

Honda XRV 650 Africa Twin

του Χρήστου Πατεράκη | φωτό: του ίδιου

αξίζει και τώρα

παρουσίαση on - off



Αφρικάνικα μητέρα



Με τις δάφνες από τη νίκη του Paris Dakar η Honda άφησε ερήμους και οάσεις και έβγαλε στην παραγωγή την Africa Twin 650, ίσως την καλύτερη on-off που παρήγαγε ποτέ η Honda και που ακόμα και σήμερα παραμένει επίκαιρη

 Την εποχή που κατασκευάζονταν η Africa 650, το 1988, θεωρούνταν μια μεγάλη on-off και ο λόγος που ουσιαστικά άλλαξε και έγινε 750, την χρονιά του 1990, ήταν για να μπορέσει να αντεπεξέλθει στον δυνατότερο ανταγωνισμό των Yamaha Super Tenere 750 και Gajiva Elefant 750. Ήταν όμως μια συνταγή που δεν πέτυχε και τόσο σε σχέση με το 650 και αυτό γιατί εκτός από τον κυβισμό, αυξήθηκαν το βάρος και οι διαστάσεις. Αντικρίζοντας σήμερα το 650, εντυπωσιάζει η έμπνευση των σχεδιαστών του με κύριο χαρακτηριστικό τους χρωματισμούς του HRC. Οι χρυσές ζάντες ακόμα και μετά από 25 χρόνια είναι πανέμορφες και διατηρούν τη γυαλάδα τους και ήταν κάτι που χαρακτήριζε τα Africa 650. Κοιτώντας την μοτοσυκλέτα με τα σημερινά στάνταρ, εντύπωση κάνει πολύ κοντή ζελατίνα, που σε σχέση με τα σημερινά δεδομένα μοιάζει λες και κάποιος την έχει κόψει, ενώ γενικά έχει γίνει μια σχετική οικονομία όσο αναφορά τις διαστάσεις των πλαστικών που δεν είναι "ξέχειλες".

Το χωμάτινο look τονίζουν η σήτα στο εμπρός φανάρι για την προστασία από τις

πέτρες, οι μεγάλες κούφτες και η τεράστια αλουμινένια ποδιά που δεν αφήνει σχεδόν καθόλου απροστάτευτο τον δικύλινδρο κινητήρα, αλλά και το μεγάλο πλαστικό προστατευτικό που καλύπτει το δισκόφρενο από χώματα και άμμο. Το ύψος της μοτοσυκλέτας είναι αισθητά μεγάλο και ξεχωρίζει έντονα από την μεγάλη απόσταση από το έδαφος που φτάνει τους 25 πόντους, όπως επίσης μεγάλες είναι και οι διαδρομές των αναρτήσεων που φτάνουν τα 230mm εμπρός και τα 210mm πίσω. Εμπρός, διαθέτει ένα τηλεσκοπικό πιρούνι της Showa 43 χιλιοστών σε διάμετρο χωρίς ρυθμίσεις, ενώ την πίσω ανάρτηση αναλαμβάνει ένα αμορτισέρ με μοχλικό, με ρύθμιση της προφόρτισης του ελατηρίου αλλά και της απόσβεσης επαναφοράς. Το ψαλίδι είναι αλουμινένιο, έχοντας τους κλασικούς ρεγουλατόρους της αλυσίδας με το "σαλιγκάρι". Στα φρένα έχουμε ένα δισκόφρενο πίσω 240 χιλιοστών με δαγκάνα ενός εμβόλου, ενώ στον εμπρός τροχό υπάρχει ένας δίσκος 296mm με δαγκάνα της Nissin με δύο έμβολα. Το πλαίσιο είναι ασάλινο κλειστό, με διπλό το επάνω τμήμα, με τετράγωνους σωλήνες, ασάλινο



Αλλά, ευανάγνωστα και πλήρη τα όργανα, με μόνη απουσία του δείκτη καύσιμου που απουσιάζει σε όλη την οικογένεια των Africa Twin



Αλεξίσφαιρος ο δικύλινδρος κινητήρας που ακόμα και σήμερα σε παρόμοια μορφή κινεί και τις πιο πρόσφατες γενιές Transalp. Σεχωριστή βαρύτητα δίνει το αυτοκόλλητο του HRC



Θηριώδης διαστάσεις έχει η αλουμινένια ποδιά, η οποία χωρίζεται σε τρία τμήματα. Οι τρύπες επιτρέπουν στην αποβολή της θερμότητας και την ψύξη του κινητήρα

υποπλαίσιο, ενώ αφαιρείται το μικρό κομμάτι του υποπλαισίου που κρατά το πίσω φτερό.

