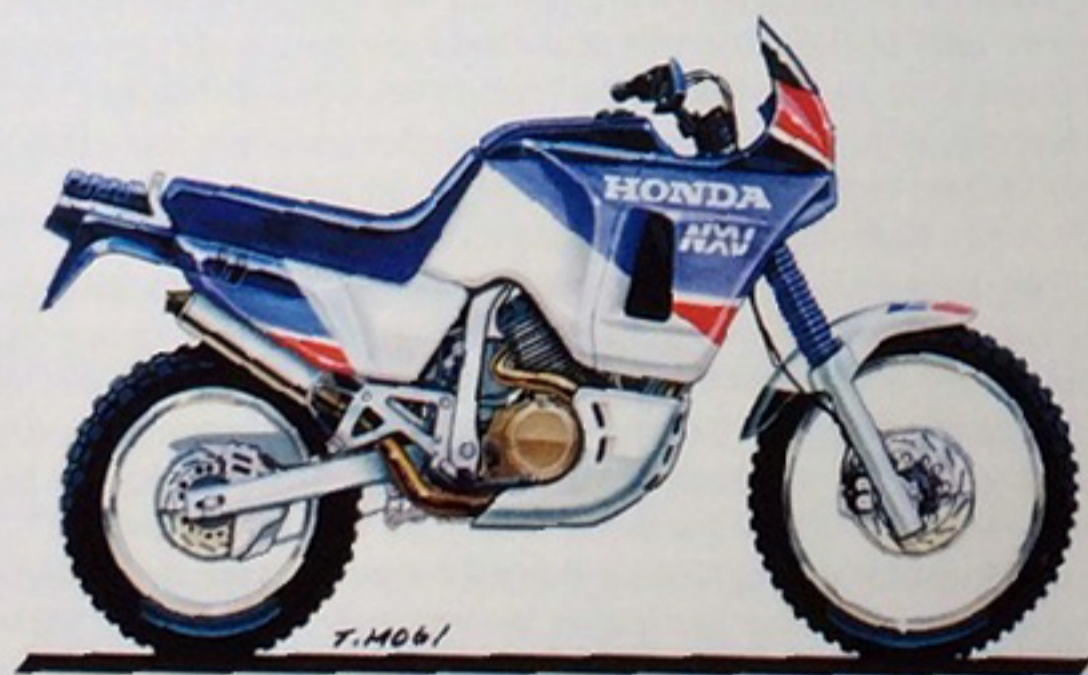
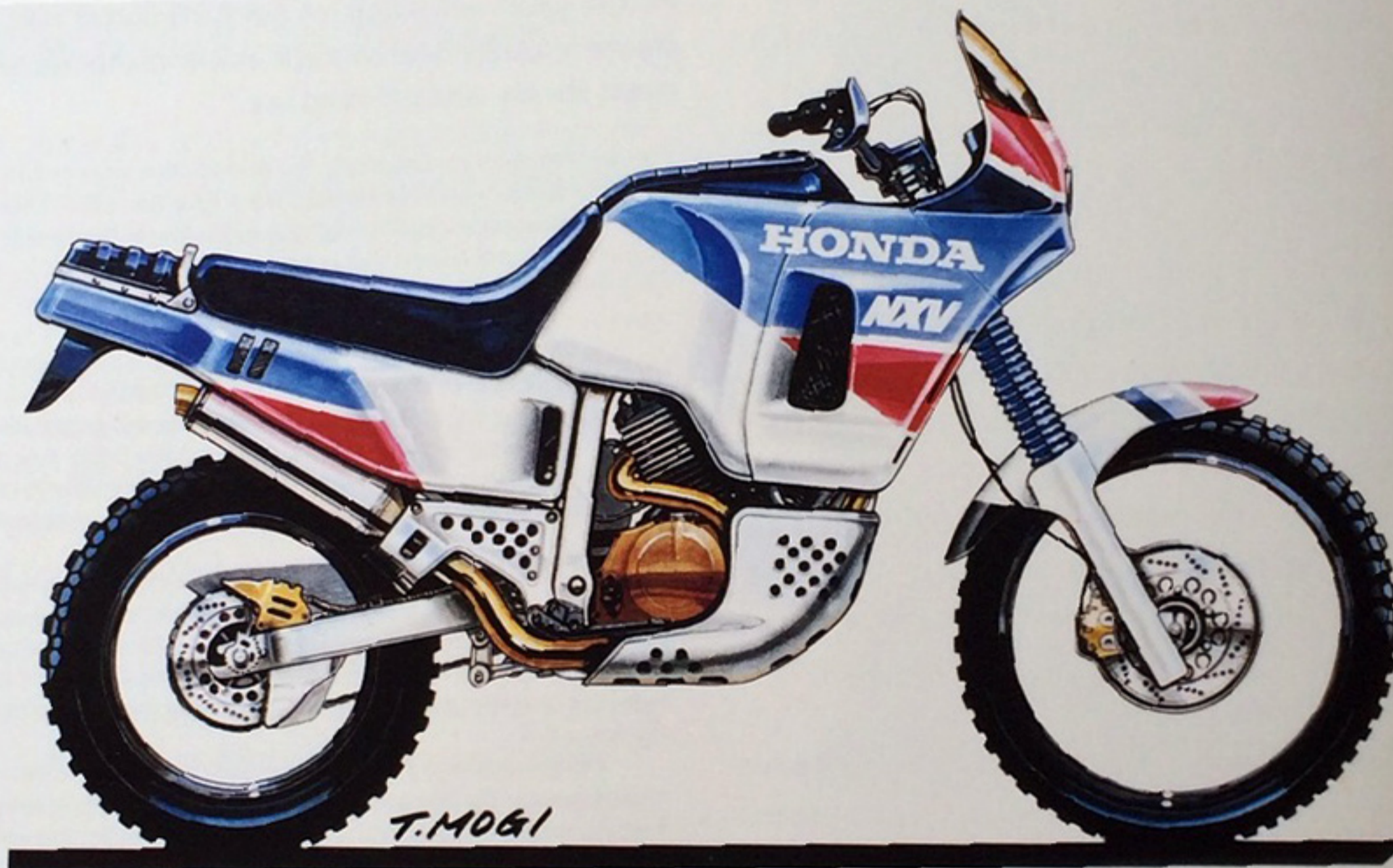
“This model would be more aggressive than the Transalp and more adventurous. European dealers told us they wanted a bike that conveyed a powerful image of crossing from Europe over the Mediterranean and riding across the African continent. That was at exactly the time that the factory-built NXR racer had just won the Paris-Dakar rally, and signaled the start of the Africa Twin.

