



MF

Castrol
SUPERDIMER
SUPERDIMER

Africa Twin

HONDA

HONDA
ITALIA

HRC

PRO-LINK

HONDA NXR 650 MARATHON ■ UNA SPECIAL ARTIGIANALE, FIRMATA HRC, PER CHI VUOLE PARTECIPARE AI RALLY NEL DESERTO

CLAUDIO BRAGLIA

MARATHON TWIN



AGILE - NONOSTANTE LA MOLE, LA NXR 650 MARATHON RISULTA PIÙ MANEGGEVOLE DELL'AFRICA TWIN. LA GUIDA È DIVERTENTE MA LA SELLA, MOLTO ALTA DA TERRA, PENALIZZA I PILOTI DI BASSA STATURA. IL MOTORE DISPONE DI UNA COPPIA FORMIDABILE ED È IN GRADO DI TIRARE RAPPORTI ASSAI LUNGI, PUR AVENDO SUBITO UNA RIDUZIONE DEL RAPPORTO DI COMPRESSIONE

FORSE non tutti gli appassionati sanno che la HRC — che si occupa di tutte le attività sportive della Honda, produzione in piccola serie di specialistici veicoli da competizione compresi — ha già realizzato l'alter-ego a ruote artigliate della celebrata VFR 750 RC 30. Si chiama NXR 650 Marathon, e con la più diffusa Africa Twin ha in comune l'architettura meccanica e ciclistica, ma si differenzia per una nutritissima serie di attenzioni e modifiche.

Si tratta di un prodotto in serie limitata

SEGUE A PAG. 78

MARATONETA

ad alto contenuto di artigianalità, dotato di numerose parti realizzate a mano da un manipolo di tecnici HRC, del quale poche decine di esemplari — in gran parte già prenotati — sono stati destinati al mercato italiano, proposti alla «modica» cifra di 23.500.000 lire: più del doppio dell'Africa Twin di serie, il che la dice lunga sull'efficienza degli interventi apportati e soprattutto sulla qualità dei materiali utilizzati.

La NXR Marathon non è naturalmente una macchina ufficiale, ma una enduro bicilindrica estremamente specializzata, dedicata a quei privati che vogliono tentare l'avventura della Dakar con un mezzo già altamente competitivo, ma soprattutto che dà le migliori garanzie di arrivare in fondo.

COM'È FATTA - Pur conservando la caratteristica fisionomia dell'Africa Twin di serie, la Marathon è tuttavia caratterizzata da una moltitudine di differenti particolari e soluzioni funzionali tendenti ad esaltarne affidabilità, praticità di utilizzazione e prestazioni specifiche.

Partendo con la nostra descrizione dall'avantreno, troviamo un paraforcella che, pur sembrando identico alla versione standard, risulta modificato per garantire il massimo di operatività al sistema di smontaggio rapido della forcella, inoltre tutto il complesso ruota risulta alleggerito nel perno, nel mozzo e persino nel rinvio del contachilometri, mentre i cerchi sono stati rinforzati nell'irraggiatura e nel profilo. La forcella, teleidraulica a perno avanzato, con steli da 43 mm Ø, estremamente identica a quella di serie, risulta completamente nuova all'interno, nell'idraulica e nelle molle, evidentemente dimensionata per far fronte all'impiego duro nel deserto, con la macchina a pieno carico di carburante e di bagaglio.

Salendo verso il ponte di comando non si verificano grosse differenze a livello di manubrio, blocchetti elettrici e strumentazione, ma solo l'aggiunta del trip master analogico a sinistra del cruscotto.

In fatto di carrozzeria solo il cupolino è rimasto analogo a quello della versione standard: lo styling è in gran parte caratterizzato dall'imponente sistema di serbatoi (collegati ad una pompa elettrica di grande portata) in alluminio realizzati a mano della capienza totale di ben 60 litri! (42 — molto ben celati — in quello centrale, ed altri 18 in quelli posteriori, dietro alla sella), entrambi dotati di sicuri tappi a vite e, all'interno, di una speciale schiuma sintetica antisbattimento del carburante, per evitare sbilanciamenti nella guida. Altra modifica evidente riguarda il grande paracoppa in lega leggera realizzato a mano, conformato in modo tale da contenere una serie di attrezzi nella sua parte destra ed il serbatoio per l'acqua potabile — obbligatorio alla Parigi-Dakar — nella parte sinistra.

