



Woestijnzonen of b



XVR 650 en XTZ 750 dus. Koele type-aanduidingen voor motorfietsen die beter bekend staan als de Africa Twin en de Super Ténéré, namen die direct ook alles zeggen over de achtergronden. Paris-Dakar replica's dus, off road motoren met dat hele eigen uiterlijk, met grote tanks voor moeiteloos afstanden vreten, beplating om hoge snelheden lange tijd achter elkaar mogelijk te maken en lange veerwegen. Motoren ook die elkaar in de harde Paris-Dakar praktijk niet zullen ontmoeten, Honda vindt dat de XVR vaak genoeg heeft gewonnen en stopt met dit project terwijl Yamaha bij de komende PD de Super Ténéré pas voor het eerst in zal zetten. MOTOR zorgt er voor dat beide tweecilinders toch met elkaar de strijd aan kunnen binden in onderstaand vergelijkingstest.

Door: Co Wichard,
fotografie: Wout Meppelink

Van het tweetal testmotoren is de Honda het oudst. In 1986 werd in Paris-Dakar voor het eerst een tweecilinder ingezet, een inzet die prompt eindigde in een overwinning. Uit de fabrieksracer groeide de Transalp en een jaar later de Africa-Twin. In ons land echter zit de Africa-Twin pas vanaf dit jaar in het leveringsprogramma van Honda, vandaar dat hij voor ons eigenlijk net zo nieuw is als de Super Ténéré van Yamaha, waarover wij de afgelopen maanden in diverse introductie-verslagen al uitvoerig hebben bericht. Al te diep hoeven we daardoor niet meer in te gaan op de techniek van de beide motoren, in grote lijnen vindt U details en verschillen hier onder.

Techniek

De Honda XVR 650 komt qua bouw voor

een groot gedeelte overeen met de XVL 600 Transalp. Ten opzichte van deze motorfiets -de MOTOR lange duur test motor, die het overigens zeer goed maakt en zeer binnenkort de 50.000 km vol zal hebben- is alles 'alleen' wat verzwaaard en groter gedimensioneerd. Wat dus gewoon betekent dat het een compleet nieuwe motorfiets is waarbij alleen de lijnen van de Transalp gevolgd worden. Kijken we naar het blok dan is de boring 4 mm vergroot (nu 79 mm) bij een gelijk gebleven slag van 66 mm. Ondanks die gelijk gebleven slag is de krukas toch niet gelijk aan die van de 600, ook hier geldt dat de zaak aanzienlijk steviger gemaakt is. De cilinderinhoud bedraagt 647 cc, de compressieverhouding 1:9,4. Per cilinderkop vinden we drie kleppen bediend door een bovenliggende nokkenas (zelfde timing als bij de Transalp) en twee bougies, ook hier geen verschil

A XTZ 750/HONDA XRV 650

oulevard-cruisers?



Als gastrijder trad voor ons Wilco Zeelenberg op, hier op de Africa Twin naast Koos van Leeuwen. We konden wel merken dat Wilco dertien jaar crosservaring (plus nationale titels) achter de rug heeft. In combinatie met zijn GP wegrace kwaliteiten maakt hem dat tot een niet te kloppen hardgaander!

geheel nieuw ontwerp. Aanvankelijk werd daarbij verkondigd dat de staande twin een half Genesis viercilinder blok zou zijn, maar dat is natuurlijk een beetje onzin. Het is gewoon een nieuw ontworpen staande twin waarbij wel de ervaringen opgedaan met het Genesis concept werden verwerkt. De parallel twin heeft dus vloeistofkoeling, twee bovenliggende nokkassen die vijf kleppen per cilinder bedienen en een naar voren hellende opstelling van de cilinders. (Hoek van 45 graden). De twee carburateurs zijn daarbij eveneens gekanteld en werken dan ook volgens het valstroomprincipe. Boring maal slag van de tienklepper bedragen 87 x 63 mm, waarmee de Yamaha dus nog wat overvierkanter is dan de Honda. De compressieverhouding bedraagt 1: 9,5. Om de trillingen die een staande twin nu eenmaal met zich meebrengt te bestrijden zijn in het carter twee balansassen gemonteerd, naast de natte platenkoppeling en de vijf versnellingsbak. De assen van die bak zijn overigens min of meer boven elkaar gemonteerd om een korte bouw van het blok mogelijk te maken.

