

• 203 kg a secco, interasse di 1.550 mm, altezza sella di 890 mm, maxi serbatoio da 24 litri. Le dimensioni della Honda Africa Twin sono "importanti" e la guida nel fuoristrada impegnativo può richiedere un certo sforzo. Nella vista fronte e retro si notano le ridotte dimensioni delle pedane che, se si calzano stivali da fuoristrada, offrono una scarsa superficie d'appoggio ai piedi. Per questo motivo, molti possessori di Africa Twin preferiscono montare pedane aftermarket (disponibili sul mercato) più larghe delle originali.



♦ Alla fine del 1984 i vertici della Honda decidono che è giunto il momento di mettere il bastone tra le ruote alla BMW, regina incontrastata della Parigi-Dakar con i suoi celebri prototipi boxer su base R 100 RS (affidati a Gaston Rahier e Hubert Auriol) vincitrici delle edizioni 1981, 1983 e 1984. Al famoso raid africano inventato da Thierry Sa-

bine, la Casa giapponese approda nel 1981 con una squadra allestita dal suo importatore francese. E vince subito l'edizione dell'anno seguente, grazie allo specialista Cyril Neveu in sella ad una XL500R opportunamente preparata per il deserto. Ma il suo successo è un caso isolato perché - come insegna la BMW - per vincere nel deserto occorre una bicilindrica di grossa cilindrata.

Viene così data carta bianca all'HRC per la realizzazione di una nuova moto, che in meno di due anni prende le forme della NXR750, una V-Twin di 45° raffreddata a liquido, distribuzione monoalbero a camme in testa con comando a catena e 4 valvole per cilindro. Non vengono forniti dati ufficiali, ma le indiscrezioni raccolte in ambienti vicini all'HRC parlano di numeri sorprendenti: oltre 75 CV per la potenza massima e un peso a secco di appena 175 kg.

Nel 1986 la nuova NXR750 viene affidata a Cyril Neveu e a Gilles Lalay, supportati da una squadra di altissimo livello creata senza alcun risparmio e con il solo obiettivo di vincere la gara. I due francesi non deludono le aspettative e con le loro NXR tagliano nell'ordine il traguardo della Dakar. Per la Honda si tratta di un successo importantissimo, ottenuto con una moto praticamente al debutto, che ribadisce per l'ennesima volta la straordinaria efficienza e il grandissimo potenziale del suo apparato tecnologico. La NXR750 è stata creata espressamente per vincere la Dakar. E dopo il successo appena citato si ripeterà per altre tre volte (ancora con Neveu nel 1987, poi con Edi





Orioli nel 1988 e per finire con il compianto Gilles Lalay nel 1989), prima di uscire prematuramente di scena con la decisione improvvisa della Honda di ritirarsi dai raid africani.

Nel frattempo tutti gli appassionati di fuoristrada e in special modo quelli dei grandi rally africani attendono l'arrivo sul mercato di una NXR replica. In Honda però non sono altrettanto convinti: industrializzare e produrre in serie un prototipo come la bicilindrica plurivincitrice della Dakar è praticamente impossibile, mentre non sfruttare il ritorno d'immagine delle sue vittorie africane sarebbe un clamoroso autogol dal punto di vista commerciale.

La Casa giapponese decide allora di percorrere una strada diversa: realizzare cioè una moto ispirata alla NXR, che si rifà ai grandi raid africani per l'estetica e le scelte tecniche, ma utilizzando una base già esistente e collaudata. Questa moto è la XR650 Africa Twin, presentata al Salone di Parigi nell'autunno del 1987. Quello che colpisce immediatamente del nuovo modello è la straordinaria somiglianza con la NXR750, accentuata dalle grafiche bianco-rosso-blu, caratteristiche dei mezzi ufficiali dell'HRC. Ma se a prima vista le differenze sembrano marginali - l'Africa Twin è più bassa, ha sospensioni con minor escursione, la sella biposto e monta pneumatici tutto terreno - ad uno

sguardo più attento sotto la carrozzeria diventano invece sostanziali.

Il suo bicilindrico ha un angolo della V di 52° (quello della NXR è invece di 45°) e deriva dall'unità che equipaggia l'XLV600 Transalp la prima maxi enduro stradale della storia, presentata dalla Honda giusto un anno prima dell'Africa Twin. Anche il telaio si ispira nelle forme e nelle dimensioni a quello dell'XLV600, ma se la Transalp ha mostrato fin dalle sue prime uscite una predominante vocazione per le strade asfaltate, la nuova XR650 dimostra subito di sapersela cavare sugli sterrati a dispetto della mole, mostrando un indubbio "carattere" che convince gli scettici. Quelli che alla prima apparizione parigina avevano bollato l'Africa Twin come una Transalp vestita da NXR...