Οδηγώντας στο σήμερα

Είχα γυρίσει μόλις από το φετινό mega test με τις 5 υπερμοτοσυκλές των 1200 κυβικών, όταν βρέθηκα στην σέλα του 650 και στην πρώτη επαφή το πρώτο πράγμα που μου έκανε εντύπωση ήταν το μεγάλο ύψος. Τα 890 χιλιοστά της σέλας δεν είναι πάρα πολλά για τα σημερινά δεδομένα, όμως γενικά η αίσθηση που λαμβάνεις από την μοτοσυκλέτα είναι το μεγάλο ύψος. Τα πόδια ανοίγουν σχετικά λίγο αγκαλιάζοντας το ρεζερβουάρ και φωλιάζουν βαθιά μέσα. Νιώθεις περισσότερο πάνω παρά μέσα στην μοτοσυκλέτα, ενώ το παλιομοδίτικο τιμόνι δεν βάζει τα χέρια σε επιθετικές γωνίες, κάτι που εύκολα όμως αντικαθίστα-

ται. Με το πάτημα της μίζας ο δικύλινδρος κινητήρας παράγει τον κλασικό εδώ και 25 χρόνια ήχο, με ιδανική ευστροφία και χωρίς καθόλου ενοχλητικούς κραδασμούς. Ο συμπλέκτης, παρά τα χρόνια του, είναι σχετικά μαλακός και ακριβής και οι σχέσεις στο κιβώτιο κουμπώνουν με ακρίβεια χωρίς ανατριχιαστικούς ήχους. Στα πρώτα μέτρα, το πολύ καλό ζύγισμα που χαρακτηρίζει πάντα της μοτοσυκλέτες της Honda είναι άμεσα αντιληπτό και μόλις οι ρόδες τις κυλήσουν, το βάρος καμουφλάρεται άριστα. Μπορείς να κινείσαι με ελάχιστη ταχύτητα σε ασφάλτο και χώμα με τα πόδια επάνω στα μαρσιπέ, ενώ η οικειότητα που νιώθεις από την πρώτη κίχλας στιγμή που θα βρεθείς στη σέλα της είναι κάτι που την χαρακτηρίζει. Θυμίζει έντονα Transalp, μόνο που εδώ η θέση οδήγησης σε βάζει να κάτσεις πιο ψηλά και πιο μπροστά.

Η απόδοση του κινητήρα είναι σχεδόν ίδια, διαθέτοντας μεγάλη ελαστικότητα αλλά και ροπή, χωρίς να πρέπει να καταφεύγεις συνεχώς στο κιβώτιο ώστε να βρεις τη δύναμη του κινητήρα, η οποία είναι άψογα απλωμένη σε όλο το φάσμα των στροφών. Κρατά άνετα την ταχύτητα των 120-130 χιλιομέτρων στο ταξίδι, με τις στροφές να μην ξεπερνούν τις 5.000, όμως μπορείς να ταξιδέψεις και πιο γρήγορα, με αντάλλαγμα όμως την υψηλή σχετικά κατανάλωση αλλά και την ανεπαρκή προστασία από την ζελατίνα.

Σε επαρχιακό δίκτυο το ομοιογενές σύνολο δεν σε ωθεί να αρχίσεις να κυνηγάς την σκιά σου και γενικά η μοτοσυκλέτα είναι φτιαγμένη να οδηγείται με ροή χωρίς απότομες αυξομειώσεις ρυθμού. Ο κινητήρας δεν έχει πουθενά ξέσπασμα απόδοσης, όμως και τα ασθενή σχετικά φρένα δεν επιτρέπουν

BOX
AREA* **Γνώμη
του ιδιοκτήτη****Έρωτας με την πρώτη ματιά**

"Όταν απέκτησα την "Αφρικόνα", δεν είχα αντιληφθεί πόσο σπάνια είναι. Το τρικολόρ, οι χρυσές ζάντες, το μεγάλο ρεζερβουάρ και η ευρύχωρη σέλα, πακέτο! Πιο όμορφη και πιο ελαφριά από τη μεγάλη της αδερφή, με την παροιμιώδη αξιοπιστία της Honda. Συμπεριφέρεται όπως περιμένεις από μια μοτοσυκλέτα 200+ κιλών, οδηγείται με σύνεση, πηγαίνει παντού, της λείπει ένα δισκόφρενο μπροστά, ενώ πάντα υπάρχει έξτρα CDI στο σακίδιο δια παν ενδεχόμενον. Το αμορτισέρ είναι της WP, όπως και τα ελατήρια στο πιρουνί. Μερικές φορές αναρωτιέμαι μήπως η θέση της είναι στο σαλόνι του σπιτιού; Ποιος την ακούει μετά τη γυναίκα!"