Het blok ligt in een uit stalen pijp opgebouwd wiegframe. De wielbasis bedraagt 1505 mm, wat liefst 50 mm minder is dan van de Africa Twin. De balhoofdhoeck is met 63,5 graden nog al wat stijler dan die van de Honda (62 graden), de naloop bedraagt 101 mm, wat ook weer aanzienlijk korter is dan de Honda (113 mm). De veerwegen zijn met 235 mm voor en 215 mm achter net wat langer dan die van de Honda.

Yamaha monteert twee schijfremmen in het voorwiel, zoals bij de Honda werkend in combinatie met klauwen met dubbele zuigers, achter een enkele. Ook de Yamaha is voorzien van een forse benzinetank die direct aansluit bij een relatief forse kuip met een opvallend smal ruitje.

O wat hoog!

Beide testfietsen zijn voorzien van heel forse veerwegen en comfortabel dikke zadels. Het zal dan ook geen verbazing wekken dat ze hoog, erg hoog zijn. Door de grote tanks en de toch wel forse beplating voelen beiden ook behoorlijk zwaar aan, zodat je bij het eerste plaats nemen met je handen vol zit. Daarbij lijkt de Yamaha extra fors, waarschijnlijk als gevolg van de nog wat grotere tank en de bredere bovenbouw van de kuip. Eenmaal gezeten -waarbij alleen rijders met behoorlijk lange benen beide voeten aan de grond krijgen- zit je op beide machines lekker ontspannen. De zithouding lijkt op beide fietsen duidelijk op elkaar, helemaal exact is die zit echter toch niet. Wat weer een gevolg is van de gekozen tankvorm. Yamaha heeft de brede tank naar de onderzijde enigszins naar binnen laten lopen om ruimte te creëren voor de benen, terwijl Honda heeft gekozen voor forse inhammen over de gehele

hoogte. Daardoor heb je op de Yamaha eigenlijk wat meer beenruimte, je zit weliswaar nog al met je benen naar buiten maar in de praktijk valt dat erg mee. Op de Honda is je zitplaats veel meer gefixeerd, langbenigen hebben de keus tussen de knieën helemaal buiten tegen de tank aan te leggen (wat geen rijden is) en vrij ver naar achteren schuiven op het zadel om de benen in de inkepingen te laten passen. De 'moderne' zithouding, waarbij je vlak tegen de tank aan zit, vervalt daarmee.

Gelukkig heb je bij het starten geen problemen van de forse afmetingen van beide motorfietsen, aantrappen met daarbij horende balanceeracts zijn niet nodig. Een druk op de knop doet het werk, en

karakteristieken. De Honda ontpopt zich als een goedmoedige lobbes die heel braaf zijn werk doet. Die in zo ongeveer alle toeren bereiken beschikt over ruim voldoende trekkracht en bovendien weinig trilt, de truc met de verzette krukappen werkt nog steeds. Het blok reageert mooi op het gas, een mooi doziel blok derhalve waar weinig op af te dingen valt. Heel anders gaat het toe bij de Yamaha. Dit is veel meer een bruto die er van houdt stevig aangepakt te worden. Houdt het gas er op en hij presteert optimaal, hij is duidelijk sterker dan de Honda maar geeft het vermogen aanzienlijk minder fijntjes af. Ondanks de balansassen worden er in bijna alle toerentallen forse trillingen geproduceerd, en zonder

De Super Ténéré is een hele handvol op te sturen. Je merkt heel goed dat beide machines van huis uit gemaakt zijn om erg hard rechtdoor te gaan. De Yamaha is hierbij veruit de snelste motor qua topsnelheid.



De Africa Twin is een 'leniger' motor die over het hele bereik handelbaarder is dan de Yamaha, maar in puur vermogen toe moet geven op de Super Ténéré.