È riduttivo ragionare in questo modo perché l'Africa Twin ha una sua personalità e dimostra la volontà della Honda di realizzare una maxi-enduro capace di votarsi al fuoristrada poco impegnativo e ad eventuali escursioni africane, ma anche adattarsi ai lunghi trasferimenti autostradali.

In più è curata in modo maniacale in ogni singolo dettaglio.

Forse sarebbe stato più saggio adottare da subito la cilindrata di 750 cc, come è poi avvenuto nel 1990 con l'introduzione della seconda versione siglata RD04 (la prima invece

• Spogliata delle sovrastrutture, l'Africa Twin mette in evidenza il suo telaio doppio trave superiore, con tubi a sezione rettangolare che riprendono lo schema già visto sulla Honda Transalp del 1986 (modello con cui l'Africa Twin ha numerosi punti di contatto). Per appassionati e addetti ai lavori, il telaio della prima versione di 650 cc è migliore rispetto alle successive, perché sono stati impiegati materiali di qualità superiore e perché l'intera moto è nata sotto la "supervisione" dell'HRC, il celebre Reparto corse della Casa giapponese.

Pregi...

- Guidabilità
- Affidabilità meccanica
- Estetica "dakariana" accattivante
- Assenza vibrazioni

... e difetti

- Baricentro alto
- Pompa carburante
- Durata centralina
- Peso elevato nella guida fuoristrada

segue a pag. 96

Punti salienti

CENTRALINE DI ACCENSIONE

• L'XR650 RD03 ne ha due separate (quelle a sinistra nella foto). Collocate sotto la sella, come sulla Transalp, si danneggiano (saltano le saldature interne dei connettori) a causa del peso del guidatore, delle vibrazioni e per l'eccessivo calore proveniente dal cilindro. La successiva RD04 di 750 cc le ha fuse in un unico blocco (al centro nella foto). L'ultima Africa Twin, la 07A, utilizza invece una centralina dotata di sistema TPS (a destra nella foto), che riduce sensibilmente i consumi. Dopo la rottura di quelle originali, molti possessori di RD03 hanno montato sulle loro moto la centralina monoblocco della RD04, più robusta e affidabile, senza avere più problemi.



PORTAPACCHI

• Una delle leggende che accompagna la prima versione dell'Africa Twin riguarda la portata record del portapacchi posteriore di serie: ben 20 kg. All'epoca si diceva che fosse stato studiato e dimensionato (come il telaio) direttamente dall'HRC.



RUOTE

• I cerchi in lega leggera (anteriore 1,85-21; posteriore 2,75-17) hanno i raggi montati tangenzialmente per migliorare la resistenza della ruota alle flessioni laterali e per prevenire eventuali allentamenti dei nipples. Sono di ottima fattura, raramente presentano segni di ossidazione, salvo casi di utilizzo in condizioni estreme (sabbia, neve, fango e sale). L'anodizzazione oro dei cerchi è una delle caratteristiche estetiche più note della moto, abbandonata solo sull'ultima versione, la RD07A del 1996. I pneumatici di serie hanno le seguenti misure: 90/90-21 anteriore e 130/90-17 posteriore con indice di velocità H. Per quanto riguarda il posteriore, nella misura indicata non si trova quasi più nulla in commercio di simile all'originale ad eccezione dei Dunlop K660 o D607 Trailmax (quest'ultimo è però un pneumatico stradale) e dei Bridgestone Trail Wing 48. L'aggiornamento della carta di circolazione per poter montare in alternativa un pneumatico posteriore di misura maggiore (140/80-17 ad esempio) è una strada difficilmente percorribile perché la Honda da anni non rilascia il nullaosta necessario per tale modifica.



FRENI

• All'anteriore troviamo un grosso freno a disco da 296 mm con pinza flottante Nissin a doppio pistoncino. Il disco è ampiamente forato per alleggerirlo, migliorarne il raffreddamento ed evitare così le deformazioni a caldo. Verificare al momento dell'acquisto che il disco non sia rigato o, peggio, deformato. E che il suo spessore risulti entro i limiti di tolleranza imposti dal costruttore (3,5 mm). Le pastiglie in metallo sinterizzato sono ancora disponibili a ricambio senza problemi, ma si trovano anche delle validissime alternative aftermarket. La cartella in plastica di protezione cambia da un anno all'altro: quella del 1988 presenta una feritoia anteriore e sei fori all'altezza della pinza. La versione del 1989 invece non ha più i fori, sostituiti da una feritoia. Il freno posteriore è a disco forato da 240 mm, anche in questo caso la pinza è flottante, ma a singolo pistoncino.

SCARICO

• L'impianto dell'Africa Twin è un due in uno di ottima fattura. I collettori sono in acciaio inox, così come le piastre paracalore, mentre il grosso silenziatore ha solo il rivestimento esterno inox. Inoltre, nella sua parte interna, presenta un foro per scaricare la condensa e prevenire un precoce arrugginimento del pezzo. Unico neo: la condensa viene "sparata" sul forcellone.