* **Μini τεχνική ανάλυση**

Ξεκίνησε την καριέρα της με γονείς την αγωνιστική NXR 750 και την Transalp 600, απ' όπου πήρε τον κινητήρα και την δομή του πλαισίου. Ο V2 κινητήρας έχει 52 μοίρες περιερχόμενη γωνία και παρουσιάστηκε το 1982 (!) με 500 κυβικά στην VT 500. Η φιλοσοφία σχεδίασης του παρέμεινε ίδια (σχεδόν και σήμερα με το Transalp 700...) με τρεις βαλβίδες και δύο μπουζι ανα κύλινδρο. Για την εξάλειψη των κραδασμών ο στρόφαλος έχει μετατοπισμένα τα κομβία στις 76 μοίρες για να πλησιάσει την ιδανική γωνία των 90 μοιρών χωρίς τα χωροταξικά προβλήματα που θα έχει ένας τέτοιος κινητήρας. Οι άξονες του κιβωτίου είναι τοποθετημένοι ο ένας πάνω στον άλλο για ακόμα μικρότερο όγκο, ενώ την τροφοδοσία έχουν αναλάβει δύο Keihin VP 36mm. Τα 650 κυβικά, όπως αποδείχθηκε στην συνέχεια, ήταν ο ιδανικός κυβισμός, καθώς με 750 κυβικά στις επόμενες γενιές Africa ο κινητήρας παρήγαγε ενοχλητικούς κραδασμούς και υψηλή κατανάλωση στις υψηλές στροφές.

Το πλαίσιο είναι κατασκευασμένο από σωλήνες ορθογωνικής διατομής, είναι διπλό πάνω από τον κινητήρα και μονό μπροστά του, προσαρμόζοντας την στρητάδικη φιλοσοφία των περιμετρικών πλαισίων στις ανάγκες των on-off. Οι δύο δοκοί του πλαισίου έχουν κατέβει όσο πιο χαμηλά γίνεται, με το κουτί του φίλτρου να βρίσκεται στο εμπρός μέρος του ρεζερβουάρ με τον κύριο όγκο βενζίνης να είναι τοποθετημένος πάνω από το κέντρο βάρους. Επίσης διαθέτει αλουμινένιο ψαλίδι με μεγάλο μήκος (για τα δεδομένα της εποχής) με ένα αμορτισέρ με μοχλικό, σχεδόν κάθετα τοποθετημένο, με διαδρομή 210 χιλιοστά. Μπροστά υπάρχει ένα συμβατικό πιρουνί 43 χιλιοστών της Showa με 230 χιλιοστά διαδρομή, ενώ οι τροχοί είναι 21 και 17 ιντσών εμπρός και πίσω με ακτινωτές αλουμινένιες ζάντες με σαμπρέλες.

Άλλης εποχής το προστατευτικό του μονού δικοφρένου των 296 χιλιοστών με την δαγκάνα των δύο εμβόλων της Nissin. Το πιρουνί έχει 230mm διαδρομή, από τις μεγαλύτερες για τα on off της εποχής



Δίκαια θεωρείται θρύλος των on-off και η αίσθηση που σου δίνει στο χώμα είναι αντίξια της φήμης και του αυτοκόλλητου HRC που φέρει στα πλαστικά της