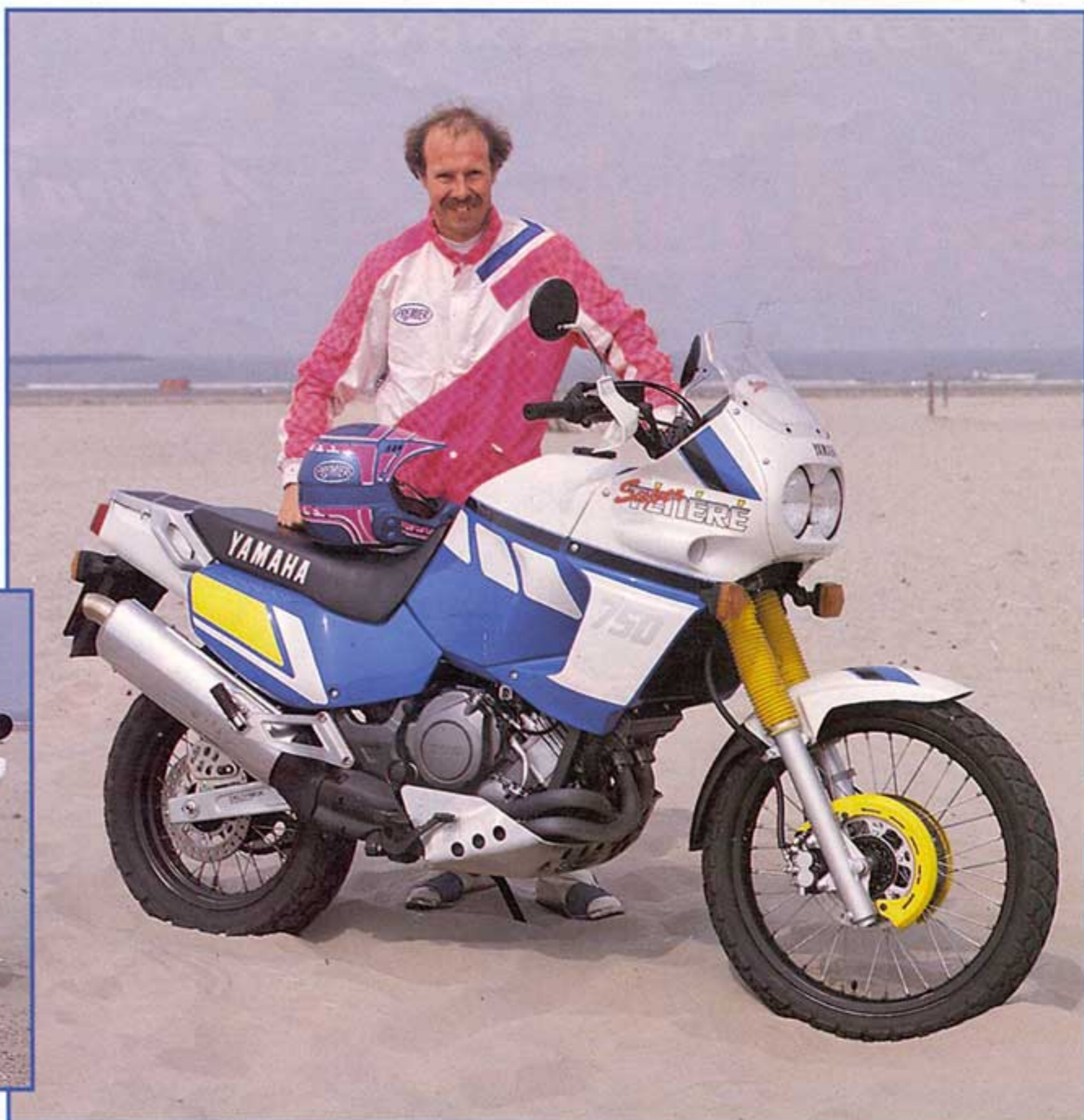
beide tweecilinders starten goed, waarbij de choke overigens wel nodig is. Bij zowel de Honda als de Yamaha is de chokeknop op het stuur gemonteerd, bij de Honda als klein hendeltje bij het linker handvat (zeer goed bereikbaar!), bij de Yamaha als trekknop in het midden van het stuur. De Honda choke is fijn doseerbaar, die van Yamaha wat meer een aan/uit schakelaar, de Yamaha gaat er bij gebruik van de choke ook direct het hardst van door, loopt meteen erg hoog in toeren op.

Ga je rijden met de motoren dan komen direct ook de verschillen tussen de twee machines aan het licht. Dat begint met twee vrijwel totaal verschillende motor-

meer hinderlijk is het veel te nerveuze reageren op de lichtste bewegingen van het gashendel. Zodra je het gas niet meer vol open draait gaat het blok rukkerig lopen, wat vooral bij langzaam rijden -bijvoorbeeld in de file- binnen de kortste keren gaat irriteren. Hij lijkt een carburatiekwes-tie, doet denken aan het karakter dat motoren met vroege CV carburateurs hadden, afstellen brengt echter geen soelaas. Het effect van het minder soepel lopen wordt extra versterkt door een niet echt spelingvrije transmissie. Die Yamaha-transmissie maakt ook afgezien van de speling geen al te grootse indruk. Schakelen gaat zwaar en stroef, weinig secuur daardoor ook, terwijl de

met de Transalp dus. In het carter zit de gebruikelijke natte platenkoppeling, kabelbediend, en een vijf versnellingsbak. De primaire overbrengingsverhouding is gelijk aan die van de 600, secundair is hij wat langer, intern zijn de verhoudingen iets aangepast met - belangrijker - zwaardere tandwielen.