IMPIANTO ELETTRICO

• A 12V, con batteria 12V-12Ah, generatore da 310W, lampade fari anteriori 35/35W, lampadine indicatori di direzione 21W, lampade spie 3,4 W, lampadine strumenti 1,7W, lampadina faro posteriore 5/21W. Sulla prima versione del 1988 i fari anteriori non sono protetti dalla griglia in plastica, che compare sugli esemplari del 1989. Debole l'illuminazione notturna offerta dall'impianto. Infatti, l'ultima versione (RD07A) monta fari alogeni.



COMANDI

• Semplici e funzionali i comandi elettrici al manubrio. Su quello di destra troviamo il bottone di massa e il pulsante dell'accensione. Sul blocchetto di sinistra ci sono invece frecce, devioluci, clacson, pulsante degli abbaglianti e lampeggio.

PLASTICHE E CARROZZERIA

• I materiali, gli accoppiamenti e le verniciature delle sovrastrutture sono di ottima qualità, come su tutte le Honda costruite sul finire degli anni Ottanta. Il serbatoio da 24 litri è robusto e resiste molto bene agli urti. A tenuta stagna il tappo, munito di serratura. I due fianchetti di raccordo fra cupolino e serbatoio sono in plastica e vengono fissati con viti a sgancio rapido. Nella zona di attacco lo spessore è elevato per evitare crepe e rotture in caso di caduta o a distanza di anni dalla loro fabbricazione, quando la plastica tende a "seccarsi", perdendo elasticità.

MOTORE

• Il bicilindrico a V di 52° deriva da quello della Transalp. L'aumento di cilindrata è stato ottenuto portando l'alesaggio da 75 a 79 mm. Per eliminare le vibrazioni senza utilizzare un contralbero - e quindi delle masse equilibratrici supplementari - le teste di biella sono sfalsate di 76° sull'albero motore. Poche le vibrazioni, limitate a pedane e manubrio, che iniziano dopo i 6.000 giri. Per conferirgli un aspetto più aggressivo il bicilindrico ha una colorazione al magnesio, anche se basamento, teste e cilindri sono in lega leggera. Praticamente indistruttibile, riesce a sopportare chilometraggi molto elevati senza particolari problemi e non è affatto raro trovare motori che hanno percorso oltre 50.000 km con ancora il gioco valvole nelle tolleranze. Una certa rumorosità va imputata alla catena della distribuzione.



NUMERI DI TELAIO E MOTORE

• Telaio e motore non hanno gli stessi numeri di matricola. Il numero di telaio è impresso sul lato destro del canotto di sterzo. Una targhetta metallica sulla culla del telaio (sempre sul lato destro) identifica invece il modello. Il numero di motore è impresso sul lato destro del cilindro posteriore e comprende anche la sigla identificativa della cilindrata. Nel nostro caso abbiamo:
- XRV650J (1988): motore da RC31 E-50, telaio da RD03 E-50.
- XRV650K (1989): motore da RC31 E-51, telaio da RD03 E-51.

Punti salienti



STRUMENTAZIONE

• Completissima e con una dotazione che all'epoca nessuna Enduro aveva ancora messo in mostra. È fissata al cupolino su un supporto in spugna antivibrazioni. Ci sono tachimetro/contachilometri, contagiri e termometro del liquido refrigerante. A sinistra del tachimetro sono raggruppate le spie di servizio che comprendono stampella laterale, folle, olio, indicatori di direzione, abbaglianti e riserva del carburante (una spia arancione si accende quando restano 8 litri di benzina, seguita da una spia rossa quando il livello è sceso a 4 litri, ma il sistema non è affidabilissimo...). Contenuto lo scarto del contagiri (a 4.000 giri indicati ne corrispondono 3.900; a 8.000 invece 7.900), un po' meno quello del tachimetro (a 50 km/h indicati si viaggia a 47, a 100 km/h la velocità è di 93,1, mentre ai 150 km/h indicati corrispondono invece 140,6 km/h). Controllare lo stato del rinvio del tachimetro: se non ingrassato con il tempo tende ad indurirsi e poi a spezzarsi.



RAFFREDDAMENTO

• Il motore dell' Africa Twin è raffreddato a liquido grazie a due radiatori in alluminio. Quello di destra è dotato di una elettroventola a comando termostatico. Sono protetti da due fiancatine in plastica, fissate al serbatoio con viti a sgancio rapido. Il circuito di raffreddamento ha una capacità di 2,5 litri.



