

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟ ΤΕΣΤ ON-OFF:

HONDA XRV 650 Africa Twin

YAMAHA XTZ 750 Super Tenere

# ΒΑΣΙΛΙΣΕΣ ΤΗΣ ΑΦΡΙΚΗΣ

του Βασίλη Καραχάλου  
Φωτο: Δεσποίνα Μιχαηλίδη

Οι πωλήσεις των μεγάλων ON-OFF έχουν υπερτετραπλασιαστεί από το 1980 και μετά. Το 1980 πούληθηκαν 16.600 κομμάτια στην Ευρώπη και το 1988 γύρω στις 70.000. Οι λόγοι είναι απλοί. Η τεράστια δημοτικότητα (και δημοσιότητα) του Paris-Dakar, η πολυμορφικότητα των μετασικλετών της κατηγορίας, η μόδα και η οικονομική ανάπτυξη της Ευρώπης (που σφηνεί χρόνο και χρήμα για διακοπές) είναι οι κυριότεροι από αυτούς.





**Η** Honda δεν άργησε να εκμεταλλευτεί τη δημοτικότητα του Paris - Dakar και την επιτυχία των Tenere της Yamaha, παρουσιάζοντας τα δικά της μοντέλα.

Αρχικά παρουσίασε κάποιες εκδόσεις των XLR 125-250-500 με μεγάλα τρίχρωμα τεπόζιτα στα χρώματα της Γαλλικής σημαίας (ας μην ξεχνάμε ότι η Γαλλία είναι η γενέτειρα του Paris Dakar και η μεγαλύτερη αγορά του είδους), όπως και την αντίστοιχη έκδοση του XLR 600 που μετά εξελίχθηκε σε XLLM.

Γρήγορα όμως φάνηκε ότι οι δυνατότητες των μονοκύλινδρων ήταν περιορισμένες στα μεγάλα ταξίδια, κάτι που απέδειξε η επιτυχία της BMW R80 GS. Η πρώτη προσπάθεια της Honda στο χώρο των δικύλινδρων, η XLV 750, ήταν μια άτυχη ιστορία που όλοι προτιμούν να ξεχάσουν (και ιδιαίτερα όσοι την αγόρασαν...). Το 1987 παρουσιάζεται η XL 600 V Transalp, ένα επιτυχημένο μέχρι σήμερα μοντέλο. Τα τρία σημερινά μοντέλα της Honda, Africa Twin, Transalp και Dominator, στοχεύουν το καθένα και σε διαφορετική μερίδα κοινού της κατηγορίας ON - OFF. Το Dominator έχει σπορ χαρακτήρα για την πόλη και εκτός δρόμου, το Transalp είναι μοτοσυκλέτα τουρισμού παντός εδάφους και το Africa Twin τουρισμού «περιπέτειας» με εμφάνιση παρόμοια με της εργοστασιακής NXR του Paris - Dakar. (Βλέπε και αντίστοιχο διάγραμμα χρήσεων).

Σε αντίθεση με την Transalp που δεν έχει σπορ προθέσεις στο χώμα, η Africa Twin χρησιμοποιεί «διδάγματα» από τη NXR που κέρδισε 4 φορές το Dakar. Αρκεί να ρίξει μια ματιά κανείς στα χαρακτηριστικά γράμματα των μοντέλων: XLV για την Transalp (σειρά XL), XRV για την Africa Twin. Βέβαια και οι δύο είναι λιγότερο χωματερές από τα αντίστοιχα XL και XR.

Σύμφωνα με τα λεγόμενα της Honda, (αλλά και την πράξη των 50 ιδιωτών που συμμετείχαν με XRV στο φετινό Dakar) η XRV μπορεί να τρέξει στο Dakar, με μόνες προσθήκες ένα πίσω τεπόζιτο κι ένα ζευγάρι λάστιχα. Οι 17 XRV που τερμάτισαν αποδεικνύουν ότι ο ισχυρισμός έχει αρκετή δόση αλήθειας.

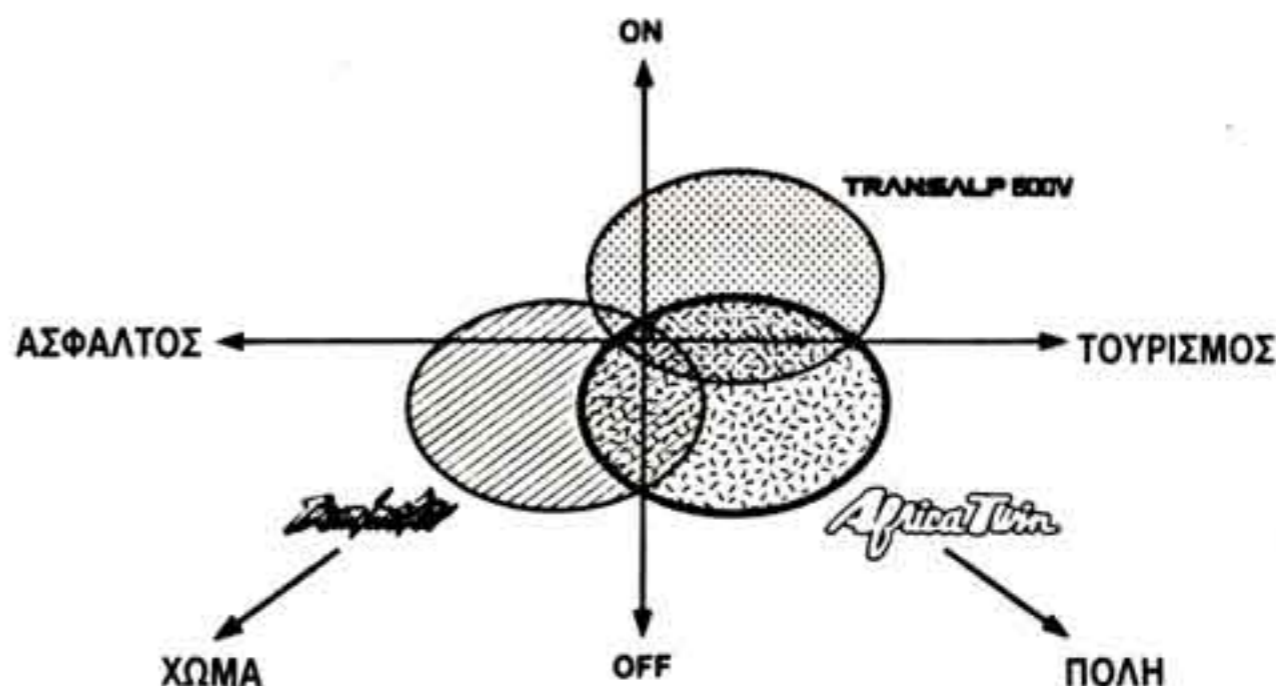
Βρισκόμαστε όμως στην Ελλάδα, δεν έχουμε ιδιώτες που συμμετέχουν στο Dakar (ούτε βέβαια εργοστασιακούς αναβάτες), δεν έχουμε έρημο, είμαστε όμως περιπετειώδεις τύποι (!), γουστάρουμε ταξίδια, έχουμε δοκιμάσει το Super Tenere και μας πέφτει στα χέρια ένα Africa Twin. Τι κάνουμε; Αποφασίζουμε να μην φύγουμε για την Αφρική, του-

## ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΧΡΗΣΕΩΝ ΤΩΝ

*Africa Twin*

*Dominator*

TRANSALP  
600V



λάχιστον πριν τελειώσουμε το συγκριτικό με το Super Tenere...

### ΠΩΣ ΚΑΙ ΓΙΑΤΙ

Μια μοτοσυκλέτα τουρισμού - περιπέτειας πρέπει να έχει τα εξής χαρακτηριστικά:

- Εύκολη στην οδήγηση και τον έλεγχο
- Ικανή να διατηρεί ιπποδύναμη και κυρίως ροπή
- Σύγχρονη εμφάνιση
- Αναρτήσεις με αρκετή για χώμα διαδρομή
- Όσο το δυνατόν πιο compact διαστάσεις
- Μεγάλη χωρητικότητα βενζίνης
- Μειωμένες απαιτήσεις συντήρησης
- Αξιόπιστο κινητήρα
- Ικανότητα μεταφοράς αποσκευών
- Ευκολοοδηγήτη με συνεπιβάτη ή με κουρασμένο έως κουρέλι αναβάτη
- Λογικό βάρος.

Ο συνδυασμός όλων των παραπάνω πιθανόν να έφτιαχνε μια ιδανική μοτοσυκλέτα, προς το παρόν όμως ας βολευτούμε με Africa Twin και Super Tenere.

Σημειολογικά, οι δύο μοτοσυκλέτες είναι όμοιες. Στην πραγματικότητα όμως, δεν έχουν και μεγάλη σχέση μεταξύ τους. Στο τεστ του Super Tenere είχαμε δει ότι ήταν ένα φιλικό τέρας. Η Africa Twin είναι πολύ φιλική και καθόλου τέρας...

Από τις πρώτες απορίες κάποιου που πρωτοβλέπει την XRV ή την XTZ, είναι το «πόσο ζυγίζει». Στα χαρτιά, τις χωρίζουν μόνο 2 κιλά: 195 η XTZ, 193, η XRV. Στη ζυγαριά (με λάδια και 5Kg βενζίνης) τις χω-

ρίζουν 11: 219,3 ή XTZ, 208,3 ή XRV. Σε αίσθηση, (σε στάση, σε χαμηλές ταχύτητες, στο χώμα, σε ψηλές ταχύτητες) τις χωρίζει... η μέρα με τη νύχτα! Έχω ακόμα το κεφάλι του ιδιοκτήτη του Super Tenere που ανεβαίνοντας στην Africa είπε «Αν αυτή είναι 193 κιλά εγώ κόβω το κεφάλι μου»... Τα 11 κιλά της (αριθμητικής) διαφοράς τους δεν θα ήταν πολλά, αν δεν υπήρχε τόσο διαφορετική κατανομή του βάρους. Αρκεί να παρατηρήσει κανείς τα τεπόζιτα, αρχίζοντας από πάνω: του XTZ βρίσκεται στον... δεύτερο όροφο, με την μεγαλύτερη ποσότητα βενζίνης συγκεντρωμένη μπροστά από τη σέλλα. Του XRV είναι πολύ στενό μπροστά από τη σέλλα, μέχρι εκεί που φτάνουν τα πόδια του αναβάτη, και μετά κατεβαίνει μέχρι την ποδιά. Το μοτέρ του XTZ, όσο στενό και κοντό αν προσπάθησε να το φτιάξει η Yamaha, είναι διπλάσιο σε όγκο από του XRV. Αυτά και μόνο, εκτός από την τοποθέτηση όλων των άλλων εξαρτημάτων, αρκούν για να απομακρύνουν τη μάζα του XTZ από το ιδανικό σημείο συγκέντρωσής της: Το κέντρο βάρους. Το XRV, με σαφώς χαμηλότερο κέντρο βάρους και το μεγαλύτερο ποσοστό της μάζας του συγκεντρωμένο κοντά σ' αυτό, κρύβει τα περισσότερα από τα κιλά του. Το NXR του Dakar, στην τελευταία του έκδοση, ζυγίζει 180 κιλά άδειο. Το σχετικά μεγάλο βάρος είναι το τίμημα που πληρώνει κανείς για την αντοχή και τα συστή-

## THE REAL THING: HONDA NXR 750

Παρουσιάστηκε το 1986, και μέχρι τώρα τέσσερις οδηγοί νίκησαν στο Paris-Dakar με την NXR: ο Cyril Neveu τις πρώτες δύο χρονιές, ο Edy Orioli το '88 και ο Gilles Lalay φέτος. Μετά από τις τέσσερις συνεχείς νίκες, η Honda δήλωσε πως δεν θα ξανατρέξει στο Dakar, αφού απέδειξε ότι μπορεί να νικήσει όποτε θέλει...