Molto curata risulta l'accessibilità manutentiva per agevolare gli interventi di riparazione visto che — come è noto — nel deserto non ci sono tante comodità: la base di appoggio della stampella laterale è stata allargata; attorno agli attacchi della sella sono stati creati ampi spazi per lavorare agevolmente con le chiavi e poterla asportare dunque più rapidamente; la pompa del carburante è stata spostata in posizione facilmente accessibile; sulla fiancata sinistra è stato praticato un grosso foro per sostituire facilmente dall'esterno il filtro dell'aria (ora ospitato in una cassetta di aumentata capacità), mentre fiancate e cupolino sono del tipo a scollegamento rapido tipo endurance. Fra gli altri particolari, da segnalare la furba sella, scoperchiabile grazie ad una lampo nella parte posteriore (dove è possibile ricavare uno spazio portaoggetti a piacere per borraccia, ulteriori attrezzi, od altro), il parafrangente posteriore corto, le più solide crune catena, la luce rossa di posizione posteriore (anch'essa obbligatoria alla Dakar) ed il kit dalla trasmissione finale completa con corona da 53 denti, e nuovo pignone e catena.

Tornando alla ciclistica va segnalata la sospensione posteriore Pro-Link ridisegnata nei cinematismi ed irrobustita nelle biellette, ora integralmente articolate su cuscinetti ad aghi e dotata di un ingrassatore per ogni snodo. Il nucleo ciclistico resta identico a quello originario, cioè a culla sdoppiata in tubi rettangolari e quadrangolari, ma irrobustito con estesi fazzoletti di rinforzo in lamiera saldata disposti fra il canotto di sterzo e le direttrici superiori del telaio. Nessuna modifica ai freni (ad esclusione delle pastiglie frenanti), mentre per quanto riguarda le coperture la Honda Italia ha deciso di utilizzare le specialistiche Pirelli MT 17 e MT 71.

Nel pieno rispetto della filosofia della moto (adatta ad iscriversi appunto nella categoria marathon nella Parigi-Dakar), il motore bicilindrico a V di 52° monoalbero a camme in testa con tre valvole per cilindro è stato semplicemente oggetto di una accuratissima «messa a punto» in ogni suo particolare, senza modifiche strutturali, al fine di esaltarne l'affidabilità. Anche per questo le uniche novità degne di nota riguardano la diminuzione del rapporto di compressione (con l'impiego di una guarnizione testa/cilindro di maggior spessore), ed il potenziamento del sistema di raffreddamento con l'im-

RAFFINATEZZE - IN ALTO, L'UNICA AGGIUNTA AL CRUSCOTTO DELL'AFRICA TWIN È IL TRIP MASTER, IMMANCABILE IN UNA VERA MOTO DA RALLY. IL CUPOLINO È IL SOLO ELEMENTO IMMUTATO DELLA CARROZZERIA DI SERIE, CHE È STATA AMPIAMENTE MODIFICATA CERCANDO DI OTTIMIZZARNE LA FUNZIONALITÀ





AUTONOMIA - OLTRE AL SERBATOIO PRINCIPALE, LA NXR 650 MARATHON DISPONE DI UNO SUPPLEMENTARE RICAVATO ALL'INTERNO DEL CODINO DELLA SELLA. AI LATI DEL BOCCHETTONE DI QUESTO SECONDO SERBATOIO SONO STATI FISSATI QUATTRO ANELLI CUI LEGARE BAGAGLI



SCHEDA TECNICA

MOTORE: bicilindrico a quattro tempi a V di 52°, longitudinale, raffreddato a liquido. Distribuzione monoalbero a camme in testa con tre valvole per cilindro. Alesaggio e corsa 79 x 66 mm. Cilindrata 647,02 cm³. Rapporto di compressione 7,8:1. Alimentazione con due carburatori Keihin da 32 mm Ø. Lubrificazione forzata a carter umido con pompa trocoidale. Accensione elettronica CDI. Avviamento elettrico.