SOSPENSIONI

• La forcella è una Showa oleopneumatica con steli da 43 mm ed escursione di 230 mm, la maggiore fra tutte le versioni dell' Africa Twin. Si ispira a quella della XR600 da Enduro, ma non è regolabile (si può solo intervenire sulla quantità di aria da introdurre negli steli). Per aumentarne la rigidità è dotata di piastra antisvergolo fra i foderi, nascosta dal parafango. Su esemplari che hanno percorso numerosi km, specie in fuoristrada, è consigliabile una revisione completa per verificare lo stato delle molle, dei tamponi e quello delle boccole "a basso attrito" come venivano presentate all'epoca, montate per scongiurare gli impuntamenti sulle sconnessioni in fuoristrada. Il monoammortizzatore Showa con sistema Pro-Link è regolabile nel precarico della molla e in compressione e assicura un'escursione della ruota di 210 mm. Se la moto ha percorso parecchie decine di migliaia di chilometri, vale lo stesso discorso affrontato per la forcella. Verificare inoltre lo stato degli ingrassatori dei perni dei leveraggi e quello del serbatoio separato, fissato sul trave posteriore sinistro del telaio. Il forcellone è in alluminio estruso e ha sezione rettangolare. Controllare lo stato dei cuscinetti ed eventualmente quello delle sedi. Verificare anche le condizioni del pattino di scorrimento della catena sul forcellone, perché tende a consumarsi: nella migliore delle ipotesi il suo assottigliamento provoca dei fastidiosi rumori di difficile identificazione, nei peggiori lo sfregamento della catena sul metallo danneggia irreparabilmente il forcellone.

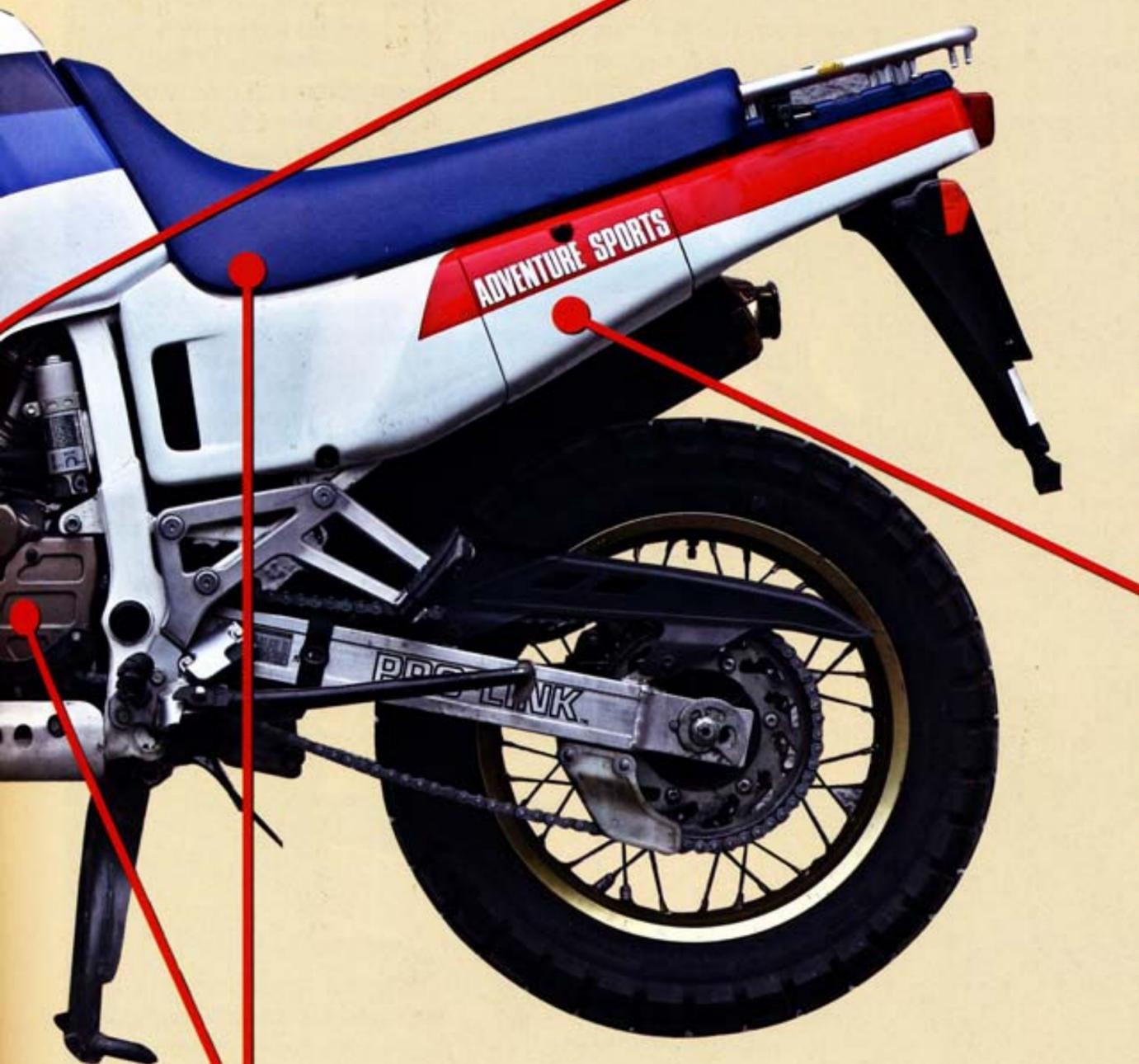


PIASTRA PARAMOTORE

• Il robusto paramotore in lega leggera è in un pezzo unico e presenta numerosi fori di areazione per raffreddare il basamento. È fissato al telaio con tre viti: una nella parte inferiore e due frontali. Su tutte le altre Africa Twin il paramotore è invece scomponibile in tre pezzi ed è di minor spessore.