Ας δούμε όμως τι λέει ο ίδιος ο Lalay για την NXR: «Χωρίς αμφιβολία το μοτέρ είναι το ισχυρότερο ατού της NXR. Αξιοπίστο και με πολύ καλή απόδοση. Οι 76 ίπποι είναι υπεραρκετοί γι' αυτού του είδους τον αγώνα, όταν συνδυάζονται με πολύ μικρή κατανάλωση βενζίνης. Με τα 59 λίτρα βενζίνης που κουβαλούσε η NXR, είχα μεγαλύτερη αυτονομία από τα μονοκύλινδρα Yamaha, με την ίδια ποσότητα βενζίνης. Σίγουρα οι μηχανικοί του HRC θα μπορούσαν να βγάλουν από το μοτέρ τους 85 ίππους της Gagina, τότε όμως θα είχαμε προβλήματα με αυξημένη κατανάλωση βενζίνης και ελαστικών.

Στον αγώνα το μοτέρ μπορεί να φτάσει τις 8000 σ.α.λ., 700 παραπάνω από τις στροφές της μέγιστης ισχύος, αλλά σπάνια, γιατί προσπαθώ να μην το ζορίζω. Σ' αυτό βοηθάει ότι έχω τη μέγιστη ροπή από τις 3000 κι όλες στροφές, με πολύ ομαλή απόδοση. Σημαντική βοήθεια για τόσο μεγάλο αγώνα είναι η πλήρης απουσία κραδασμών, το τέλειο κιβώτιο και ο πολύ ανθεκτικός συμπλέκτης. Ούτε η εκκίνηση είναι πρόβλημα, δύο μανιβελιές κι έφυγες, παρά την εξαέρωση της βενζίνης από τη ζέστη. Πολύ καλή θέση οδήγησης, άνετη σέλλα και μεγάλο φαίρινγκ, με παραξένεψαν κάπως μετά από τα εντούρο που είχα συνηθίσει να οδηγώ. Στα σκληρά κομμάτια χρησιμοποιούσαμε τροχό 19 ιντσών, και στην άμ-



Το κόκπιτ της NXR. Αριστερά κάτω, ένα θερμόμετρο νερού, η μόνη επαφή του οδηγού με τα συμβαίνουν στον κινητήρα. Δύο ηλεκτρονικά χρονόμετρα/οδόμετρα (της ICO και της Honda) και φυσικά το road book.



Ένα από τα 50 Africa Twin που πούλησε η Honda Γαλλίας για να συμμετάσχουν στην κατηγορία Marathon (για νορμάλ) του Dakar. Είχαν τεπόζιτα πρόσθετα δεξιά κι αριστερά από τη σέλλα, εξάτμιση (όχι όλες) και... λάστιχα. Τερμάτισαν 17.

μο 21. Στα πολύ γρήγορα κομμάτια, βάλαμε κανονικές σαμπρέλες, γιατί τα mousse έλιωναν. Όλα τα κομμάτια της μοτοσυκλέτας είναι σχεδιασμένα για να μπαίνουν και να βγαίνουν εύκολα, ακόμα και τα

ματα που κάνουν εύκολη τη ζωή του αναβάτη.

Ένα άλλο απαραίτητο στοιχείο στις μεγάλες ON-OFF «περιπέτειες» είναι η ικανότητα μεταφοράς αποσκευών. Το XRV έχει μία από τις δύο καλύτερες σχάρες στην κατηγορία, (η άλλη είναι του BMW R1000 GS Paris-Dakar, που αφήνει χώρο όμως μόνο για τον αναβάτη), σωληνωτή, στο ίδιο ύψος με τη σέλλα και σε σωστό σημείο: σηκώνει μέχρι 20 Kg χωρίς να επηρεάζεται η ευστάθεια. Το XTZ ουσιαστικά δεν έχει σχάρα. Δεν είναι σχάρα η προέκταση των χειρολαβών με το ντουλαπάκι... Ένα

sleeping bag ή μια μικρή τσάντα μπορεί να μεταφερθεί, αλλά τίποτα παραπάνω: μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος 5 kg. Οι βαλίτσες που προτιμούν οι μεγάλων αποστάσεων ταξιδιώτες θα φέρουν το XTZ στο φάρδος αυτοκινήτου, λόγω της εξάτμισης που εξέρχεται πολύ. Μέχρι τώρα, δεν έχω δει βαλίτσες ειδικά για το Tenere, ενώ έχω δει αρκετά Africa με βαλίτσες και νορμάλ πλάτος και εμφάνιση.

Μιας και μιλάμε για φόρτωμα, ο **συνεπιβάτης** κάθεται πολύ καλύτερα στο XRV. Το πλάτος της σέλλας μεγάλο, το μήκος και το πάχος της αρκετό, τα

μαρσιπέ χαμηλά και σωστά τοποθετημένα, συν το αντιολισθητικό υλικό της σέλλας που σε βοηθάει να κρατιέσαι στη θέση σου. Ο συνεπιβάτης θα περάσει δύσκολες ώρες στο XTZ. Μόνο ένας λεπτός αναβάτης με έναν εξίσου λεπτό και σημαντικά πιο κοντό συνεπιβάτη θα είναι κάπως άνετα στην κοντή σέλλα και στα πολύ ψηλά (και... ανοιχτά) τοποθετημένα μαρσιπέ. Χώρια που οι δύο χρειάζονται και διπλά πράγματα...

Παρά το ότι η XTZ δηλώνει ύψος σέλλας 865 mm και η XRV 890, στην πράξη το φάρδος του μοτέρ του



**HONDA NXR 750:** Σ' αυτή την κατάσταση τερμάτισε το Dakar. Προσέξτε τη μανιβέλα (δεν υπάρχει μίζα) και το δέσιμο του μπροστινού άξονα. Η NXR του Lalay είχε ξανασχεδιασμένα τεπόζιτα (έχει 4!).

ηλεκτρικά. Το μεγαλύτερο της πλεονέκτημα πρέπει να είναι η πολύ καλή ψύξη του κινητήρα. Ακόμη κι όταν έκανα το κομμάτι Termit-Agadez μόνο με το ένα ψυγείο, δεν είχα κανένα πρόβλημα. Μειονέκτημά της, το βάρος. Είναι 13 κιλά βαρύτερη από τη μονοκύλινδρο Yamaha. Βέβαια το HRC την έχει φτιάξει πολύ γερή και χωρίς «εξωτικά» υλικά. Καθόλου τιτάνιο, και μαγνήσιο μόνο στα κάρτερ».

Ο κινητήρας της NXR είναι βέβαια τετράχρονος, υδρόψυκτος και V, αλλά εκεί σταματούν οι ομοιότητές του μ' αυτόν της Africa Twin. Έχει διάμετρο

χ διαδρομή 83 x 72 mm και χωρητικότητα 779 cc. Ένας εκκεντροφόρος σε κάθε κεφαλή κινεί 4 βαλβίδες (Africa Twin: 3). Υπάρχουν 2 μπουζί/κύλινδρο. Η περιεχόμενη γωνία των κυλίνδρων είναι 45°, φτιάχνοντας ένα μοτέρ με μικρό όγκο και χωρίς κραδασμούς. Αποδίδει 76 ίππους στις 7.300 στροφές, με πολύ καλή ροπή από χαμηλά και γραμμική απόδοση.

Χάρη σε μια προσεκτική επανασχεδίαση του «κουστουμιού» η NXR αδυνάτισε 6 κιλά και είναι τώρα 180. Η νέα σχεδίαση (για το Dakar του '89) των τεπόζιτων (37 λίτρα μπροστά και 22 πίσω) είχε σκοπό να συγκεντρώσει τη μάζα όσο το δυνατόν πιο κοντά στο κέντρο βάρους.

Το πηρούνι μπροστά έχει ίδια διάμετρο με της Africa Twin (43 mm) αλλά προέρχεται από τα εργοστασιακά motocross της Honda, με άξονα ταχείας απελευθέρωσης και 300 mm διαδρομής.

Τα φαίρινγκ είναι αρκετά ψηλά για να διώχνει τελείως τον αέρα από το σώμα του οδηγού. Τα όργανα είναι σχετικά απλά: Ένα θερμόμετρο, το ηλεκτρονικό οδόμετρο/χρονόμετρο των XR, ένα αντίστοιχο της ICO και πάνω-πάνω τη συσκευή για το ρολλό του road-book.

Η γεωμετρία του σκελετού είναι προσανατολισμένη προς την ευστάθεια στην ευθεία, κάτι αναγκαίο: η NXR κινείται στην έρημο «συνήθως» με 160 Km/h, με αρκετά αποθέματα ακόμη γκαζιού για διορθώσεις.

Μια μοτοσυκλέτα που κερδίζει 4 χρονιές συνεχώς το Dakar, με ελάχιστες αλλαγές, δεν μπορεί παρά να είναι μια πολύ καλή βάση για το αντίστοιχο «πολιτικό» μοντέλο: την XR 650 Africa Twin.

XTZ κάνει το έδαφος πολύ πιο μακρινό. Στην XR 650 δεν υπάρχει πρόβλημα και δεν πατάς το μοτέρ πεγαίνοντας να βάλεις το δεξί σου πόδι στο μαρσπιέ.

### ΘΕΣΗ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

Ανεβαίνοντας στην Africa Twin, κάθεσαι με τον κορμό σε κάθετη θέση, το τιμόνι αρκετά κοντά σου και τα πόδια λυγισμένα σε μια άνετη γωνία. Μανέτες διακόπτες, όργανα και λεβιέ ταχυτήτων και φρένου (σπαστά) είναι απόλυτα οικεία από την πρώτη στιγμή. Το στενό τεπόζιτο και το φαρδύ φαίρινγκ, μαζί με τα πλαστικά προστατευτικά των χεριών (είχαν αφαιρεθεί στην XR 650 του τεστ) δίνουν τη γνωστή καλή αίσθηση του «μέσα». Από την πρώτη στιγμή αισθάνεσαι την XR 650 χαμηλή και ελαφριά. Η θέση οδήγησης της XR 650 είναι ιδανική για «εμπνευσμένη» οδήγηση, με τον αναβάτη όρθιο ή καθιστό.