TRASMISSIONE: primaria ad ingranaggi, secondaria a catena. Frizione multidisco in bagno d'olio con comando meccanico e cambio a cinque velocità con ingranaggi sempre in presa ad innesti frontali.

TELAIO: a culla sdoppiata. Sospensione anteriore a forcella teleidraulica con escursione di 230 mm; posteriore con sistema Pro-Link ad articolazione progressiva con ammortizzatore regolabile ed escursione di 210 mm. Freni: anteriore a disco da 296 mm Ø; posteriore a tamburo monocamma da 240 mm Ø. Pneumatici: anteriore 90/90-21; posteriore 130/90-17.

DIMENSIONI E PESO: lunghezza 2295 mm; interasse 1550 mm; peso a secco 212 kg.

CAPACITÀ SERBATOI: 60 litri.

PRESTAZIONI DICHIARATE: potenza massima 58 CV a 8000 giri; coppia massima n.d.; velocità massima oltre 170 km/h.

PREZZO F.I. IVA INCLUSA: L. 23.500.000.

piego di ventole elettriche al radiatore, di diametro maggiorato.

COME VA - Il fatto più apprezzabile sulla Marathon è il serbatoio di dimensioni maggiorate che risulta meglio raccordato alla sella e non implica quei problemi di sistemazione dei piloti più lunghi (le ginocchia non «puntano» più contro i suoi fianchi), che invece impone la versione standard. Anche se le gambe risultano più divaricate, ci si trova tuttavia meglio impostati grazie soprattutto alla nuova sella che favorisce un miglior aggancio nella guida in piedi.

Il manubrio resta bello largo e quindi ideale per gestire, con bracci di leva favorevoli, tanta macchina, mentre al contrario la sella, decisamente più alta da terra, crea qualche problema di appoggio delle gambe nelle manovre a bassa velocità per i piloti di minor statura. Decisamente piacevole la sensazione di superiore maneggevolezza rispetto all'America Twin originale, che si avverte sin dai primi metri, accentuata, soprattutto su strada, dalla vaga sensazione di liquidità che trasmettono le coperture fortemente tassellate. La guida è molto divertente e presto ci si compiace di come si riesca a gestire brillantemente un simile mastodonte, che si lascia ben guidare di corpo e che risulta un po' impacciato solo nel fuoristrada angusto.

Si tratta tuttavia di una macchina fatta per i grandi spazi, dove sa distendersi con la forza del suo propulsore (in grado di «tirare» rapporti lunghissimi), e dove trasmette sicurezza e precisione. La forcella è una ottima incassatrice delle asperità, mentre l'ammortizzatore, evidentemente ottimizzato per controllare al meglio la macchina col pieno di carburante, a veicolo scarico tende a «sparare» in alto sulle asperità. La frenata è accomunata con quella del modello di serie da analoghe caratteristiche di prontezza e modulabilità (anche se col pieno gli spazi di arresto si allungano parecchio nelle decelerazioni dalle alte velocità), ed inoltre non manca qualche serpeggiamento in staccata.

Straordinaria la forza del propulsore e la sua rotondità, che si manifesta con superiori caratteristiche di prontezza di erogazione soprattutto ai bassi regimi. Ora il meglio dell'erogazione viene fuori da 3000-3500 a 6000 giri, ma è tuttavia sorprendente come, a dispetto della rapportatura allungata, sappia salire — pur senza particolare grinta — fino ad 8000 e passa giri indicati. Il calo di potenza dovuto alla riduzione del rapporto di compressione (che — ricordiamo — è stato deciso dalla Honda per incrementare l'affidabilità della macchina) non sembra avere penalizzato la velocità di punta, che, con buona approssimazione, non dovrebbe discostarsi troppo dai 175 km/h circa della America Twin standard visto che le notevoli caratteristiche di coppia ai regimi medio alti permettono di tirare una rapportatura finale più lunga.

c. b.