

## AFRICA REPLICA

**L**a moto totale esisteva già, non è stata la Honda ad inventarla, ma con la Transalp ha avuto il merito di reinventarla per gli appassionati del nostro tempo. Il meritato successo le ha arriso e la cosa poteva finire lì. Ma oltre alle capacità tecnologiche e produttive i giapponesi hanno anche quelle di marketing: hanno appena riscoperto un segmento di mercato che ecco ne trovano subito un altro. E di qui la versione sportiva della Transalp, la XRV detta anche Africa Twin. Africa perché dopo tanti modelli denominati con zone e regioni più o meno note del continente nero la moto che si ispira alla vincitrice delle ultime edizioni della Paris-Dakar giustamente si è estesa geograficamente, Twin perché il motore è l'ormai noto bicilindrico raffreddato a liquido, con angolo di 52° tra i cilindri e con i perni di manovella a 76°, soluzione che annulla le vibrazioni.

Parlando di versione sportiva di una moto come la Transalp, esteticamente piuttosto elegante e rilassata, si poteva supporre un alleggerimento generale oltre al potenziamento della ciclistica e del motore, tra l'altro partendo da una base che attualmente non è tra le più pesanti nel panorama di bicilindriche. Quando si ha a che fare con tali potenze e cilindrate però adeguare la ciclistica ad una guida più irruente significa spesso salire ancora di peso con forcelle e telai di dimensioni maggiori.

### TRA NXR 750 E TRANSALP

L'Africa Twin quindi si pone tra la moto totale di tutti i giorni, la Transalp, che pure funziona a 360 gradi su strada e fuoristrada, e quella specifica da competizione per i rally africani, la NXR 750, che a tre anni dalla nascita è ancora imbattuta nella famosa maratona africana.

La XRV comunque come estetica strizza molto più l'occhio alla NXR, con l'uso dei tre colori della tradizione Honda, e la scritta sulla fiancata ad imitare le decal degli sponsor, oltre alla sigla HRC, il reparto sviluppo moto da competizione, che dà un brivido lungo la schiena.

Raffinatezze e rifiniture sono come mamma Honda sa farle: sella con pelle scamosciata (più ancoraggio quando si sta seduti), fissaggi aeronautici rapidi per le fiancate della carenatura (al serbatoio perché invece al cupolino ci sono normali viti), un bel portapacchi su cui si possono caricare ben 20 kg di bagaglio e

minio per il motore particolarmente estesa (predisposta per lo scarico d'olio). Per non parlare del doppio faro, delle leve dei comandi al piede con testa snodata, della leva del freno anteriore con regolazione per la distanza dalla manopola, del bel silenziatore brunito (brutto però il supporto della pedana del passeggero)



Una immagine del nostro tester impegnato nel corso del primo "assaggio" della nuova Africa Twin. Nella pagina accanto una singolare foto della parte centrale della moto. Sulle fiancate della carenatura, le aperture permettono il deflusso dell'aria dai radiatori. Dietro quella di destra c'è l'elettroventola di raffreddamento.

fissarlo bene grazie agli appigli forniti, abbondanza di protezioni per il disco anteriore e posteriore, per la forcella, per il pilota dai paramani alle gambe con le ampie svasature del serbatoio all'efficace cupolino, ed ancora il tappo a baionetta con la serratura, la spia luminosa per la stampella laterale aperta (e se si parte il motore si spegne comunque), un vano per gli utensili ricavato sulla fiancatina sinistra (ma poteva essere più ampio) che è stata conformata come se fosse un serbatoio supplementare, la protezione in allu-

sulla destra che gira davanti al tubo di scarico. Il cruscotto è pregevole: con il frontale in neoprene, vanta una completezza ed uno stile molto personali. È fissato al telaio e comprende contachilometri con parziale e tachimetro fino a 200 orari, contagiri con zona rossa dagli 8.800, termometro del circuito di raffreddamento, una spia isolata per il cavalletto, altre sei riunite in un altro cruscottino (bruttino) a parte per: indicatori di direzione, pressione olio, abbaglianti, folle, riserva benzina agli 8 ed ai 4 litri.

*Qui sotto il frontale particolarmente aggressivo dell'Africa Twin, con il doppio faro e gli ormai immancabili paramani. Qui a fianco il retrotreno della maxi-enduro con il forcellone in alluminio derivato da quello delle moto da cross ed il freno posteriore da 240 mm.*



#### FIGLIA DELLA PARIS-DAKAR

Ma non si tratta solo di gadget perché anche la sostanza è ben differente dalla Transalp. Il serbatoio è da 24 litri, ben svasato tra le gambe (solo i più alti nella posizione da seduto dovranno arretrare qualche centimetro sulla sella se vogliono stringere le gambe), il telaio è stato rinforzato (più rigido del 20%) ha quote diverse, e forcellone in alluminio derivato dalle Honda CR Campioni del Mondo di Cross, cerchi in lega leggera con raggi tangenziali tipo TL, leveraggi del Pro-link con ingrassatori e posizione più bassa del monoammortizzatore, che reca regolazioni del precarico molla e dei freni idraulici (sul serbatoio separato), a funzionamento gas/olio, escursione ruota posteriore 210 mm, for-

cella con steli da ben 43 mm ed escursione di 230 mm (anche questa derivata dal cross), disco anteriore da 296 mm e posteriore da 240, ambedue ampiamente forati, con pinza a doppio pistoncino davanti e singolo dietro.