Το Super Tenere έχει μια πιο στρητάδικη θέση οδήγησης, με το τιμόνι πιο μακριά από τη σέλλα (τα χέρια του οδηγού είναι σχεδόν τεντωμένα), περιορίζοντας τις κινήσεις στο χώμα. Το φάρδος του τεπόζιτου δεν ενοχλεί τα μακριά πόδια, μόνο που τα αφήνει λίγο ανοιχτά. Χρειάζονται πάντως μεγάλα χέρια για τις μανέτες. Το τιμόνι στηρίζεται σε λαστιχένιες βάσεις, δίνοντας λαστιχένια αίσθηση σε όλο το σύστημα.

### ΑΝΕΣΗ

Πέρα από την πολύ καλή σέλλα και τη σωστή θέση οδήγησης, η Africa Twin διαθέτει αναρτήσεις που φιλτράρουν αποτελεσματικότερα τις όποιες ανωμαλίες της ασφάλτου, αλλά και τις χωμάτινες. Οι κραδασμοί είναι σχεδόν ανύπαρκτοι και πολύ λιγότεροι από των μονοκύλινδρων. Μόνο στις 6 με

6.500 στροφές υπάρχουν κάποιοι, αλλά είναι χαμηλής συχνότητας και δεν ενοχλούν. Το φαίρινγκ διώχνει τον περισσότερο αέρα από το σώμα του αναβάτη, αλλά όχι από το κράνος του. Τα χειριστήρια δουλεύουν με ελάχιστη προσπάθεια, βοηθώντας στο να γίνει η XR 650 η πιο άνετη της κατηγορίας.

Η Super Tenere αν και δεν είναι πολύ κουραστική, χάνει σε σύγκριση με την Africa. Το φαίρινγκ προστατεύει κι εδώ αρκετά, αλλά συμπλέκτης και μπροστινό φρένο θέλουν αρκετή δύναμη για να λειτουργήσουν, ενώ ο μοχλός των ταχυτήτων θέλει κλωτσιές. Τα πλαστικά του φαίρινγκ τρίζουν στις λακούβες (το ντουλαπάκι στη σκάρα τρίζει συνέχεια) και οι αναρτήσεις μετά από 4.500 Km είχαν χάσει σχεδόν τελείως την απόσβεσή τους. Οι κραδασμοί είναι σαφώς περισσότεροι από τον XR 650 σε όλη την κλίμακα των στροφών. Γενικά η XTZ θέλει περισσότερη προσπάθεια για να οδηγηθεί και κουράζει τον αναβάτη της περισσότερο.

### ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ

#### ΚΙΝΗΤΗΡΑ

Για τους κραδασμούς είπαμε. Το XR 650 παίρνει μπρος (κρύο ή ζεστό) μόλις ακουμπήσει ο αντίχειρας το κουμπί της μίζας, ενώ η μίζα του XTZ αργεί, και γυρίζει με περισσότερη προσπάθεια τον κινητήρα. Το ρελαντί και η απόκριση του κινητήρα μόλις πάρει μπρος είναι άψογα στο Honda. Το Yamaha χρειάζεται λίγο ζέσταμα πριν δουλέψει κανονικά. Από τις 2 μέχρι τις 9.000, το XR 650 φαίνεται να δουλεύει το ίδιο, χωρίς να το ενδιαφέρει πού βρίσκεται η βελόνα του στροφόμετρου. Το XTZ αισθάνεται μάλλον άσχημα μέχρι τις 2.500 και πάνω από τις 6.000. Περισσότεροι είναι και οι μηχανικοί θόρυβοι

στο Tenere. Το Africa απλώς δεν έχει μηχανικούς θόρυβους. Η αλλαγή λαδιών γίνεται εύκολα και στους δύο κινητήρες. Για να αλλάξεις τα 4 μπουζί του Honda πρέπει να βγει το ένα πλαϊνό του φαίρινγκ (δευτερόλεπτα με τους συνδέσμους Djus), στο Tenere όμως, πρέπει να λύσεις το μισό μηχανάκι...

### ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ

Και οι δύο μοτοσυκλέτες έχουν αρκετή δύναμη για τη χρήση που προορίζονται. Το Super Tenere όμως είναι... super στις επιδόσεις. Η εμπειρία από τα FZR δεν πήγε χαμένη. Η XTZ είναι η ταχύτερη της κατηγορίας, το κοντέρ της μπορεί να δείξει και 210 Km/h στις κατάλληλες συνθήκες, που αντιστοιχούν σε 200 πραγματικά. Στις επιταχύνσεις μόνο τα 1000 κυβικά της BMW την ανταγωνίζονται - κάνει 12''80 στα 400 m., η BMW 12''93. Βέβαια τα 13 εκατοστά του δευτερολέπτου χάνονται και με το παραπάνω σε μια καθυστερημένη αλλαγή ταχύτητας. Πολύ καλή απόκριση στο γκάζι πάνω από τις 2.500, σε όλες τις ταχύτητες, κινεί την XTZ άνετα παρά τον όγκο και τα κιλά της. Στις ρεπρίζ είναι και πάλι ταχύτερη από την Africa, επιταχύνοντας με 5η από τα 50 στα 100 Km/h σε 6''80 (Africa: 7''24). Η διαφορά είναι μεγαλύτερη από τα 100 στα 150, εκεί που μπαίνουν στο παιχνίδι οι 17 ολόκληροι ίπποι που έχει περισσότερους από την XR 650: κάνει 16''66, με την XR 650 να φτάνει 3'' αργότερα, κάνοντας 19''65. Τα 191 χιλιόμετρα της «σίγουρης» τελικής της είναι και πάλι πολύ περισσότερα από τα 177 της XR 650. Η Africa Twin, με τα 100 λιγότερα κυβικά της, έχει να αντιτάξει στις κορυφαίες επιδόσεις του Super Tenere την απόλυτα ομαλή λειτουργία του κινητήρα της, σε όλες τις στροφές, την γραμμική της απόδοση, την πλήρη απουσία κραδασμών και την αίσθηση του V - Twin που φυσικά δεν περιγράφεται μέσα από μια σελίδα περιοδικού.

### ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ

Ο V κινητήρας της Africa έχει 100 κυβικά λιγότερα να ταΐσει, και αποδίδει λιγότερο. Επόμενο είναι να καίει λιγότερο, ειδικά στην σπορ οδήγηση, όπου με 1 λίτρο βενζίνης θα κάνει 14,6 Km έναντι 8,3 της XTZ. Αν κι έχει κατά δύο λίτρα μικρότερο τεπόζιτο (24 αντί 26) έχει μέση αυτονομία 381 χιλιομέτρων, όταν με την ίδια οδήγηση και 26 λίτρα βενζίνης η XTZ θα διανύσει 340.

Πρακτικά ίδια είναι η κατανάλωση λαδιού: 185 κυβικά εκατοστά ανά 1000 Km η XTZ, 180 η XR 650. Προσέξτε λοιπόν (αν αλλάζετε λάδια κάθε 10.000 Km) τη στάθμη του λαδιού.

### ΣΥΜΠΛΕΚΤΗΣ

#### - ΚΙΒΩΤΙΟ

Ο συμπλέκτης και το κιβώτιο του Honda είναι Honda: λειτουργούν με χάδια, είναι ακριβή και γενικά δεν θα προβληματίσουν ποτέ τον αναβάτη στο χειρισμό τους.

Του Yamaha είναι χειρότερα κι από Yamaha: Η μανέτα του συμπλέκτη βρίσκεται μακριά από το σκριπ (ή το σκριπ είναι χοντρό, όπως θέλετε) και χρειάζεται μεγαλύτερη δύναμη για να πατηθεί. Το κιβώτιο είναι επιεικώς σκληρό, έως γρανίτης. Η πρώτη κουμπώνει με ανατριχιαστικό γκαπ, οι υπόλοιπες θέλουν βαριά μπότα για να ανεβούν, κλείσιμο του γκαζιού και πτώση των στροφών για να κατεβούν. Τις περισσότερες φορές που επιχειρείται αλλαγή σε ψηλές στροφές, το κιβώτιο απλά αρνείται. Το ίδιο γίνεται και στα κατεβάσματα. Η δε νεκρά μετακομίζει στο Σουδάν κάθε φορά που ψά-

χνεις να τη βρεις εν στάσει. Ας σημειωθεί ότι όταν το ΧΤΖ ήταν εντελώς καινούριο (στο συγκριτικό είχε 4.700 Km) το κιβώτιο ήταν αρκετά καλύτερο.

## ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΚΑΙ ΣΤΟ ΧΩΜΑ

Στην πόλη, το ΧRV είναι πολύ πιο ευκίνητο από το ΧΤΖ και αισθάνεται πολύ καλύτερα στις χαμηλές ταχύτητες. Αιτία, η πολύ καλή απόσβεση των αναρτήσεων, το χαμηλό κέντρο βάρους και η θέση οδήγησης, παράγοντες που το βοηθούν σε όλες τις ταχύτητες και σε κάθε έδαφος. Η λαστιχένια αίσθηση του μπροστινού συστήματος του ΧΤΖ και το ψηλό (σε σχέση με το ΧRV) κέντρο βάρους δεν το βοηθούν στις πολύ μικρές ταχύτητες και πρέπει ν' ανέβουν λίγο τα χιλιόμετρα για ν' αρχίσει να αισθάνεται άνετα. Στις ασφάλτινες στροφές κάθε είδους η ΧΤΖ γέρνει με αυτοπεποίθηση και διατηρεί σημαντικές κλεισεις όσο η οδήγηση είναι χυτή και ομαλή: δεν συμπαθεί απότομα φρένα ή γκάζι. Το Honda χρειάζεται λιγότερη προσπάθεια για να μπει στη στροφή και δεν επηρεάζεται από «παιχνίδια» με το φρένο ή το γκάζι. Είναι σταθερό μέχρι την τελική του χωρίς να εμφανίζονται ανεπιθύμητες «ταλαντώσεις» όπως στο ΧΤΖ που το τιμόνι του ελαφραίνει αρκετά πάνω από τα 180 και απλώς υπάρχει στα 200. Ίσως είναι υπερβολικό να ζητάμε απόλυτη ευστάθεια στα 200 από μία ON - OFF, αλλά το γεγονός παραμένει: το ΧRV είναι σταθερό σε όλες τις ταχύτητες, ενώ το ΧΤΖ όχι.

Τα **φαιρίνγκ** προστατεύουν το σώμα του αναβάτη από τον αέρα, αφήνοντας το κράνος εκτεθειμένο. Στο Honda έχει μεγαλύτερο πλάτος και σίγουρα θα κυκλοφορήσουν πιο ψηλές ζελατίνες για μεγαλύτερη προστασία. Στο ΧΤΖ, αν και πιο στενή, η ζελατίνα του φαιρίνγκ τελειώνει σε μεγαλύτερο ύψος

από τη σέλλα σε σχέση με το ΧRV.