ALIMENTAZIONE

• L'XR650 monta una coppia di carburatori Keihin da 34 mm a depressione. Anche se sono sempre stati tenuti a punto in maniera impeccabile, su esemplari con chilometraggi superiori ai 60.000 km si possono crepare le membrane, che andrebbero sostituite d'ufficio per evitare problemi. Un altro problema riguarda la pompa elettrica della benzina, i cui componenti sulla 650 sono "sparpagliati" negli interstizi fra serbatoio, motore, fiancatina e sella. Per svariate ragioni (c'è chi dice che viaggiando con il rubinetto sempre in riserva si consumano prematuramente i contatti della pompa, che umidità e sporcizia mandino in tilt l'impianto, oppure ancora che sono state montate sulle diverse serie di Africa Twin delle partite di pompe benzina meno riuscite delle altre) questo particolare si rompe. La pompa originale costa attorno ai 250 euro. Per avere una soluzione più economica e di emergenza per tornare sempre a casa, molti possessori di Africa Twin portano con sé la pompa in plastica a depressione dello scooter Piaggio X9, che costa 20 euro e che deve essere montata provvisoriamente, utilizzando un foro già esistente su uno dei due carburatori.



VANO PORTAOGGETTI

• Nella fiancata sinistra è ricavato un vano portaoggetti munito di serratura contenente la dotazione degli attrezzi. Le cerniere dello sportellino sono abbastanza robuste, ma non è raro che nella guida fuoristrada si verifichi l'apertura accidentale della serratura a causa degli urti.



FILTRO ARIA E OLIO

• L'impianto di lubrificazione contiene 2,8 kg di olio. La Casa consigliava di sostituirlo ogni 5.000 km, mentre ogni 10.000 km andava sostituito anche il filtro dell'olio. Stesso chilometraggio anche per il cambio del filtro dell'aria in carta. La cassetta filtro è dietro il fianchetto sinistro, in una posizione un po' troppo esposta alla sabbia, se utilizzata in condizioni particolari.

FRIZIONE E CAMBIO

• Il cambio a 5 rapporti con ingranaggi sempre in presa ed innesti frontali è praticamente indistruttibile. Robusta anche la frizione. In alcuni casi, quasi tutti però verificatisi su esemplari di 750 cc, a causa del gioco acquisito dalle molle nella loro sede della campana, si può avvertire una fastidiosa rumorosità meccanica. Più grave invece il problema all'alberino millerighe di uscita del cambio su cui si fissa il pignone. A causa della perdita del riporto cementificato sul millerighe stesso, il pignone "mangia" il materiale, aumentando il gioco e consumando la piastrina di ritegno. L'inconveniente si è verificato solo su pochi esemplari, tutti con elevati chilometraggi e in condizioni di utilizzo estreme (fango e sabbia). Purtroppo si risolve soltanto aprendo il motore per sostituire l'alberino danneggiato.



segue da pag. 91

porta la sigla RD03). Oppure mantenere il peso e l'escursione delle sospensioni della 650 (più leggera e meglio ammortizzata) per tutta la produzione. Ma si tratta dei soliti ragionamenti dettati dal senso di poi. Nello stesso Salone di Parigi che vede il debutto dell'Africa Twin la Honda presenta anche la splendida VFR750R, meglio nota come RC30, una moto da corsa targata, vincitrice delle prime due edizioni del Mondiale Superbike, nel 1988 e 1989, con l'americano Fred Merkel.

La costosissima RC30 è l'equivalente stradale di quello che sarebbe potuto essere una versione per tutti i giorni della NXR: un mezzo esclusivo che

ha esaurito la sua funzione nel giro di un paio d'anni (tanto è infatti durata la carriera commerciale della VFR750R) e ha trovato sulle piste di tutto il mondo la sua dimensione ideale. L'Africa Twin invece ha continuato ad essere prodotta fino al 2000, incontrando un successo di utenza a 360°. E quando ha lasciato definitivamente la catena di montaggio è rimasta in listino su diversi mercati (come quello italiano ad esempio) fino al 2002, quando gli ultimi esemplari sono stati venduti senza nessuno sconto, sebbene il motore dell'Africa Twin sia Euro 0, andando esauriti prima della fine dell'anno. Segno che gli appassionati l'hanno portata ancora a lungo nel cuore.