οριακές επιβραδύνσεις. Το εμπρός διαθέτει προοδευτικότητα αλλά θέλει αρκετή δύναμη στη μανέτα για να σταματήσει έγκαιρα τη μοτοσυκλέτα. Στα ίδια επίπεδα είναι και το πίσω, μόνο που θέλει λίγο περισσότερη προσοχή καθώς μπλοκάρει εύκολα. Παρόλο που σχεδιαστικά η μοτοσυκλέτα ξεπερνά τα 25 χρόνια, οδηγώντας σβέλτα δεν νιώθεις να σε χαλάει κάτι και αυτό οφείλεται κυρίως στην πολύ καλή θέση οδήγησης που δεν σε βάζει πίσω και χαμηλά, όπως ήταν οι περισσότερες μοτοσυκλέτες εκείνης της εποχής. Φυσικά μήκα και στο χώμα ώστε να επιβεβαιώσω την φήμη που εδώ και χρόνια υπάρχει για το 650. Η πρώτη αίσθηση δεν διαφέρει από αυτή ενός Transalp 600, όμως όταν σηκωθείς όρθιος το πολύ στενό ρεζερβουάρ σου επιτρέπει να φέρεις το σώμα πολύ μπροστά, θυμίζοντας enduro

μοτοσυκλέτα. Οι μεγάλες διαδρομές των αναρτήσεων απορροφούν τις ανωμαλίες και δύσκολα τερματίζουν, όμως στην συγκεκριμένη μοτοσυκλέτα δεν ήταν και στην καλύτερη κατάσταση. Πάντως δίκαια θεωρείται θρύλος των on-off και η αίσθηση που σου δίνει στο χώμα είναι αντίξια της φήμης και του αυτοκόλλητου HRC που φέρει στα πλαστικά της