Αν και το ΧΤΖ έχει δύο δίσκους μπροστά, δεν πλεονεκτεί σε σχέση με τον μονό των 296 mm (δαγκάνα με δύο έμβολα) της Honda. Ας μην ξεχνάμε ότι η Nissin (θυγατρική της Honda) κατασκευάζει αυτή τη στιγμή τα καλύτερα φρένα στον κόσμο και της ΧRV δεν αποτελούν εξαίρεση. Η αίσθηση είναι πολύ καλύτερη από των δύο δίσκων του ΧΤΖ, που από ένα σημείο και μετά πιάνουν απότομα. Σημαντική η ευκολία που προσφέρει η ρυθμιζόμενη μανέτα στο ΧRV: δεν έχουμε όλοι τα ίδια δάχτυλα. Για να ακινητοποιηθεί από τα 140 χρειάζεται 80,9 m, ενώ η ΧΤΖ 83,06. Η διαφορά αντιστρέφεται στο φρενάρισμα από τα 100 Km/h.

Σημαντική ήταν η πτώση απόδοσης στις αναρτήσεις του Super Tenere μετά από 4.000 Km.: είχαν χάσει σχεδόν τελείως την απόσβεσή τους, χωρίς δυνατότητες άμεσης θεραπείας: δεν ρυθμίζονται όπως στην Africa Twin, που εκτός από τάπες αέρα στο πηρούνι διαθέτει αμορτισέρ με ξεχωριστό ρεζερβουάρ αερίου - λαδιού και ρύθμιση απόσβεσης συμπίεσης. Αν και τα δύο πηρούνια είναι 43 mm στη διάμετρο και έχουν παρόμοια διαδρομή (ΧΤΖ: 235, ΧRV: 230) της ΧΤΖ έχει σαφώς μακρύτερα καλάμια, χωρίς τη γέφυρα που έχει η Africa Twin, με αποτέλεσμα να στρεβλώνουν αισθητά στις απότομες αλλαγές κατεύθυνσης με πολλά χιλιόμετρα και στο χώμα.

**Στο χώμα...** Η Super Tenere λέγεται ΧΤΖ: λίγο ΧΤ, λίγο FZ. Κανένα από τα δύο δεν διακρίνεται για τις επιδόσεις του στο χώμα, ειδικά το FZ. Η Africa Twin λέγεται ΧRV: λίγο XR, λίγο NXR που επίσης είναι V.

Οι ισχυρισμοί της Honda, ότι το ΧRV μπορεί να συμμετάσχει σε ραλλύ με ένα ζευγάρι λάστιχα και ένα έξτρα τεποζίτο, δεν είναι καθόλου ουτοπικοί.

Ο Βοαπο, από τους κορυφαίους ιδιώτες στο Paris - Dakar, ένας από τους 17 που τερμάτισαν με νορμάλ Africa Twin, συμμετέχει σε ραλλύ στην Ιταλία παρέα με YZ WR και τερματίζει ψηλά στη γενική κατάταξη. Όχι πως η ΧRV θα αισθανόταν άνετα σ' ένα ελληνικό εντούρο, αλλά οι δυνατότητές της αυξάνονται κάθετα όσο τα κομμάτια είναι πιο ανοιχτά. Η διαφορά σε ελαφριά αίσθηση που έχει από την ΧΤΖ αυξάνεται ακόμη περισσότερο στο χώμα. Σ' αυτό βοηθούν και οι σημαντικά καλύτερες αναρτήσεις της που αγνοούν ακόμη και (λογικά) άλματα. Τα φρένα της δεν θα μπλοκάρουν τόσο εύκολα όσο της ΧΤΖ, ειδικά το πίσω. Το μεταξόνιο των 1.550 mm (NXR: 1590;) και η πιο αργή της γεωμετρία την κάνουν να αγνοεί τις διαμήκεις ανωμαλίες που συναντά.

Η ΧΤΖ σε προκαλεί να αγνοήσεις τις boing-boing αναρτήσεις και να εκμεταλλευτείς το γκάζι της για να πας γρήγορα, υστερώντας πάντα σε ευελιξία.

Εμπόδιο βέβαια και στις δύο ή έτσι και έτσι πρόσφυση των ελαστικών στο χώμα.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Nothing can beat cubic, inches? Honda can beat cubic inches!

Αν ο εντυπωσιασμός στην πασαρέλα των πλατειών και τα γκάζια στην ευθεία είναι τα κριτήριά σας, η Yamaha Super Tenere είναι για σας. Αν θέλετε όμως μια πραγματική μοτοσυκλέτα, την καλύτερη στη μεγάλη κατηγορία των ON - OFF, η Africa Twin είναι η μόνη εκλογή. Οι 60 χιλιάδες της διαφοράς τους στην τιμή (Africa: 1.417.000, Super Tenere 1.350.000) και οι καλύτερες απόλυτες επιδόσεις της ΧΤΖ δεν φτάνουν για να καλύψουν τα πλεονεκτήματα μιας Africa Queen. Άσφογη σχεδίαση, αλλά και εκτέλεση, με το καλύτερο φινιρίσμα και



Αρχίζοντας από το έδαφος: λάστιχο της Bridgestone 130/90 σε αλουμινένια 17άρα ζάντα, δίσκος 240 mm, πλαστικό προστατευτικό στο δίσκο, δαγκάνα Nissin, αλουμινένιο ψαλίδι, πολύ σωστή θέση πίσω μαρσπιέ, όμορφο τελικό κομμάτι εξάτμισης, Adventure Sports, Quicksilver (πρόσθετο), σκάρα στο ίδιο επίπεδο με τη σέλλα.



Πολύ καλό ...δρομολόγιο σωλήνων εξάτμισης, υπερπροστατευτική ποδιά, τεποζίτο που κατεβαίνει πολύ χαμηλά, βεντιλατέρ στο δεξί ψυγείο, σέλλα ασφαλείας, πλάτος όλων αυτών, ελάχιστο.



Λάστιχο Bridgestone 90/90 σε ζάντα 21 ιντσών πλαστικό προστατευτικό, χαμηλό φτερό και αλουμινένια γέφυρα στο 43άρι πηρούνι με τα 230 mm διαδρομής, δίσκος 296 (!) mm, δαγκάνα Nissin με δύο έμβολα, φαιρίνγκ α-λα-NXR, φαρδιά αλλά όχι αρκετά ψηλή ζελατίνα στο πάνω μέρος του.

εξοπλισμό, απολύτως κορυφαία φινιρίσματα και εξοπλισμό, απολύτως κορυφαία εργονομία, μια οδική συμπεριφορά που δεν θα αφήσει κανέναν παραπονεμένο σε ασφαλτό και ιδιαίτερα σε χώμα, φροντισμένη μέχρι την τελευταία λεπτομέρεια και χωρίς κανένα εμφανές ελάττωμα.

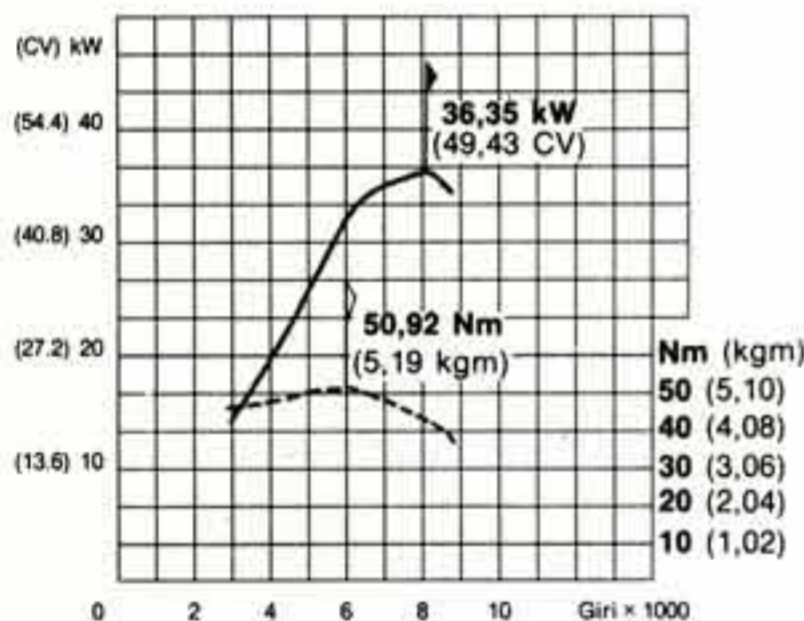
Η Yamaha ήθελε να εντυπωσιάσει και να πρωτοτυπήσει (εν σειρά κινητήρας, όγκος, επιδόσεις, δύο δίσκοι μπροστά). Τα κατάφερε. Αυτό που δεν κατάφερε όμως, ήταν να φτιάξει μια μοτοσυκλέτα καλύτερη από την Africa Twin.

**Ευχαριστούμε τον Γιάννη Σαριγιάννη και τον Γιόχαν για την παραχώρηση των πολύτιμων μοτοσυκλετών τους.**

## ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ ΡΟΠΗΣ - ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΗΣ

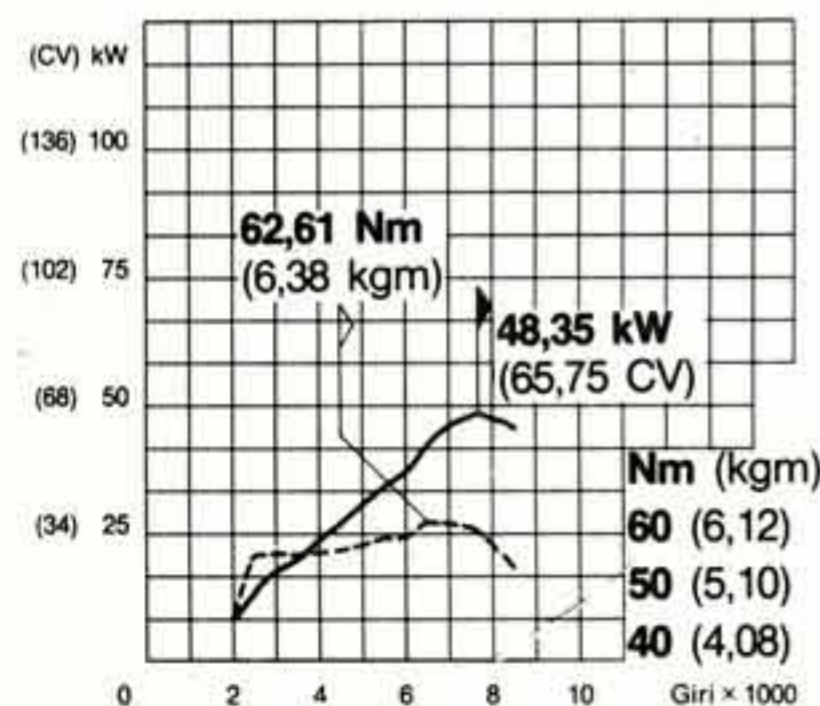
### HONDA XR7 650 AFRICA TWIN

Ιπποδύναμη στον τροχό: 49,43 HP στις 8.100 σ.α.λ.  
Ροπή στον τροχό: 5,19 Kg στις 6.000 σ.α.λ.  
Ιπποδύναμη εργοστασίου: 57 HP στις 8.000 σ.α.λ.  
Ροπή εργοστασίου: 5,8 Kg στις 6.000 σ.α.λ.