Caratteristiche tecniche

Motore: bicilindrico quattro tempi a V longitudinale con i cilindri inclinati fra loro di 52°. Distribuzione monoalbero a camme in testa comandata da catena Morse con tre valvole per cilindro (due di aspirazione e una di scarico). Alesaggio per corsa 79x66 mm. Cilindrata totale 647 cc. Rapporto di compressione 9,4:1.

Avviamento: elettrico.
Accensione: elettronica CDI con anticipo automatico e due candele per cilindro.
Alimentazione: due carburatori Keihin da 34 mm.
Frizione: multidisco in bagno d'olio.
Trasmissione: primaria ad ingranaggi a denti dritti, rapporto 1,888 (68/36). Finale

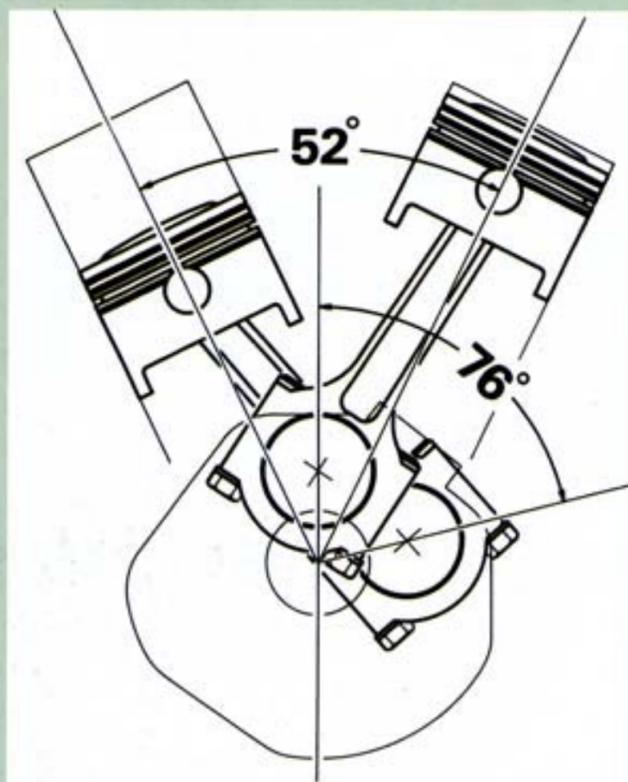
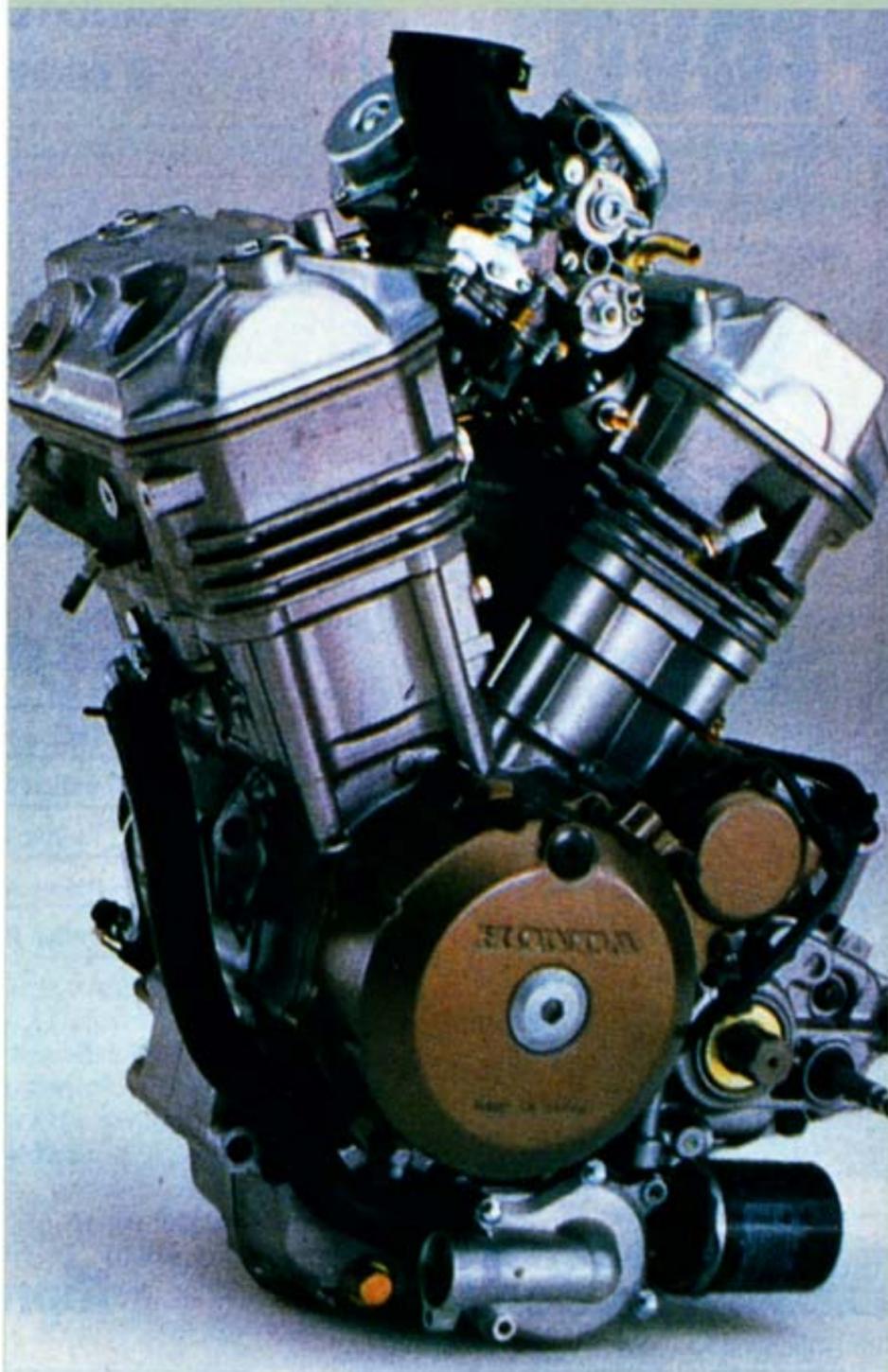
a catena (corona 49 denti e pignone da 16 denti). Rapporto 3,062:1.