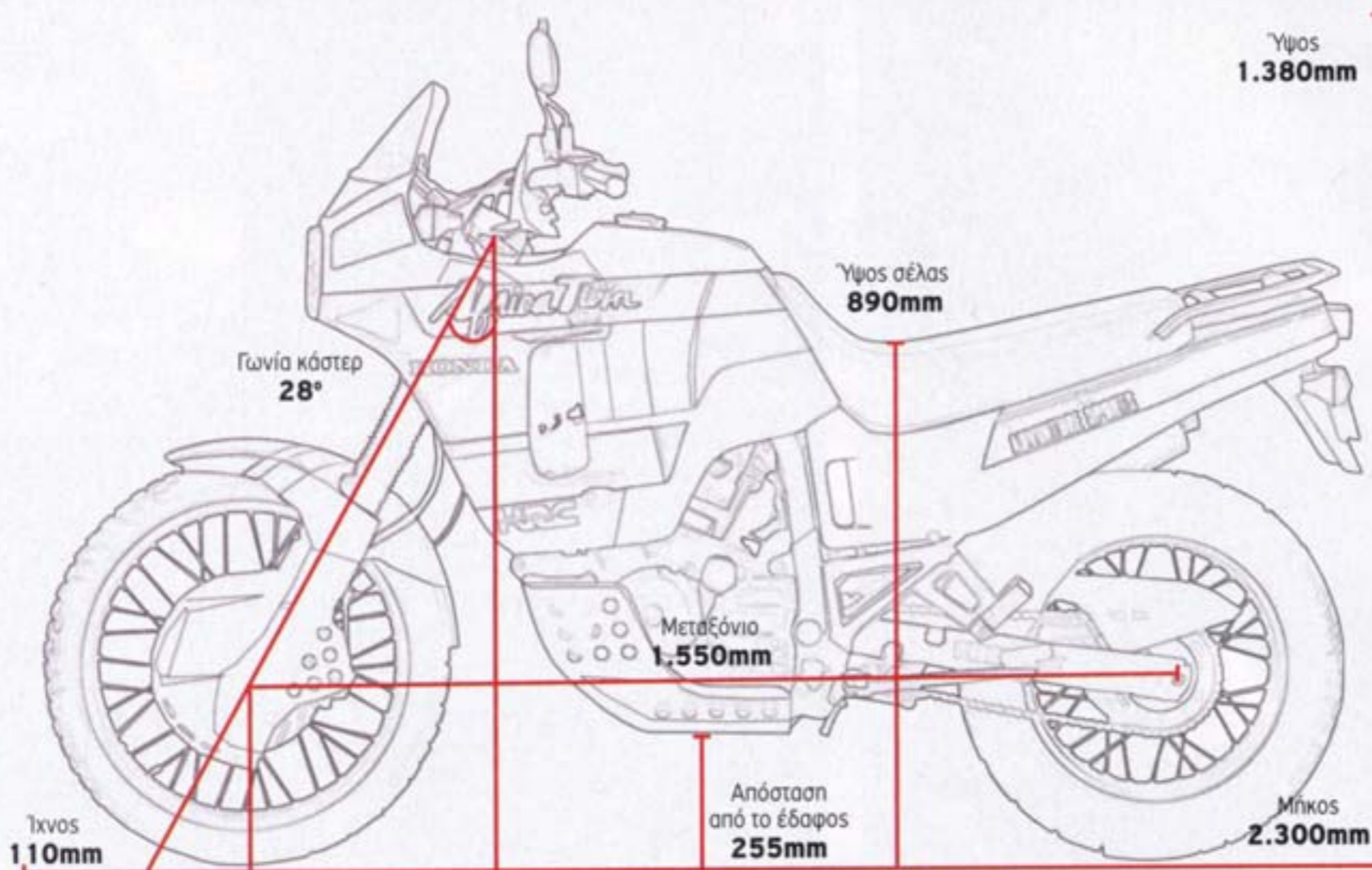
Πολύ μπροστά

Μπορεί το 650 ακόμα και σήμερα να είναι επίκαιρο, όμως πλέον είναι λίγο δύσκολο να το αποκτήσεις. Όχι ότι είναι ακριβό αλλά αυτοί που το έχουν απλά δεν το αποχωρίζονται, με αποτέλεσμα να υπάρχουν ελάχιστα στην αγορά των μεταχειρισμένων. Σήμερα αποτελεί μια υπέροχη πρόταση για on-off μοτοσυκλέτα αλλά είναι και μια εξαιρετική βάση

για βελτιώσεις. Πολύ εύκολα θα δεχθεί after market ελατήρια στο πιρουνί, ενώ υπάρχουν και ολόκληρα πιρουνία με πλάκες που ταιριάζουν στο Africa Twin 650. Αλλάζοντας τις αναρτήσεις και τοποθετώντας χωματερά ελαστικά μπορείς την ευχαριστιθείς στο χώμα, χωρίς όμως να κάνεις υπερβολές, ενώ με μια ψηλότερη ζελατίνα ταξιδεύεις σε όλο τον κόσμο και ταυτόχρονα την ευχαριστιέσαι καθημερινά. Το ρεζερβουάρ των 24 λίτρων σε συνδυασμό με την λογική κατανάλωση που δεν ξεπερνά τα 6,5 λίτρα, επιτρέπει πολύ μεγάλη αυτονομία. Είναι τέρας αξιοπιστίας και τα περισσότερα που κυκλοφορούν στους δρόμους έχουν πάνω από 200.000 χιλιόμετρα με τον κινητήρα τους ακόμα άγγιχτο, ενώ βλέπεις και την υπόλοιπη κατασκευή να είναι ελάχιστα επηρεασμένη από το χρόνο.



Honda XRV 650 Africa Twin



Η θέση οδήγησης είναι στενή και φέρνει το σώμα αρκετά μπροστά με τα πόδια να σχηματίζουν μικρή περιεχόμενη γωνία σε σχέση με το ρεζερβουάρ των 24 λίτρων

ΠΙΣΩ

ΑΝΑΡΤΗΣΗ

Αλουμινένιο ψαλίδι, ένα αμορτισέρ με μοχλικό
Διαδρομή (mm): 210

Ρυθμίσεις: Προφώρτιση ελατηρίου, απόσβεση επαναφοράς

ΤΡΟΧΟΣ

Ζάντα: 2.75x17"

Ελαστικό: 130/90-17

Πίεση (psi): 2 bar

ΦΡΕΝΟ

Δίσκος 240mm, δαγκάνα ενός εμβόλου

ΟΡΓΑΝΑ / ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Αναλογικό ταχύμετρο στροφόμετρο, για ολικό και δύο μερικούς χιλιόμετρα, λαχνίες για νεκρά, μεγάλη σκάλα φώτων, ρεζέρβας, φλας, πίεση λαδιού, μπαταρίας

ΕΜΠΡΟΣ

ΑΝΑΡΤΗΣΗ

Συμβατικό τηλεσκοπικό πιρουίνι Showa

Διαδρομή / Διάμετρος (mm): 230 / 43

Ρυθμίσεις: -

ΤΡΟΧΟΣ

Ζάντα: 1.85x21"

Ελαστικό: 90/90-21

Πίεση (psi): -

ΦΡΕΝΟ

Ένας δίσκος 296mm, με δαγκάνα δύο εμβόλων

ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος: Κλειστό με διπλό επάνω τμήμα από τετράγωνα σταθμίσια σωλήνες