### YAMAHA XTZ 750 SUPER TENERE

Ιπποδύναμη στον τροχό: 65,75 HP στις 7.700 σ.α.λ.  
Ροπή στον τροχό: 6,38 Kg στις 6.500 σ.α.λ.  
Ιπποδύναμη εργοστασίου: 70 HP στις 7.500 σ.α.λ.  
Ροπή εργοστασίου: 6,8 Kg στις 6.750 σ.α.λ.



Η διαφορά δύναμης υπέρ της Tenere (16 ίπποι, 400 στροφές χαμηλότερα), όπως και ροπής (1,2 Kg, 500 στροφές ψηλότερα), είναι μεγάλη και δεν... κρύβεται. Τα 100 παραπάνω κυβικά, οι 5 βαλβίδες... Από τις δύο μέχρι τις δύομισι χιλιάδες στροφές η ροπή του Tenere ανεβαίνει κάθετα, και είναι ήδη περισσότερη από την κορυφαία τιμή της Africa ήδη στις 3.000!

Η ροπή όμως του Africa Twin είναι αυτό που θα λέγαμε επίπεδη. Έχει την καλύτερή της περιοχή από τις 3 μέχρι τις 7.000, όπου πρακτικά η τιμή της διατηρείται σταθερή, φτιάχνοντας μια απόλυτα γραμμική απόκριση στο γκάζι, σε αντίθεση με το Tenere που έχει «σκαλοπάτια».

Ιπποδύναμη και ροπή πέφτουν κατακόρυφα μετά τις 8.000 σ.α.λ. και στις δύο μοτοσυκλέτες, το XR7 όμως δουλεύει ομαλότατα ακόμη και πάνω από τις 8.000, όταν το XTZ σαφώς προτιμά τις μεσαίες στροφές (3-6.000).

## ΟΡΓΑΝΑ - ΔΙΑΚΟΠΤΕΣ

Έχουμε πει και πιο παλιά, ότι τα όργανα μιας μηχανής είναι τα πρώτα που θα «επικοινωνήσουν» με τον υποψήφιο αναβάτη, την πρώτη στιγμή της γνωριμίας. Κάτι σαν τα μάτια σε κάποιες άλλες καταστάσεις. Τα όργανα της Honda πάντα ήταν καλο-

σχεδιασμένα, και της XR7 δεν αποτελούν εξαίρεση. Διαρρυθμισμένα σε rally - στυλ, με το στροφόμετρο και τον δείκτη θερμοκρασίας ψυκτικού σε κοινή πλάκα στα δεξιά, το κοντέρ στη δική του πλάκα (για να αφαιρείται στους αγώνες) και αριστερά 6 λαμπάκια μαζεμένα στο δικό τους κουτί, συν ένα από πάνω! Το πάνω προειδοποιεί ότι το στάντ είναι ανοιχτό, (αφαιρείται πολύ εύκολα) και από τα 6, τα δύο επάνω προειδοποιούν για τη στάθμη της βενζίνης (οι διακόπτες βενζίνης στο ρεζερβουάρ είναι μόνο ON-OFF). Όταν ανάψει το πορτοκαλί μένουν ακόμη στο τεπόζιτο 8,5 λίτρα, όταν ανάψει το κόκκινο μένουν 4,3. Από κει και πέρα υπάρχουν τα συνηθισμένα για μεγάλη σκάλα, νεκρά, φλας και πίεση λαδιού.

Οι διακόπτες της Honda (ίδιοι με του Dominator) είναι απλά η κορυφή αυτή τη στιγμή. Αριστερά, για τα φώτα (με «πατητό» το μπουτόν της μικρής - μεγάλης σκάλας, τα φλας (που επίσης σβήνουν πατώντας το κουμπί προς τα μέσα), την κόρνα και το σινιάλο. Δεξιά, ένας πολύ καλός διακόπτης ON-OFF (με κόκκινη ένδειξη όταν το OFF είναι πατημένο) και το μπουτόν της μίζας. Τα σκριπ είναι τα κλασικά εντουράδικα της Honda, με ειδική πατούρα στην άκρη τους για να δένονται με σύρμα. Πάλι τα καλύτερα της κατηγορίας.

Τα όργανα της Yamaha φαίνονται (και είναι) αυτοκινητάδικα και άκομψα μπροστά στην Honda. Βασικές ελλείψεις η απουσία προειδοποίησης για χαμηλή στάθμη βενζίνης και πίεση λαδιού, ενώ ο δείκτης θερμοκρασίας θέλει προσπάθεια για να διαβαστεί κι όχι με μια ματιά όπως στην XR7. Οι δε διακόπτες υστερούν κατά πολύ σε εργονομία και αίσθηση, έχοντας και μια σημαντική απουσία: σινιάλο. Μοτοσυκλέτα που ταξιδεύει στις εθνικές και



φτάνει τα 190+ χιλιόμετρα δεν νοείται να μην έχει σινιάλο.

Οι διαφορές συνεχίζονται στο τσοκ και τις μανέτες, πάντα υπέρ του Honda. Το τσοκ στο XTZ βρίσκεται στο αριστερό σκριπ, σ' ένα «δακτυλίδι» που κινείται αρκετά δύσκολα, ενώ του XRV βρίσκεται σ' ένα μανετάκι πάνω από τη μανέτα του συμπλέκτη. Πολύ μακριά από τα σκριπ οι μανέτες του Yamaha (σαν να ήταν Magura), άψογες εργονομικά αυτές του Honda, με το πρόσθετο πλεονέκτημα ότι η μανέτα του φρένου ρυθμίζεται ως προς την απόστασή της από το τιμόνι.

Η μεγάλη διάμετρος των grips του XTZ επιδεινώνει την κατάσταση.

Η μάχη όργανα - διακόπτες τελειώνει με σαρωτική νίκη της Honda, με νοκ-άουτ στον πρώτο γύρο. Εψαξα να βρω ένα σημείο υπεροχής της XTZ, αλλά δεν βρήκα...

### ΠΟΔΙΑ

Ο τόνος στο Α και όχι στο Ο... Ολοκληρωτικής κάλυψης η ποδιά του XRV, ανεβαίνει μέχρι το τεπόζιτο και συνεχίζει μέχρι πίσω στους συνδέσμους της ανάρτησης. Παρ' όλο που οι εξατμίσεις περνούν κάτω δεξιά απ' το μοτέρ, όπως και στο XTZ, το φάρδος της δεν είναι μεγαλύτερο από το φάρδος του μοτέρ. Στην XTZ η ποδιά βρίσκεται εκεί για να καλύπτει το σύμπλεγμα των εξατμίσεων, αυξάνοντας το φάρδος κατά πολύ με αποτέλεσμα να πατάς την ποδιά αντί το πίσω φρένο. Το λάδι του κινητήρα στην XRV αλλάζει χωρίς να βγει η ποδιά.



### ΕΡΓΟ ΤΕΧΝΗΣ...

... το τελικό κομμάτι της εξάτμισης του XRV. Ολόκληρο ανοξείδωτο, με «μπρονζέ» το πίσω τμήμα του, μινιμαλιστικό καγκελάκι και λογικό μέγεθος, δεν εξέχει περισσότερο από το πλαϊνό καπάκι. Το μπουρί της XTZ, καλυμμένο με ανοξείδωτο φύλλο



μόνο απ' την έξω μεριά που φαίνεται, είναι από τα μειονεκτήματα που φαίνεται, είναι από τα μειονεκτήματα της XTZ, λόγω μεγέθους, αισθητικής και εξέχουσας θέσης.

### ΝΤΟΥΛΑΠΑΚΙ

Περιέχει τα παλύ καλής ποιότητας εργαλεία (ζήλεψε η Honda την BMW;) σε μια εξίσου καλής ποιότητας θήκη (όχι σαν την μιας χρήσης και με προσοχή της XTZ) αφήνοντας χώρο και για ένα ζευγάρι (καλοκαιρινά) γάντια. Ανοίγει όμως με οποιοδήποτε κλειδί ή κατσαβίδι και δεν φαίνεται τόσο ανθεκτική ώστε να το γεμίζεις όλο με εργαλεία (τα δικά της πιάνονται με λαστιχάκι).

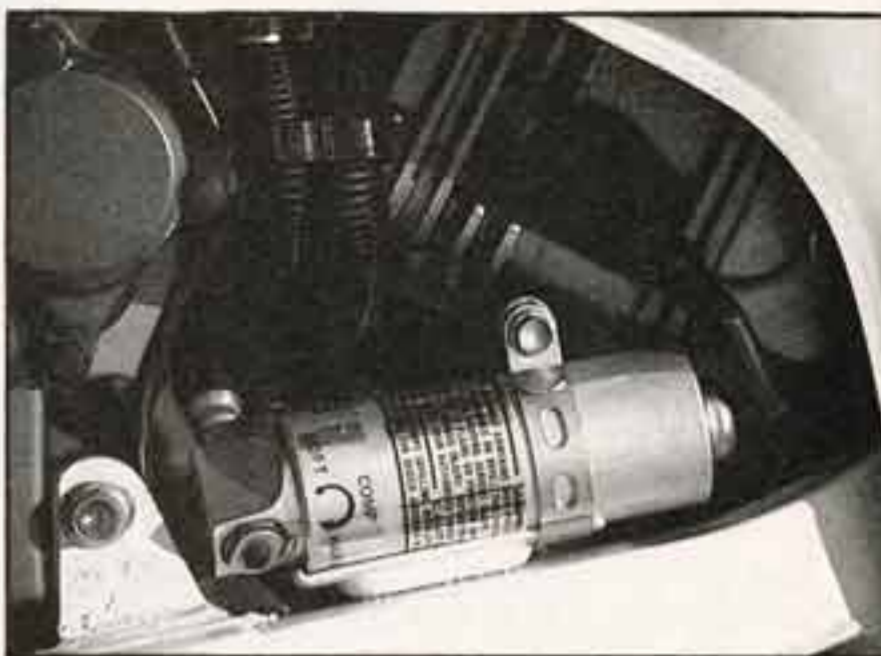
Ο αντίστοιχος χώρος στην XTZ βρίσκεται πάνω στη σχάρα, έχει σαφώς χειρότερης ποιότητας εργαλεία (και πολύ πιο λίγα) και απαιτεί ξεφόρτωμα των τυχόν αποσκευών για να βγάλεις τα εργαλεία. Ε, δεν πειράζει, και στο DTR 200 θέλεις κατσαβίδι για να βρεις το... κατσαβίδι.