Cambio: a cinque rapporti con ingranaggi sempre in presa ed innesti frontali. Valori rapporti interni: 2,769 in prima (36/13), 1,882 in seconda (32/17), 1,450 in terza (29/20), 1,174 in quarta (27/23), 0,965 in

molla, escursione ruota posteriore 210 mm.

Ruote: a raggi con cerchi in lega leggera. Anteriore 1,85-21", posteriore 2,75-17". Pneumatici, anteriore 90/90-21, posteriore 130/90-17.

Freni: anteriore a disco \varnothing 296 mm con pinza flottante a doppio pistoncino; posteriore a disco \varnothing 240 mm con pinza



• Il bicilindrico a V di 52° dell'Africa Twin e un disegno che evidenzia il montaggio delle teste di biella sfalsate di 76° sull'albero motore. Una soluzione che permette di contenere le vibrazioni senza ricorrere ad un contralbero.

quinta (28/29).

Telaio: doppio trave superiore e monotrave inferiore sdoppiato, con tubi in acciaio a sezione quadra. Inclinazione canotto di sterzo 28°, avanzorsa 113 mm.

Sospensioni: anteriore forcella oleopneumatica con steli da 43 mm, escursione 230 mm. Posteriore, forcellone oscillante in lega leggera a sezione rettangolare con monoammortizzatore a sistema Pro-Link, regolabile in compressione e nel precarico

flottante a singolo pistoncino.

Impianto elettrico: a batteria 12V-12Ah, con generatore trifase da 310W.

Dimensioni (in mm) e peso: lunghezza massima 2.295, larghezza massima 865, altezza massima 1.290, interasse 1.550, altezza sella 890, luce a terra 255. Peso a secco 203 kg (anteriore 96 kg, posteriore 107 kg).

Prestazioni dichiarate: velocità massima 180 km/h. Potenza 57 CV a 8.000 giri, coppia 6,2 kgm a 6.000 giri.

Spendere il giusto

L'offerta di XRV650 sul mercato dell'usato è piuttosto varia. Si trovano modelli con chilometraggi elevati (la media si aggira attorno ai 50.000, ma tende a puntare verso l'alto) che si presentano in condizioni pietose. O altri con il medesimo numero di chilometri che sembrano essere usciti da pochi mesi dai concessionari, anche se sono ormai al quarto passaggio di proprietà...

Molto dipende dall'amore con cui è stata tenuta l'Africa Twin, da quanti viaggi "africani" ha sostenuto o quanti Elefantentreffen

sono passati sotto le sue ruote. Un esemplare della prima serie in buone condizioni e con i documenti in regola può valere fra i 1.500 e i 2.500 euro, arrivando anche a 3.000 euro per moto tenute ottimamente. Anche se nel catalogo ricambi Honda si riesce ancora a trovare praticamente tutto, evitate di farvi allettare da esemplari offerti a poche centinaia di euro, magari incompleti, ma che necessitano di numerosi interventi tecnico estetici per tornare all'antico splendore: non ne vale la pena.