Non ci sono molte cose uguali alla Transalp quindi, e se il motore è simile (raffreddato a liquido, testata a tre valvole e doppia accensione), rivela un carattere più forte del già brillante fratello. I dati dichiarati lo danno per due cavalli in più allo stesso regime di 8.000 giri, ma con una coppia di 6,2 kgm contro 5,5, sempre a 6.000 giri. È vero che deve spingere parecchi chili in più (dichiarati 193 contro 175 a secco, e noi ne abbiamo rilevati per la Transalp 186,2) ma evidentemente quei due cavalli in più sono proprio di razza buona. In accelerazione il pneumatico



posteriore perde facilmente aderenza, sia su sterrato che su asfalto (e spesso anche in frenata per effetto del potente disco) e se aspettiamo i dati dei rilevamenti per leggere numeri concreti la prima impressione è di avere un motore molto potente a disposizione: appena lanciato si vedono i 170 orari allo strumento in dotazione e con poche decine di chilometri sulle spalle si tratta di un bel dato. Per fortuna anche il freno anteriore è ben potente, e più modulabile del posteriore. Solide le sospensioni, anche se il nostro modello necessitava di un indurimento del retrotreno, mentre non è stato entusiasmante il primo contatto con le nuove Dunlop che equipaggiano le ruote dell'XRV, con raggi tangenziali di tipo TL.

Su strada la XRV risulta solo un pelo appesantita rispetto alla Tran-

## AFRICA REPLICA

### SCHEDA TECNICA

#### MOTORE

Bicilindrico a V (52°); Distribuzione monoalbero in testa, 6 valvole, raffreddato a liquido. Cilindrata 647 cm<sup>3</sup>. Alessaggio x corsa 79x66 mm. Rapp. compressione 9,4:1. Potenza max 57 CV/a 8.000 g/min (DIN). Coppia max 6,2 kgm/a 6.000 g/min (DIN). Lubrificazione a pressione forzata, coppa secca. Due carburatori verticali CV Ø 32 mm; Capacità batteria 12 V/12 AH; Frizione a bagno d'olio, multidisco, con molle a spirale. Tipo di trasmissione a 5 velocità, a ingranaggio continuo. Trasmissione finale a catena sigillata, anello ad "O".

#### CICLISTICA

Telaio composito a sezione scatolata e culla sdoppiata. Sospensione anteriore forcella teleidraulica, pneumo-assistita con boccola DU a basso attrito, Ø 43 mm; corsa 230 mm; post. Pro Link con forcellone oscillante in alluminio a sezione scatolata, Corsa 210 mm. Freno ant. a disco da 296 mm, con pinza a due pistoncini e pastiglia in metallo sinterizzato, post. a disco singolo da 240 mm, con pinza a pistone singolo. Cerchi in alluminio e raggi TL. Pneumatico ant. 90/90-21 54S, post. 130/90-17.

#### DIMENSIONI

Lunghezza totale 2295 mm. Larghezza totale 865 mm. Altezza totale 1290 mm. Interasse 1550 mm. Altezza sedile 890 mm. Altezza dal suolo 255 mm. Peso a secco: asse ant. 93 kg, asse post. 100 kg, totale 193 kg. Peso in ordine di marcia: asse ant. 106 kg, asse post. 114 kg, totale 220 kg.

nostra XRV nel breve test di assaggio ha mostrato una sostanza molto solida. Con un po' di fantasia ci si può sentire Orioli o Terruzzi su qualche speciale in Algeria; tutto sta a ricordarsi l'eventuale differenza di manico ed il traffico della nostra affollata Italia quando le circostanze inviteranno alla prudenza.

Molto buono un primo rilevamento sui consumi che non si discostano molto da quelli della Transalp e per ora ci sembrano addirittura migliori.

Ma come si è visto le differenze vanno ben al di là della grafica ed anche dell'estetica: chi non ha necessità di affrontare a manetta lunghi tratti di pista e sterrato può continuare ad usufruire della magnifica solesse e maneggevolezza della Transalp. I più focosi invece hanno ora una risposta e se pure a prezzo di qualche chilo in più da dominare l'Africa Twin, forte della sua nobile eredità dakariana, mette a disposizione il materiale tecnico (un gran



*Il ponte di comando dell'Africa Twin protetto da un efficace cupolino (sopra). Un po' di spazio in più avrebbe fatto comodo ai provetti africani nel vano sulla fiancatina sinistra dove, oltre allo scomparto per gli utensili, in dotazione, ce n'è uno libero.*

### PER SENTIRSI PIÙ AFRICANI

L'Africa Twin costa L. 9.078.000 franco concessionario, seicentomila più della Transalp con la quale se divide l'impostazione tecnica generale differisce totalmente come destinazione di pubblico: raffinata soprattutto nella nuova colorazione oro quest'ultima, decisamente aggressiva la prima.

motore ed una robusta ciclistica) per veloci sgroppate. Alla prova completa, tra breve, il compito di fornire dati più precisi sulle prestazioni della nuova venuta.

salp di cui ha perso qualcosa in maneggevolezza ma offrendo una ciclistica che sopporta di tutto. Più impegnativa la guida nel fuoristrada: andare a spasso con questa moto non ha senso, è fatta per impegnarsi in velocità, alla massima consentita dalla larghezza e lunghezza della pista. Per quanto riguarda le asperità del fondo nessun problema, se pure non tarata correttamente come detto la