### ΑΜΟΡΤΙΣΕΡ

Αερίου - λαδιού, με ξεχωριστό ρεζερβουάρ (στη φωτό), ρύθμιση απόσβεσης συμπίεσης και προφόρτισης ελατηρίου. Η ρύθμιση της απόσβεσης γίνεται με ίσιο κατσαβίδι σε θεωρητικά άπειρες θέσεις. Δεν μπήκε κουμπί που να γυρίζει με το χέρι γιατί σ' αυτή τη θέση που βρίσκεται θα ήταν εύκολο για το πόδι του οδηγού να το γυρίσει κατά λάθος. Η στάνταρ ρύθμιση είναι μια στροφή από το τέρμα αριστερά. Γυρίζοντας αριστερά, η απόσβεση συμπίεσης μειώνεται, δεξιά αυξάνεται. Η προφόρτιση του ελατηρίου είναι με παξιμάδι. Έχει παρατηρηθεί το εξής φαινόμενο: πολλά Africa Twin δεν έχουν γρασαδοράκια στους συνδέσμους του Pro Link, άλλα έχουν! Το αμορτισέρ δίνει 210mm διαδρομής στον πίσω τροχό, 5mm λιγότερα από του XTZ που

ρυθμίζεται μόνο ως προς την προφόρτιση του ελατηρίου.



### ΣΧΑΡΑ - ΣΕΛΛΑ

Επιτέλους, μια μηχανή που φορτώνεται. Πολύ καλή σχάρα, φαρδιά, στο ίδιο ύψος με τη σέλλα, δέχεται βάρος μέχρι 20 Kg (XTZ:5) χωρίς να επηρεάζεται η ευστάθεια, ενώ έχει τέτοια μορφή που εύκολα μπορούν να δεθούν τα πράγματα με ιμάντες ή και χταποδάκια. Η «σχάρα» της XTZ έχει χειρολαβές (άβολες) και προεξοχές για να δέσεις το sleeping bag σου με χταποδάκι. Ιμάντες δεν μπορούν να δεθούν.

Προσέξτε πόσο λίγο εξέχει η εξάτμιση του Africa Twin. Η σέλλα έχει αντιολισθητική επένδυση, κάτι που επιτρέπει σε αναβάτη και συνεπιβάτη να διατηρούν τις σχετικές τους θέσεις και να μην πέφτουν ο ένας πάνω στον άλλον σε επιτάχυνση και φρενάρισμα. Φαρδιά και με αρκετό μήκος, φιλοξενεί δύο άτομα άνετα. Η σέλλα του Super Tenere αρχίζει πολύ πίσω και τελειώνει πολύ μπροστά, με αρκετά μικρότερο μήκος απ' ότι θα έπρεπε.



### ΦΩΤΑ

Τα XRV που προορίζονται για Ιταλία έχουν από μια λάμπα των 35W σε κάθε προβολέα, ενώ όλα τα υπόλοιπα έχουν 55/60W. Η μεγάλη έξοδος της



γεννήτριας (310W!) δεν έχει αντίρρηση να σηκώσει δύο λάμπες 95/100W, που θα ντρόπιαζαν και τρένο. Οι προβολείς ανάβουν μαζί και στην μικρή και στην μεγάλη σκάλα, δίνοντας ισχυρότερο φως από τους (κίτρινους και μικρότερης διαμέτρου) προβολείς της XTZ, που ανάβουν μαζί μόνο στη μεγάλη σκάλα.

Οι προβολείς του XRV ρυθμίζονται πάνω - κάτω (από πεταλούδες στη μέσα μεριά του φαίρινγκ) και δεξιά αριστερά (με κατσαβίδι), όπως και του XTZ.



### ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ: V FOR EVER!

Ο κινητήρας του Africa Twin, όταν ήταν μικρός, έμενε στην VT 500 που παρουσιάστηκε το '82 στην Κολωνία. Σε στρητ μοτοσυκλέτες αρχικά, δεν είχε την επιτυχία που γνώρισε μόλις φορέθηκε σε ON-OFF (Transalp). Η Africa Twin παρουσιάστηκε ενάμιση χρόνο μετά την Transalp, και μοιράζεται μαζί της τη βασική δομή του κινητήρα, με αλλαγμένα πολλά από τα στοιχεία του.

Τετράχρονος, υδρόψυκτος, σε V 52° με 1 EEK, τρεις βαλβίδες και 2 μπουζί / κύλινδρο. Έχει διάμετρο X διαδρομή 79 X 66 mm (647 cc).

Οι τρεις βαλβίδες στον κύλινδρο δεν είναι συνηθισμένες (δύο εισαγωγής και μια εξαγωγής), αλλά ούτε καινοτομία. Ήδη στη δεκαετία του '30 υπήρχαν 3βάλβιδοι κινητήρες αυτοκινήτων (Bugatti) και αεροπλάνων (Junkers Ju 211 και 213). Στις μοτοσυκλέτες εμφανίστηκαν τη δεκαετία του '50 στην AJS (τρεις εκκεντροφόροι, τρεις βαλβίδες, δύο εξαγωγής και μια εισαγωγής) και αρκετά αργότερα στις Honda CB 250/400N.

Στην Africa Twin οι τρεις βαλβίδες κινούνται από έναν εκκεντροφόρο (με αλυσίδα Morse) και 3 κοκοράκια που έχουν άξονες πάχους 12 mm και στηρίζονται σε κοινή βάση που πιάνει με 4 βίδες στην κεφαλή. Υπάρχει αυτόματος τεντωτήρας για την

αλυσίδα του εκκεντροφόρου (να υπήρχαν και οι αυτορυθμιζόμενες βαλβίδες της PC 800...).

Η επόμενη ιδιομορφία βρίσκεται στα δύο μπουζί ανά κύλινδρο, αναγκαστικά, εξαιτίας της θέσης των τριών βαλβίδων και του εκκεντροφόρου, που δεν επιτρέπουν κεντρικά τοποθετημένο μπουζί. Ο θάλαμος καύσης δεν έχει ομοιόμορφο σχήμα, οπότε βάζουμε ένα μπουζί σε κάθε μεριά του για να έχουμε ομοιόμορφη καύση.

Τα πιστόνια είναι φτιαγμένα από αλουμίνιο με υψηλή περιεκτικότητα σε σιλικόνη, έχουν 3 ελατήρια (δύο συμπίεσης, ένα λαδιού) και πείρους 18 mm σε διάμετρο.

Οι κύλινδροι είναι αλουμινένιοι με επικάλυψη σκληρού χρωμίου (μαζί με νικέλιο, σιλικόνη και άλλα περίεργα υλικά).

Πολύ ενδιαφέρον είναι ο στρόφαλος, που έχει το ένα κομβίο (40 mm) μετατοπισμένο κατά 76° σε σχέση με το άλλο, μειώνοντας στο ελάχιστο τους κραδασμούς που θα υπήρχαν αναγκαστικά σε ένα V 52°, πολύ μακριά από τις «ιδανικές» για τους κραδασμούς 90°.

Οι μπιέλλες είναι διαιρετές φυσικά αφού ο στρόφαλος με τα 3 «μάγουλα» δεν μπορούσε παρά να είναι μονοκόμματος...

Το σύστημα λίπανσης είναι με υγρό κάρτερ και τρόμπα λαδιού με ενσωματωμένο ρυθμιστή πίεσης, που αν όλα πάνε καλά, είναι 4,5 bar στις 6000 σαλ. Δύο μπεκ λαδιού που βρίσκονται στη βάση των κυλίνδρων ψεκάζουν λάδι στο κάτω μέρος των πιστονιών, λιπαίνοντας αλλά κυρίως ψύχοντάς τα.

Το κιβώτιο έχει πιο κοντές σχέσεις από της Transalp και τους άξονές του τον ένα πάνω από τον άλλο. Η τροφοδοσία γίνεται από 2 Keihin υποπίεσης ημιαντεστραμμένα διαμέτρου 32 mm. Η ανάφλεξη διαθέτει ηλεκτρονικά μεταβαλλόμενο αβάνς.

Σύμφωνα με την Honda αποδίδει 57 ίππους (στις 8000) και 5,8 Kgμ ροπής (στις 6000). Η ροπή διατηρείται στα ίδια επίπεδα σε ένα μεγάλο φάσμα στροφών (στις 3000 υπάρχουν ήδη 4,5 Kgμ και στις 5000 4,9 Kgμ) φτιάχνοντας την πολυπόθητη «γραμμική» απόδοση.

Τα πλεονεκτήματα αυτού του είδους κινητήρα,

πέρα από την απόδοση που ανέφερα, είναι το μικρό πλάτος και μήκος του, που επιτρέπει μεγαλύτερη ελευθερία στη σχεδίαση του πλαισίου και συγκέντρωση της μάζας κοντά στο κέντρο βάρους, η ομαλή λειτουργία του και οι μικρές συνολικές του διαστάσεις. Ο κινητήρας της εργαστηριακής NXR, με V 45°, είναι ακόμη μικρότερος...

Ο κινητήρας του Super Tenere (αναλυτική παρουσίαση στο τεύχος 40) είναι σύμφωνα με τη Yamaha ο πιο στενός παράλληλος δικύλινδρος 750 cc. Με ποιους δικύλινδρους 750 cc τον συγκρίνει όμως η Yamaha; Με την Trimph; Απ' όσο θυμάμαι μάλλον ο κινητήρας του Boneville ήταν πιο στενός, αν και η σύγκριση είναι άτοπη, αφού τους δύο κινητήρες χωρίζουν κάτι δεκαετίες.

Υδρόψυκτος, με δύο εκκεντροφόρους επικεφαλής, 5 βαλβίδες / κύλινδρο και κλίση κυλίνδρων 45° με αντίβαρο για τους κραδασμούς και ξηρό κάρτερ, είναι ο καλύτερος παράλληλος δικύλινδρος σήμερα.