Voor het frame geldt eveneens dat het opgewassen moet zijn tegen hogere belastingen, aanzienlijk stijver is geworden dus. Tevens werd gestreefd naar een betere rechthoekstabiliteit. De naloop werd hertoe wat langer gemaakt (van 108 naar 113 mm), evenals de wielbasis die 50 mm groeide. De veerwegen werden eveneens wat langer gemaakt, de voorvork stijver dank zij binnenpoten met een



grotere diameter. Uiterlijk valt de Africa Twin op door de grotere tank, grotere kuip en forsere beschermplaat onder het carter, een plaat die nu van aluminium is gemaakt. Een groter en zwaarder uitgevoerd kofferrek maakt het nu mogelijk lasten tot 20 kg mee te nemen, op het veel kleinere rek van de Transalp mag officieel maar 5 kg worden vervoerd. In het voorwiel is de enkele schijfrem gehandhaafd, achter is nu ook een schijf gemonteerd.

Nieuw ontwerp

De Super Ténéré van Yamaha is in tegenstelling tot de Africa Twin wel een



bij een wat hoger toerenal vrij, 6750 en bedraagt 6,8 kgm of 67,7 Nm. Bij hard accelereren vanuit stilstand is de Yamaha dank zij het hoge vermogen en koppel de snelste, de African Twin doet het iets beter in de tussenacceleraties zonder terug schakelen. In vijf loopt de Yamaha veruit het snelst, je kan precies het begin van het rode gebied oftewel 8000 tpm halen, overeenkomend met 200 km/h op de teller. De Honda moet daar duidelijk bij achter blijven, haalt het rode gebied ook net niet maar is met zo'n 175 km/h toch allerminst traag. 'Onze' Transalp is overigens net wat sneller, blijkbaar weegt het wat hogere vermogen toch niet op tegen de behoorlijk gestegen luchtweerstand.

Die grote luchtweerstand, beide testmotoren zijn weliswaar redelijk gestroomlijnd maar hebben ook een bijzonder groot frontaal oppervlak, je zit hoog en nog al in de wind, zorgt er ook voor dat er nog al wat benzine wordt verstoekt als er stevig wordt doorgereden. De Yamaha komt daarbij de kroon, als slechtste waarde becijferden wij 1:13,7. De Honda doet iets langer met een liter brandstof, 14,5 km. De beste waarden vielen helemaal wat tegen, beter dan 1:17 voor de Yamaha en 1:18 voor de Honda kwamen wij niet, gemiddeld lag het verbruik met de Yamaha bij 1:15,4, bij de Honda op 1:16. Waarbij aangetekend moet worden dat de machines over het algemeen redelijk stevig werden bereden. Over de actieradius geen klagen, met zowel de Yamaha als de Honda is het moeiteloos mogelijk heel dik 300 km aan één stuk te rijden. Ook hier eindigt de wedstrijd in een gelijk spel, 8-8, de betere Yamaha prestaties worden te niet gedaan door een hoger verbruik.

Conclusie

Wat is nu de beste motorfiets van de twee? Voor we daar een antwoord op geven moeten we eerst even een blik op de prijslijsten werpen. Dan blijkt dat de Yamaha veruit de goedkoopste aanbieding is en f 16.299,- moet kosten. De Honda is exact 1300 gulden duurder, komt dus op f 17.599,-. Voor algemeen gebruik, als gewone straatmotor, is de African Twin die meerprijs eigenlijk zonder meer waard, hoewel hij op de keper beschouwd toch wel heel fors geprijsd is. Het motorkarakter is veel soepeler en smeüiger, de rij-eigenschappen in korte en lange bochten beter. De Yamaha biedt naast de lagere prijs een veel potenter blok, dat niet zou misstaan in een sportief straatframe, betere remmen en zeker ook een voor velen aantrekkelijker, ruiger uiterlijk.