“The Transalp image was of a bike crossing the Alps on the way to the Mediterranean. The African Twin image went still further: crossing the Mediterranean Sea and charging across the Sahara desert and Africa. What was clear was that we would be making an on/off-road replica of the NXR racer, which was the whole point.”

Working alongside staff from both the design group and test group, Mogi started evaluating the Transalp layout as his starting point.

“I wanted to make it aggressive, you see. This was going to be ridden off-road, right? So the suspension stroke had to be long. And that’s how we incorporated the basic elements. The Transalp was a bike aiming for convenience, with a step in the seat between rider passenger, and a seat height lowered to 860mm. The Africa Twin, on the other hand, was meticulously designed to meet our preferences for an off-road bike.

“We made the seat flat for off-road riding, giving priority to shifting body weight, so we set the seat height at 890mm to give us the suspension stroke needed for off-road riding. The seat is certainly high, but it gives the rider and passenger some margin in terms of ground reach, so I suppose it’s good. The NXR seat was made out of buckskin to help it withstand the heat from the direct sunlight of the Sahara desert. We took the current seat around to various manufacturers and asked if a seat with the same look and feel could be made using vinyl leather. We eventually found an item made from specialized fabric that was blue in color. Our condition was that it had to have the same color as the factory-built machine.



"Our high standards also applied to the small details, and one example of that was the rear carrier. The first-generation Africa Twin had a rear carrier made from steel pipe. The reason for this was that it was meant to be a heavy-duty item. At the time, Honda had a three-piece carrier made from resin material that was also used on the Transalp. More and more users were attaching aftermarket top-boxes to the carrier, so the design allowed easy mounting, and the carrier was designed to fit easily on many models. The second-generation Africa Twin underwent a complete makeover, and also started using the resin carrier due to requests from the dealers, so the prototype model again reflected our high standards.

"The one-piece aluminum bash-plate was cut so deeply, it was said to look like a shovel. After the upgrade to the 750, this was segmented into three pieces on left, right, and center, but the first-generation model was one solid piece.

"The NXR's headlights had a steel mesh stone guard attached, and this was also requested for the Africa Twin, so we ultimately added it to convey to

“パリダカ” 勝利マシン、NXR750 を横に。
アフリカツインの開発コンセプトは単純明快だった。

「デザインの参考にと HRC から NXR を借りてきて作業を進めました。何台も作れないワークス・マシンですから、レースから戻ってきた勝利マシンそのものを借りたのです。仕事場に置くと、砂漠のラリーを走り抜いてきたんだ、アフリカから生きて帰ってきたのだ、と NXR はものすごいオーラなんです。ロードレース用のワークス・マシン、RC や NSR は風を切る、速い、というイメージですが、NXR は凄いいサバイバル感を持ちしかも筋肉質な雰囲気を醸し出していました。おのずと仕事にも力が入りました」