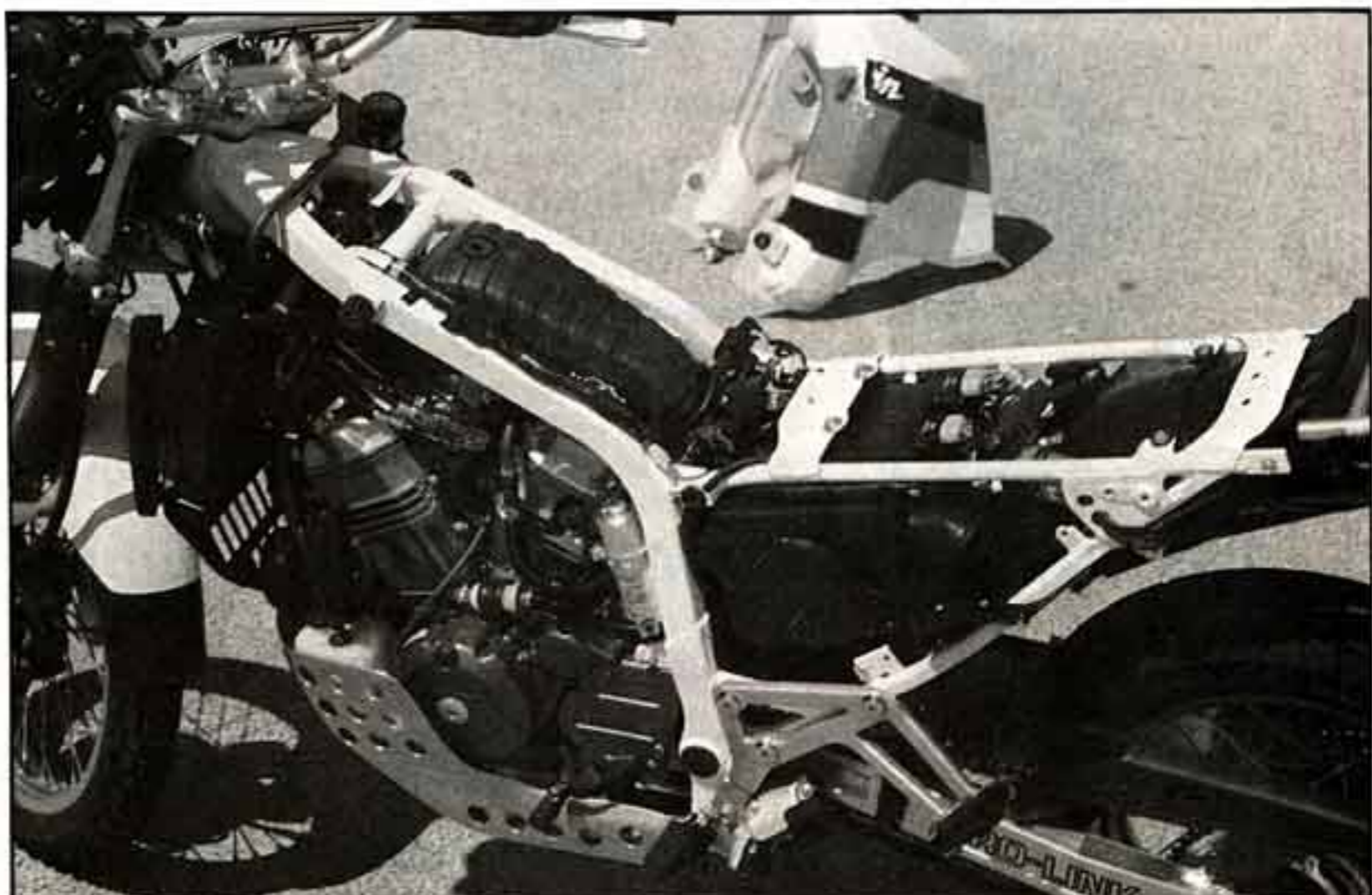
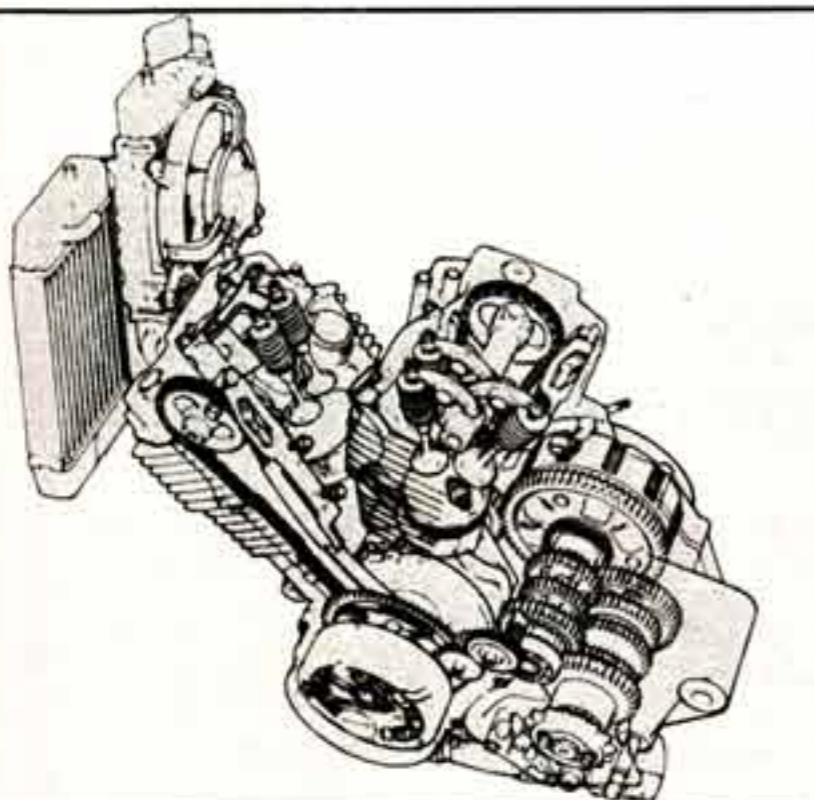
Με 65,75 ίππους στις 7700 (στον τροχό) και 6,38 Kgμ ροπής στις 6500, είναι σίγουρα ο πιο δυνατός. Έχει 10 ίππους περισσότερους από το BMW GS 1000, 14 περισσότερους από την Cagiva Elefant 750 και 17 από την Africa Twin.

Αν και στενός σύμφωνα με τη Yamaha, πολύ φαρδύς σε σχέση με της XRV. Το γκάζι όμως δεν είναι κάτι που παραβλέπεται εύκολα.

### ΣΚΕΛΕΤΟΣ

Είναι περίεργο... Ενώ η Yamaha διαφημίζει και βάζει σε πολλά μοντέλα της σκελετούς Deltabox, στο XTZ έχει βάλει ένα σκελετό με μονή στρογγυλή «ραχοκοκαλιά», όπως και σε ένα DT 200... Αντίθετα το XRV δένει πολύ καλά την περιοχή του λαιμού και τον συνδέει με τον άξονα του ψαλιδιού με δύο «απλωμένους» πάνω από το μοτέρ σωλήνες, τετράγωνης διατομής και με ενισχυτική γέφυρα μεταξύ τους αλλά και με τον κάθετο σωλήνα του πλαισίου, που χωρίζεται σε δύο κάτω από το μοτέρ. Η γεωμετρία του είναι πιο αργή από του Tenere, με κάστερ 28°, τρέιλ 110 mm (XTZ: 26,5° και 101 mm) και μεγαλύτερο μεταξόνιο (1550 mm αντί 1516).

Παρά την «αργή» γεωμετρία το XRV είναι πολύ πιο ευκίνητο από το XTZ.





## ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΤΗΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ

	HONDA AFRICA TWIN	YAMAHA SUPER TENERE	BMW R100 GS	CAGIVA ELEFANT 750
ΚΥΒΙΚΑ	647	749	980	748
ΙΠΠΟΙ/ΣΤΡΟΦΕΣ	57/8000	70/7500	60/6500	60,5/8000
ΡΟΠΗ/ΣΤΡΟΦΕΣ	6,2/6000	6,8/6750	7,75/3750	6,3/6000
ΙΠΠΟΙ/ΣΤΡΟΦΕΣ (στον τροχό)	49,3/8100	65,75/7700	56,33/6.600	52,96/7250
ΡΟΠΗ/ΣΤΡΟΦΕΣ (στον τροχό)	5,19/6000	6,38/6500	7,21/4000	5,41/5500
ΦΡΕΝΑΡΙΣΜΑ 100 - 0 (m)	44,83	41,98	45,09	44,86
0 - 400 (sec)	13''59	12''80	12''93	13''15
ΤΕΛΙΚΗ (Km/h)	180	190	180	170
ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΜΕΣΗ (Km/l)	15,9	13,1	14,8	15,4
ΒΑΡΟΣ (Kg)	193	195	208	195
ΤΕΠΟΖΙΤΟ (lt)	24	26	26	19
ΤΙΜΗ	1.417.000	1.350.000	1.580.000	1.600.000

Πάνω από την πλάκα των μαρσπιέ, το κουτί του φίλτρου αέρα. Το φίλτρο βγαίνει με 3 βίδες αφού αφαιρεθεί το πλαϊνό καπάκι. Στο XTZ χρειάζεται για την ίδια δουλειά να βγει το τεπόζιτο: δεκαεπτά (!) βίδες και δύο σωληνάκια.

Στην Africa, παρά το ότι όλα έχουν τοποθετηθεί

στον ελάχιστο δυνατό χώρο, επικρατεί υποδειγματική τάξη, ειδικά στα ηλεκτρικά. Το τεπόζιτο (στο βάθος) βγαίνει ξεβιδώνοντας μια βίδα γυρνώντας μισή στροφή τους συνδέσμους Djus που στηρίζουν το φαίρινγκ, και βγάζοντας τα δύο σωληνάκια βενζίνης.

# ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

## HONDA XRV 650 Africa twin

### ΓΕΝΙΚΑ

Κατασκευαστής & Μοντέλο: HONDA XRV 650 Africa Twin.

Εισαγωγέας: ΑΦΟΙ ΣΑΡΑΚΑΚΗ ΑΕΒΕ

Τιμή: 1.417.120 (8/89)

Τιμή αριθμού: 44.000

Φορολογία δρχ. 12.200 ετήσια

Εγγύηση: 1 έτος.

### ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος: τετράχρονος δικύλινδρος υδρόψυκτος σε V 52° με 1 ΕΕΚ και 3 βαλβίδες / κύλινδρο.

Διάμετρος Χ Διαδρομή (mm): 79X66

Χωρητικότητα (cc): 647

Σχέση συμπίεσης: 9,4:1

Ανάφλεξη: Ηλεκτρονική CDI

Τροφοδοσία: 2 Keihin υποπίεσης 32 mm.

Διάμετρος βαλβίδων (mm): —

Χρονισμός εκκεντροφόρου: —

Εξάτμιση: 2 σε 1.

Σύστημα λίπανσης: Υγρό κάρτερ.

Σύστημα εκκινήσεως: Μίζα.

### ΜΕΤΑΔΟΣΗ

Τύπος συμπλέκτη: πολύδισκος σε λάδι. Πρωτεύουσα μετάδοση (τύπος - σχέση): γρανάζια 1.888/1 (68/36)

Σχέσεις ταχυτήτων: (1) 2.769 (2) 1.882 (3) 1.450 (4) 1.174 (5) 0.966 (6) —

Τελική μετάδοση (τύπος - σχέση): αλυσίδα 3,062 (16/49).

Συνολικές σχέσεις: (1) 16,00 (2) 10,87 (3) 8,38 (4) 6,78 (5) 5,58.

### ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος: Κλειστό, με διπλή ραχοκοκαλιά από τετράγωνους σωλήνες.

Μεταξόνιο (mm): 1.550

Γωνία κάστερ: 28°

Ίχνος (τρέιλ) (mm): 110

Μέγιστο μήκος (mm): 2.310

Μέγιστο πλάτος (mm): 865

Μέγιστο ύψος (mm): 1.290

Ύψος σέλλας (mm): 890

Απόσταση από το έδαφος (mm): 255

Βάρος (kg): 193 (93 μπροστά, 100 πίσω).