Bij dit alles moet worden aangetekend dat wij de motoren hier hebben beoordeeld op de 'Nederlandse' praktijk, de eigenschappen bij gewoon straatgebruik. Echte off road motoren zijn het ondanks hun uiterlijk namelijk niet, zeker

niet als het zand rul en zacht is. Goed voor de foto's, niet geschikt als inzetgebied voor de testmotoren. Voor het echte Parijs-Dakar werk zullen beide fietsen aanzienlijk moeten worden aangepast. Dank zij die Parijs-Dakar inzet is de Honda echter ook een aanzienlijk beter product geworden, nare karaktertrekjes die de Yamaha nu nog heeft zijn er uitgehaald. Yamaha zal ongetwijfeld ook leren van haar ervaringen, de kwaaltjes die de Super Ténéré nu nog heeft zullen in een volgende versie zeker verdwenen zijn. Ook dan zal de Africa Twin een grote

concurrent blijven, de inhoud daarvan wordt namelijk ook tot 750 cc vergroot waarmee het verschil in vermogen wordt opgeheven. Het 650 cc blok verhuist vervolgens naar de Transalp. Vervolg van deze test dus over één of twee jaar. Wie nu moet beslissen tussen de Super Ténéré en de Africa Twin moet eigenlijk nog een motor meenemen in zijn overwegingen. De al meerdere malen ter sprake gekomen Trans Alp. Aanzienlijk goedkoper dan de Africa Twin en voor Nederlandse omstandigheden misschien wel het beste compromis...

TECHNISCHE GEGEVENS

	HONDA XRV 650	YAMAHA XTZ 750
Motor	Vloeistofgekoelde tweecilinder viertakt, V-twin, bloekhoek 52°. Eén bovenliggende nokkenas, drie kleppen per cilinder, dubbele ontsteking.	Vloeistofgekoelde viertakt parallel twin met twee bovenliggende nokkassen en vijf kleppen per cilinder.
boring x slag	79 x 66 mm	87 x 63 mm
cilinderinhoud	647 cc	749 cc
compressieverhouding	1:9,4	1:9,5
smeersysteem	wet sump	dry sump
ontsteking	elektronisch	elektronisch
Transmissie	primaire transmissie d.m.v. tandwielen, meervoudige natte platenkoppeling (kabelbediend), vijf versnellingsbak, secundaire transmissie d.m.v. O-ringen ketting	
overbrengingsverhoudingen		
primair	1:1.888	1:1.718
versn. bak	1:2.769/1.882/1.450/1.174/0.966	1:2.846/1.850/1.429/1.174/1.037
secundair	1:2.875	1:3.062
Rijwielgedeelte	Uit stalen pijp opgebouwd dubbel gesloten wiegframe met Pro Link achter veersysteem en hydraulisch gedempte telescoopvork voor.	Uit stalen pijp opgebouwd wiegframe met Monocross veersysteem achter en hydraulisch gedempte telescoopvork voor.
	Honda	Yamaha
lengte totaal	2310 mm	2285 mm
breedte totaal	900 mm	815 mm
hoogte totaal	1400 mm	1355 mm
wielbasis	1555 mm	1505 mm
balhoofdhoek	62°	63,5°
naloop	113 mm	101 mm
grondspeling	230 mm	240 mm
zithoogte	860 mm	865 mm
veerweg voor/achter	220/210 mm	235/215 mm
bandenmaat voor	90/90 x 21	90/90 x 21
bandenmaat achter	130/90 x 17	140/80 x 17
remsysteem voor	1 schijf, klauw met dubbele zuiger	2 schijven, klauwen m. dubb. zuigers
remsysteem achter	1 schijf	1 schijf
inhoud benzinetank	24 liter	26 liter
gewicht rijklaar	215 kg	226 kg
Prestaties		
opgegeven max. verm.	42 kW (57 pk) 8000 tpm	51,5 kW (70 pk)/7500 tpm
opgegeven max. koppel	60,8 Nm (6,2 kgm)/6000 tpm	67,7 Nm (6,8 kgm)/6750 tpm
topsnelheid	175-180 km/h	185-195 km/h
benz. verbr. gem.	1:16	1:15,4
actieradius	310 km	330 km
Prijs	f 17.599,—	f 16.299,—
Importeur	Honda Nederland, Nikkelstraat 17, 2984 AM Ridderkerk, 01804-5733	Yamaha Motor Nederland, Amsterdamseweg 17-19, 1422 AC Uithoorn, 02975-77611