茂木のこだわりは NXR750 を得てますます明快だった。

「燃料タンクも NXR のようにシリンダーの脇まで下がっているスタイルを出したかった。通常、ガソリンは自然落下させていますが、キャブレターよりも低い位置までタンクが下がるので燃料ポンプを装着しています。ステアリングヘッドの後ろから広がるダブルクレードルフレームを跨ぐ関係で、タンクの底板の幅が広いんです。一般的に、燃料タンクは底板と左右の外板の3ピースを溶接して製作しますが、アフリカツインではフレームの形状と左右の幅もあり、底板も2枚に分け4ピースとしています。そうしないとプレスでしぼりきれない」

タンクのエピソードはそれだけではない。



「当時、浜松製作所で生産されていましたが、アフリカツインの24リッターのタンクは、工場の塗装ラインに通せるギリギリの大きさでした。しかもその大きさのタンクに合う吊り下げハンガーがなく、専用の物を作るなど、生産現場には苦勞を掛けてしまった部分です。カラーリングはトリコロールの3色で塗り分ける贅沢な仕上げにしています」

ライト周りの造形にもかなりの

the user the same feeling as the Dakar racer. This was, of course, a model for general users, so we made it easy to detach in order to clean the headlights when they got dirty.

“Another example of demanding standards were the quick-release fasteners used to assemble the side body panels. These were quite expensive. We were told they were prohibitive cost-wise, but the NXR used those fasteners, so we insisted that the Africa Twin also had to have the same fasteners.”

Honda's on/off-road concept gave priority to the image of a factory-built racer, and was the first attempt at making a stainless steel exhaust pipe and silencer. Adding a simple auxiliary-type instrument panel gave further emphasis to the image of a factory-built machine constructed with a top priority on function. Then, finally, the Africa Twin gradually began to project the feel and style of a true desert racer for the first time.

Positioned alongside the Paris-Dakar winning NXR750 racer, the true development concept of the Africa Twin comes through loud and clear.

“We proceeded to study design factors by borrowing an NXR from HRC. Only a few of the factory machines had been built, so we borrowed the actual machine that had just come back from winning the race. On parking it at our work site, we found it exuded the true aura of an the NXR racer that had survived Africa and outrun everyone else in the desert rally. The other factory-built road racing machines, such as the RCs and NSRs, were made to go fast, and were imbued with an image of speed and superiority, but the NXR gave a muscular impression and powerful sense of wilderness survival. It naturally lent us the spiritual power we needed to invest in our work.”

Mogi's discriminating standards, derived from the NXR750 racer, were clear to see.

“The concept adapted for the fuel tank was a sloping style that reaches down to the flanks of the cylinders, the same as for the NXR. Usually, the fuel feeds down to the carburetors from the fuel tank, but in this case the tank was positioned lower than the carburetors, so a fuel pump was added. The tank's bottom plate is unusually wide, due to it straddling the double-cradle frame, which widens rearward from the steering head. Fuel tanks are generally made by welding a three-piece construction consisting of the bottom plate and left and right outer plates. However, in the case of the Africa Twin, the width and shape of the frame required four pieces, with the bottom plate also segmented into two pieces. Without this construction, the parts couldn't be formed in the press operation.”

The struggles of making the fuel tank was still by no means over.

“Fuel tanks at that time was made at the Hamamatsu factory, and in the case of the Africa Twin, the hulking size of its 24-liter tank only barely fit through the factory paint line. Moreover, there were no suspension hangers large enough to fit the tanks. The production plant suffered a lot of



※上4点は、XL600R バリダカのアザイン画。 *4 sketches above XL600R Paris-Dakar.

苦勞があった。

「NXRのヘッドライトは小ぶりなものでした。公道を走るアフリカツインでは法規を満たす必要性もあり、φ130mmのライトをデュアルで装着しています。NXRのカウルは実はかなり細身です。アフリカツインでは、ヘッドライトの大きさをカバーするためヘッドライト横側のカウル面を張らせ、面積を広く取ることでライトの大きさを打ち消しました。また、カウルサイドにはNASAダクトも装着しました。NXRではそこからフレッシュエアをステアリングヘッドの後ろ側にあったエアクリーナーボックスに導いていました。アフリカツインはサイドカバーの内側にエアクリーナーボックスがあったので、このNASAダクトに実用的な意味はありません。でもNXRにある物はアフリカツインには再現したい。こだわりでした」

全身ダカールレーサー・レプリカとなりながらも、乗りやすいハンドリング、扱いやすいエンジン特性など、市販車作りのプロ達による技術的な裏付けにより、アフリカツインはその後のオン・オフモデルのマイルストーン的存在となった。

headaches trying to fabricate this specialized item. Three colors were used in the coloring process, and together they rendered a luxurious finish."

The molding around the headlight was also a big headache.