Πλάτος (mm): 896

Βάρος κατασκευαστή, κενή / γεμάτη (kg): 193 / -

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος: Τετράχρονος δικύλινδρος V 52 μοιρών, σερόφιμκος με 1ΕΚΚ και 3 βαλβίδες

Διάμετρος επί διαδρομή (mm): 81x72

Χωρητικότητα (cc): 642

Σχέση συμπίεσης: 9:1

Ισχύς (HP/rpm): 57 / 8.000

Ροπή (kg.m/rpm): 5.8 / 6.000

Ειδική ισχύς (HP/l): 88,1

Τροφοδοσία: Καρμπουρατέρ Keihin 36mm

Σύστημα εξαγωγής: 2σε 1

Σύστημα λίπανσης: Υγρό κάρτερ

Σύστημα εκκίνησης: Μίζα

ΜΕΤΑΔΟΣΗ

Συμπλέκτης: Υγρός παλύδισκος, υδραυλικός

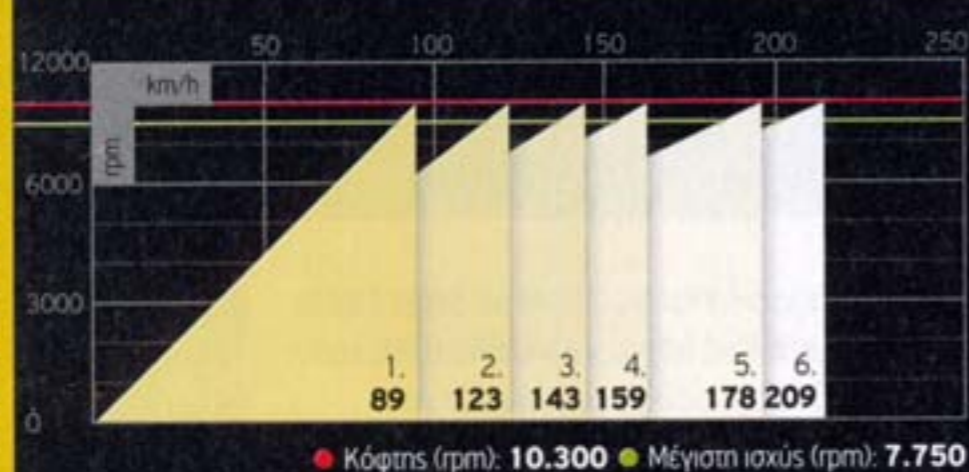
Πρωτεύουσα μετάδοση / σχέση: Γρανάζια / 1,763 (7/1/34)

Τελική μετάδοση / σχέση: Αλυσίδα / 2,860 (43/15)

Οι πιο σημαντικές διαφορές Africa Twin 650-750 (1990)

	650	750
Ισχύς στον τροχό (hp/rpm):	49,3/8.100	54,4/7.100
Ροπή στο τροχό (kgm/rpm):	5,1/6.000	6/5.750
Μεταξόνιο (mm):	1.550	1.565
Γωνία κάστερ:	28	27,5
Ύψος σέλας (mm):	890	880
Απόσταση από το έδαφος (mm):	255	225
Βάρος κενή (kg):	193	210
Φρένο εμπρός:	1 δίσκος 296mm	2 δίσκοι 276mm
Φορτίο σάκρας (kg):	20	10

Ταχύτητα ανά σχέση



Κατανάλωση



Ρεζερβουάρ (l): 24
Ρεζέρβα (l): -

Αυτονομία (km)

ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΗ ΑΠΟ ΣΤΑΣΗ

Km/h	Sec	Μέτρα
0-100	5,45	-
0-125	8,53	-

ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΑΠΟ ΣΤΑΣΗ

Μέτρα	Sec	Km/h
0-100	-	-
0-400	-	-

ΕΙΚΟΝΙΚΟ ΠΡΟΣΠΕΡΑΣΜΑ

Km/h	Sec	Μέτρα
50-100	7,24	-

Στοιχεία συντήρησης

Αλλαγή λαδιών: **12.000km**
Χωρητικότητα λαδιού: **2,6 10W 40**
Αλλαγή φίλτρου λαδιού/τύπος: Αυτοκινητικού τύπου/ **12.000km**
Διάστημα ρύθμισης βαλβίδων: **12.000km**
Τύπος μπουζί / διάκενο: **NGK DPR8EA-9/0,8-0,9**
Πίεση ελαστικών Ε/Π: **2bar/2bar**