100.000 km con l'XRV650

Marco Pinoli, motociclista di lungo corso e appassionato di fuoristrada, ha una RD03 del 1989 da oltre quindici anni. Assieme a lei ha superato i 100.000 km (nella foto in basso i festeggiamenti per il superamento dell'importante traguardo, una percorrenza quasi di "routine" per gran parte dei possessori dell'infaticabile bicilindrica giapponese).

Come mai hai acquistato l'Africa Twin?

"Dopo aver avuto diverse Honda da Enduro negli anni Ottanta, dalla XL500R alla XL600R, mi è sembrato logico passare al modello di maggior cilindrata e proseguire nell'evoluzione rimanendo fedele al marchio dell'Ala Dorata. In sella alle monocilindriche ho affrontato diversi viaggi, con percorrenze comprese fra i tremila e i seimila chilometri, che si svolgevano nell'arco di un paio di settimane. Molti di questi viaggi li ho fatti assieme a mia moglie e a volte le tappe giornaliere arrivavano a toccare anche 700 chilometri. Quindi il passaggio all'Africa Twin ha significato per noi un aumento del comfort."

Quindi è stata una buona alternativa alle precedenti XL?

"Direi di sì. Con l'Africa Twin ho fatto dei bei viaggi, usandola anche su mulattiere, sterrati e strade di montagna, sempre con la medesima disinvoltura. Certo, rispetto

alle monocilindriche bisogna considerare l'handicap dovuto al maggior peso. Ma nel complesso il raggio d'azione si è allargato notevolmente, con grande soddisfazione dell'equipaggio."

I primi viaggi?

"Inizialmente a medio raggio e in direzione della Francia in compagnia di mia moglie. Poi con alcuni amici ho puntato verso l'Est Europa: Romania, Albania e Kosovo. E per finire sono andato anche a Santiago de Compostela, in Spagna."

Ti sei mai trovato in difficoltà?

"Una volta, durante il viaggio in Romania, ci siamo addentrati in un bosco nonostante ci fosse stato vivamente sconsigliato anche dalle guardie forestali del luogo. Ad un certo punto ci siamo trovati in una specie di labirinto di alberi e tronchi sradicati, che ostruivano il passaggio. Iniziava a fare buio e il timore di non uscire dal bosco saliva. A quel punto deve essere intervenuto il nostro angelo custode perché abbiamo scorto un sentiero con cui i boscaioli facevano scivolare a valle i tronchi degli alberi tagliati. Ci siamo infilati in questa discesa ripidissima e abbiamo incrociato una strada meno disagiata che ci ha permesso di proseguire il viaggio. Anche in questa occasione l'Africa Twin se l'è cavata egregiamente."

Hai mai avuto qualche inconveniente?

"Sì, una volta mi sono recato in Francia ad assistere alla Sei Giorni Internazionale di Enduro e sulla strada del ritorno ho avuto problemi con una delle centraline posizionate sotto alla sella. Funzionava a singhiozzo e in modo imprevedibile. Comunque sono riuscito a tornare a casa percorrendo dei tratti con la moto che andava a un cilindro, mentre in altri tratti, probabilmente quando la centralina si raffreddava, l'Africa Twin funzionava regolarmente. Poi quando sono tornato a casa l'ho sostituita e da allora non mi ha più dato noie. Quello della centralina è stato l'unico inconveniente della moto: a settantamila chilometri - per scrupolo - ho fatto controllare il gioco delle valvole, ma quando sono tornato dal meccanico a riprenderla mi ha detto di non essere intervenuto perché i valori erano nella tolleranza."

Non hai mai avuto il desiderio di affrontare il deserto?

"Sì, ho resistito solo un paio d'anni dal giorno dell'acquisto. Poi sono andato in Tunisia, per un viaggio turistico. E lì ho scoperto che l'Africa Twin è un po' faticosa. D'altronde, 240 chili più il bagaglio da portare sulla sabbia non sono certo una passeggiata..."

Avevi fatto una preparazione specifica alla moto per affrontare il deserto?

"No, la mia Africa Twin è sempre stata rigorosamente originale, così come è uscita dalla fabbrica. Però in effetti vedere le foto di Boano (noto preparatore di Africa Twin, ha partecipato a diverse Parigi-Dakar come pilota privato) che salta tra le dune mi ha fatto capire che un minimo di preparazione è necessaria, anche se non si vuole andare veloci come lui."

Hai festeggiato degnamente i 100.000 km passati con lei?

"Sì, ho fatto la via del Sale, scegliendo l'itinerario lungo che parte da Monesi, sulle Alpi Marittime vicino ad Albenga. Poi attraverso Limone Piemonte sono arrivato al Colle di Sampeyre, a quello dell'Agnello, al Col dell'Izoard, al Sestriere, per poi concludere al Forte Jafferau, a 2.700 metri di altezza. I centomila chilometri li ho festeggiati all'inizio dell'itinerario, esattamente a Pieve di Tecco. Lì mi sono sentito in dovere di stappare una bottiglia di spumante in suo onore."