"The NXR headlights were rather small items. The Africa Twin would be running on public roads and had to meet legal standards, so we mounted dual 130mm headlights. The cowl on the NXR was also really narrow. On the Africa Twin, the cowl surface was extended to the sides of the headlights, and the surface area widened to compensate for their size.

"NASA ducts were also built into the cowl sides. On the NXR, those ducts fed fresh air to the aircleaner box which was located behind the steering head. On the Africa Twin however, the aircleaner box was located under the sidecover, so the NASA ducts served no practical purpose. However, we still wanted to reproduce that NXR design feature on the Africa Twin, so we insisted on having them."

Though a full replica of the Dakar racer, the Africa Twin proved to be technically superior in terms of handling ease and readily usable engine characteristics according to production bike experts, and in this way the Africa Twin later established itself as a milestone machine among on/off-road motorcycles.

"Proudly displayed on the sides of its bodywork, the name 'Africa Twin' was decided upon based on the comments of one of the European sales staff, who said, "It must be a real Africa Twin if it has the V-twin engine that raced



※写真は1986年のNXRレーサー Photo above 1986 NXR Racer

「ボディサイドにも記されている“Africa Twin”という名前ですが、ヨーロッパの営業の方が“アフリカまで走るV2気筒、ならばアフリカツインだね”ということで決まりました。トランザルプ、単気筒のドミネーター、そしてアフリカツインと、狙い通り欧州のオン・オフ市場にキャラクターの異なる3タイプの個性を投入することができました。ユーザーが欲しいもの、それは造り手が欲しい物と同じだ、という思いで仕上げました。そのコンセプトが明快に伝わったのだと思います。アフリカツインはオン・オフのレーサーレプリカとして、生まれるべくして生まれたのです」

through Africa.”

“In creating the Transalp, the single-cylinder Dominator, and then the Africa Twin, we succeeded in putting bikes with three distinctive styles on the European ‘Adventure Sports’ market, just as we planned. We created these machines while keeping in mind that what our users wanted is what we want. I think we clearly conveyed that idea to others. The Africa Twin definitely filled the role it was created for as an on-road/off-road racer replica.”

ホンダ アフリカツイン 1988年5月20日発売

Honda XRV650 Africa Twin (Released May 20, 1988)

■車両解説■

当時話題を集めていたパリ・ダカールラリーの二輪車部門を制した(1986~1989年の4年連続制覇)ワークスマシン、NXR750のノウハウをフィードバックして生産された500台の限定車。国内では、オフモデルは小型軽量の単気筒でせいぜい250ccまで、という当時の日本人の常識を大きく越え、大柄な車体に647ccの水冷Vツインを搭載。ある意味でCB750FOURが誕生した時と同様の衝撃での登場であった。人気を呼んだことで、1993年に742ccへと排気量をアップし、2000年初頭まで熱成を重ね、限定販売された。

■ Vehicle Description ■

The Africa Twin debuted as a limited-production model of only 500 units. It was developed based on feedback from the NXR750, a fully equipped off-road racing machine that won worldwide acclaim for conquering the motorcycle category of the Paris-Dakar Rally four years in a row, from 1986 to 1989. Greatly exceeding anything the Japanese riding public expected of off-road motorcycles at the time, when small, lightweight, single-cylinder bikes of barely 250cc in displacement dominated, the Africa Twin sent shockwaves through the market with its 647cc liquid-cooled V-twin mounted in a massive frame. In many ways, it had the same sort of impact as the arrival of the CB750 Four. Because it was so popular, it continued to be refined and sold in limited numbers through till 2002.



■主要諸元■

- エンジン：水冷4ストロークV型2気筒SOHC 3バルブ
- ボア×ストローク：79.0×66.0mm ●総排気量：647cm³
- 圧縮比：9.4 ●最高出力：52PS/7,500rpm
- 最大トルク：5.7kg-m/6,000rpm
- 変速機：常時噛合式5段リターン
- 全長×全幅×全高：2,310×900×1,320mm
- 軸距離：1,550mm ●重量：195kg(乾燥) ●燃料タンク容量：24L
- タイヤサイズ：前 90/90-21 54S、後 130/90-17 68S

※500台限定発売

■ Specifications ■

- Engine: Liquid-cooled 4-stroke 6-valve OHC 52° V-twin
- Bore x Stroke: 79.0 x 66.0mm ● Displacement: 647cm³
- Compression Ratio: 9.4 : 1 ● Max. Power Output: 52PS/7,500rpm
- Max. Torque: 5.7kg-m/6,000rpm ● Transmission Type: 5-speed
- Dimensions (LxWxH): 2,310 x 900 x 1,320mm
- Wheelbase: 1,550mm ● Dry Weight: 195kg
- Fuel Tank Capacity: 24L
- Tires (Front/Rear): 90/90-21 54S / 130/90-17 68S

*Domestic limited release of 500 units.