Χωρητικότητα ρεζερβουάρ (lt): 24 (ρεζέρβα στα 8,5 και 4,3 lt).

### ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ

ΕΜΠΡΟΣ - Τύπος: τηλεσκοπικό πηρούνι

Διαδρομή (mm): 230

Διάμετρος (mm): 43

Ρυθμίσεις: πίεση αέρα

ΠΙΣΩ - Τύπος: Pro-Link

Διαδρομή τροχού (mm): 210

Ρυθμίσεις: προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση συμπίεσης.

### ΦΡΕΝΑ

Εμπρός: δίσκος 296 mm, δαγκάνα Nissin με διπλά έμβολα.

Πίσω: δίσκος 240 mm, δαγκάνα Nissin με μονό έμβολο.

### ΤΡΟΧΟΙ

ΕΜΠΡΟΣ - Ζάντα: Αλουμινένια, 1.85-21.

Λάστιχο: 90/90 - 21

ΠΙΣΩ - Ζάντα: Αλουμινένια, 2.75-17

Λάστιχο: 130/90 - 17

### ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ

Γεννήτρια: 310 W.

Μπαταρία: 12 V 12 Ah

Φώτα εμπρός: 12 V 35/35 ή 55/60 W

Φώτα πίσω: 12 V 5/21 W.

**ΟΡΓΑΝΑ - ΑΞΕΣΟΥΑΡ:** Ταχύμετρο 200 Km/h με μερικό και ολικό χιλιομετρητή, στροφόμετρο με κόκκινο στις 8.700, δείκτης θερμοκρασίας ψυκτικού, ενδεικτικές λυχνίες για: σταντ, βενζίνη (2), μεγάλη σκάλα, νεκρά, φλας, λάδι. Σκάρα,



πλαστικά προστατευτικά, αλουμινένια ποδιά.

### ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ

(από το βιβλίο του κατασκευαστή)

Βαλβίδες (διάκενο): Εισ. 0.15 Εξ. 0.20 mm

Διάστημα ρύθμισης βαλβίδων: στα 1000 και κάθε 12.000.

Χωρητικότητα λαδιού: 2,4 l

Διάστημα αλλαγής λαδιού: 12.000 Km

Χωρητικότητα ψυκτικού: 2,5 l

Διάστημα αλλαγής ψυκτικού: 36.000 Km.

Τύπος και διάστημα αλλαγής φίλτρου λαδιού: Αυτοκινητιστικό, κάθε 12.000.

Τύπος και διάστημα αλλαγής φίλτρου αέρα: χάρτινο, 18.000 Km.

Τύπος μπουζί / διάκενο: DPR8EA - 9

(NGK) / 0,8-0,9 mm.

Αβάνς: 10° BTDC/1200 σαλ.

Τύπος υγρών φρένων: DOT 4

Χωρητικότητα λαδιού πηρουινίου:

Τύπος λαδιού πηρουινίου:

Πιέσεις ελαστικών εμπρός: 1 άτομο: 2,0 - 2 άτομα: 2,0 (kg/cm<sup>2</sup>)

Πιέσεις ελαστικών πίσω: 1 άτομο: 2,0 - 2 άτομα: 2,0.

### ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ

Ισχύς εργοστασίου: 57 HP/8000 σαλ.

Ροπή εργοστασίου: 6,2 Kgr/6000 σαλ.

Ισχύς πραγματική: 49,43 HP / 8100 σαλ.

Ροπή πραγματική: 5,19 Kgr/6000 σ.α.λ.

Τελική ταχύτητα (υπολογισμένη): 187

Τελική ταχύτητα με ένα άτομο: 177 Km/h

Τελική ταχύτητα με δύο άτομα: 177

Ταχύτητα ανά σχέση κιβωτίου και κόκκινο: (1) 92,5 (2) 122 (3) 156 (4) 186 (5) 187 (6)

Στροφές κινητήρα στα 100 χ.α.ω. με τελευταία σχέση στο κιβώτιο: 4.400

Επιτάχυνση 0-400 μ. (sec/ταχ. εξόδου): 13''59 / 151,661 Km/h

Κατανάλωση (Km/l) Πόλη: 15,3

Ταξίδι: 17,8

Σπορ: 14,6

Μέση: 15,9

Φρενάρισμα: 40-0: 7 m

100-0: 45 m

140-0: 81 m

Αυτονομία (μέγιστη/μέση/ελάχιστη) Km: 427, 381, 350.

### ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Ειδική ισχύς (HP/lit): 88

Γραμμική ταχύτητα πιστονιού (m/sec): 17,8

Μέση πραγματική πίεση πιστονιού στις στροφές μεγίστης ροπής (Kg/cm<sup>2</sup>): 11,09

Ελάχιστες στροφές κινητήρα για πλήρες άνοιγμα του γκαζιού με τελευταία ταχ.: 3500

Κιλά (στεγνή) ανά ίππο (Kg/HP): \*3,38

## YAMAHA XTZ 750 Super Tenere

### ΓΕΝΙΚΑ

Κατασκευαστής & Μοντέλο: YAMAHA XTZ 750 Super TENERE.

Εισαγωγέας: YAMAHA HELLAS

Τιμή: 1.350.000

Εγγύηση: 1 έτος, απεριόριστα Km.

Τιμή αριθμού: 60.000

Φορολογία ετήσια: 14.800 δρχ.

### ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος: Δικύλινδρος υγρόψυκτος, τετράχρονος, σε σειρά με 2 ΕΕΚ και 5 βαλβίδες στον κύλινδρο.

Διάμετρος Χ Διαδρομή: 87 X 63 mm.

Χωρητικότητα: 749,03 cc

Σχέση Συμπίεσης: 9,5:1

Ανάφλεξη: Ψηφιακή TCI

Τροφοδοσία: 2 Micuni BDST 38

Εξάτμιση: 2 σε 1

Σύστημα λίπανσης: Ξηρό κάρτερ, 2 αντλίες λαδιού

Σύστημα εκκινήσεως: Μίζα

### ΜΕΤΑΔΟΣΗ

Τύπος συμπλέκτη: Πολύδισκος σε λάδι. Πρωτεύουσα μετάδοση (τύπος - σχέση): γρανάζια με ίσια δόντια 1,78:1.

Σχέσεις ταχυτήτων: (1) 2.846, (2) 1.850, (3) 1.429, (4) 1.174, (5) 1.037.

Τελική μετάδοση (τύπος - σχέση): αλυσίδα, γρανάζια 16/46, 2.875:1.

### ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος: Διπλό κλειστό από σωλήνες ορθογωνικής διατομής.

Μεταξόνιο: 1516 mm

Γωνία κάστερ: 26,5°

Ίχνος (τρέιλ): 101 mm

Μέγιστο μήκος: 2.285 mm

Μέγιστο πλάτος: 815 mm

Μέγιστο ύψος: 1370 mm

Ύψος σέλλας: 870 mm

Απόσταση από το έδαφος: 240 mm

Βάρος (κενή): 195 Kg

Χωρητικότητα ρεζερβουάρ: 26 l

### ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ

ΕΜΠΡΟΣ - Τύπος: Τηλεσκοπικό υδραυλικό πηρούνι

Διαδρομή: 235 mm. Διάμετρος: 43 mm.

Ρυθμίσεις: καμία.

ΠΙΣΩ Τύπος: Rising Rate Monocross.

Διαδρομή τροχού: 215 mm

Ρυθμίσεις: προφόρτιση ελατηρίου.

### ΦΡΕΝΑ

Εμπρός: 2 δίσκοι των 245 mm, δαγκάνες με διπλά έμβολα.

Πίσω: 1 δίσκος των 245 mm, δαγκάνα με διπλά έμβολα.

### ΤΡΟΧΟΙ

ΕΜΠΡΟΣ Ζάντα: αλουμινένια 1,85X21.

Λάστιχο: 90/90 - 21

ΠΙΣΩ Ζάντα: αλουμινένια, 3,00X17

Λάστιχο: 140/80 - 17

### ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ

Γεννήτρια: AC magneto

Μπαταρία: 12 V 14 Ah

Φώτα εμπρός: 55 W - 60/55 W

Φώτα πίσω: 12Ω 5 - 21ηX2

**ΟΡΓΑΝΑ - ΑΞΕΣΟΥΑΡ:** Ταχύμετρο με μερικό και ολικό χιλιομετρητή, στροφόμετρο, θερμοκρασία ψυκτικού, λυχνίες για μεγάλη σκάλα, νεκρά, φλας, προστατευτικά χεριών.

### ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ

(απ' το βιβλίο του κατασκευαστού) Διάστημα ρύθμισης βαλβίδων: 42.000 Km

Χωρητικότητα λαδιού: 4 l, 4,1 με φίλτρο.

Διάστημα αλλαγής λαδιού: 6.000 Km

Χωρητικότητα ψυκτικού: 450 cc στο ρεζερβουάρ

Διάστημα αλλαγής ψυκτικού: 2 χρόνια

Τύπος και διάστημα αλλαγής φίλτρου λαδιού: χάρτινο, 6.000 Km

Τύπος μπουζί & διάκενο: NGK DPR8EA - 9 ή ND X 24 EPR - U9, 0,8 - 0,9 mm

Τύπος υγρών φρένων: DOT 4

Πιέσεις ελαστικών εμπρός: 1 άτομο 33, 2 άτομα 36.

Πιέσεις ελαστικών πίσω: 1 άτομο 33, 2 άτομα 36.

### ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Ειδική ισχύς hp/lit: 93,45

Ελάχιστες στροφές κινητήρα για πλήρες άνοιγμα του γκαζιού με τελευταία ταχύτητα: 1.700

Κιλά (στεγνή) ανά ίππο: Kg/HP 2.78

### ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ

Ισχύς εργοστασίου: 70 HP/7500 σαλ.

Ροπή εργοστασίου: 6,8 Kgr/6750 σαλ.

Ισχύς πραγματική: 65,75 HP/7700 σαλ.

Ροπή πραγματική: 6,38 Kgr/6500 σαλ.

Τελική ταχύτητα (υπολογισμένη): 182/8000

Τελική ταχύτητα με ένα άτομο: 191/8400

Τελική ταχύτητα με δύο άτομα: 182/8000

Ταχύτητα ανά σχέση κιβωτίου: (1) 70 (2) 108

(3) 141 (4) 170 (5) 191 (6) —

Στροφές κινητήρα στα 100 χ.α.ω. με τελευταία σχέση στο κιβώτιο: 4000

Επιτάχυνση 0-400 μ. (sec/ταχ. εξόδου): 12''80/162 Km/h

Κατανάλωση (Km/l) Πόλη: 15,1

Ταξίδι: 15,9

Σπορ: 8,3

Μέση: 13,1

Φρενάρισμα: 40-0: 7,11 m

100-0: 42 m

140-0: 83 m

Αυτονομία (μέγιστη/μέση/ελάχιστη) Km: 413/340/215