

Prova

HONDA AFRICA TWIN

■ ■ Il mito africano appassiona sempre di più. I piazzali dei porti dove partono i traghetti per il continente nero sono invasi in tutte le stagioni da moto cariche fino all'inverosimile. Un giorno di nave, e l'avventura incomincia; i sogni dei grandi spazi possono essere finalmente realizzati, c'è l'illusione di partecipazione alla Parigi-Dakar. Per questi avventurosi (ma anche per quelli che restano a casa) sono state realizzate tante moto, che ripetono più o meno fedelmente tecniche ed estetiche escogitate per le maratone africane.

Ma ce n'è una più delle altre vicina al mito della Dakar, l'Honda Africa Twin. Riprendendo i colori e la linea della NXR 750, che ha trionfato nelle ultime tre edizioni della più celebre corsa africana, l'America Twin si presenta con tutte le carte in regola per diventare una delle enduro di maggior successo. Vestita con l'abito delle competizioni, ha un aspetto certamente aggressivo e professionale ma allo stesso tempo ben riuscito e piacevole. Anche gli altri riferimenti "corsa" sono giustamente presenti come la colorazione al magnesio del motore, la sella scamosciata per non scivolare ed il forcellone in alluminio come sulle moto da cross. Rispetto

alle monocilindriche enduro le dimensioni sono certamente maggiori ma nemmeno troppo specialmente se confrontate con le ultime mono Yamaha e Suzuki.

In realtà la discendenza con la potente moto di Orioli non è così stretta poiché motore e telaio sono radicalmente diversi per prestazioni e disegno. La parentela è invece di primo grado con la Transalp 600, la caposcuola della nuova razza di moto totali dall'impiego a tutto tondo. Dalla Transalp viene il motore, maggiorato nella cilindrata aumentando l'alesaggio, e proviene anche il telaio a doppio trave superiore; tutto il resto è nuovo.

Chi biasima la Transalp per il suo aspetto forse troppo serio e posato (molti invece la preferiscono proprio per questo motivo) non può essere che soddisfatto della nuova livrea, che non passa certo inosservata. Rispetto alla Transalp la Twin è più curata nei particolari, meglio rifinita ed anche meglio equipaggiata in fatto di freni, sospensioni, cruscotto ed accessori in generale.

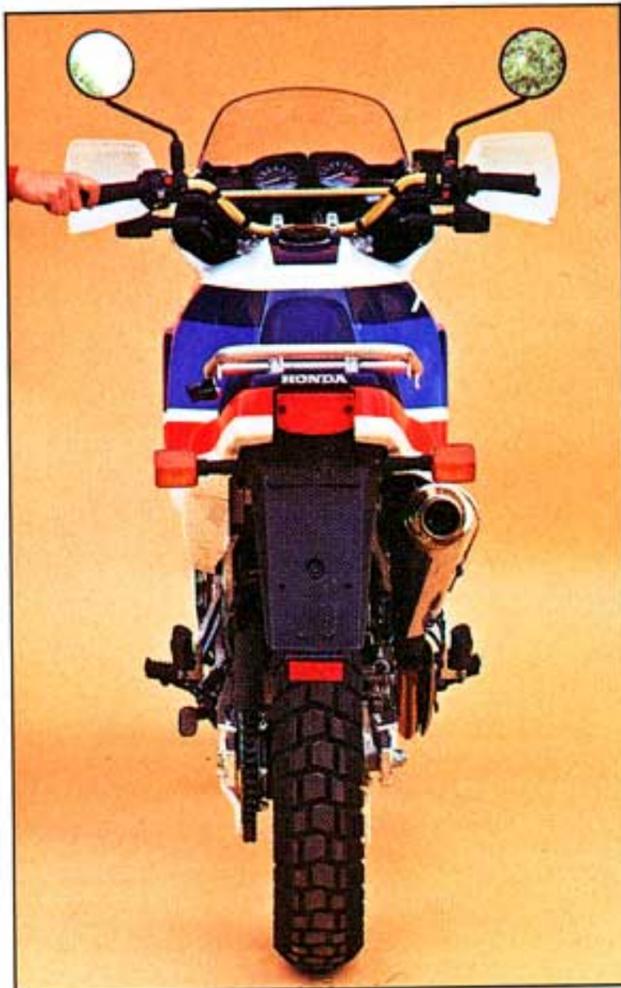
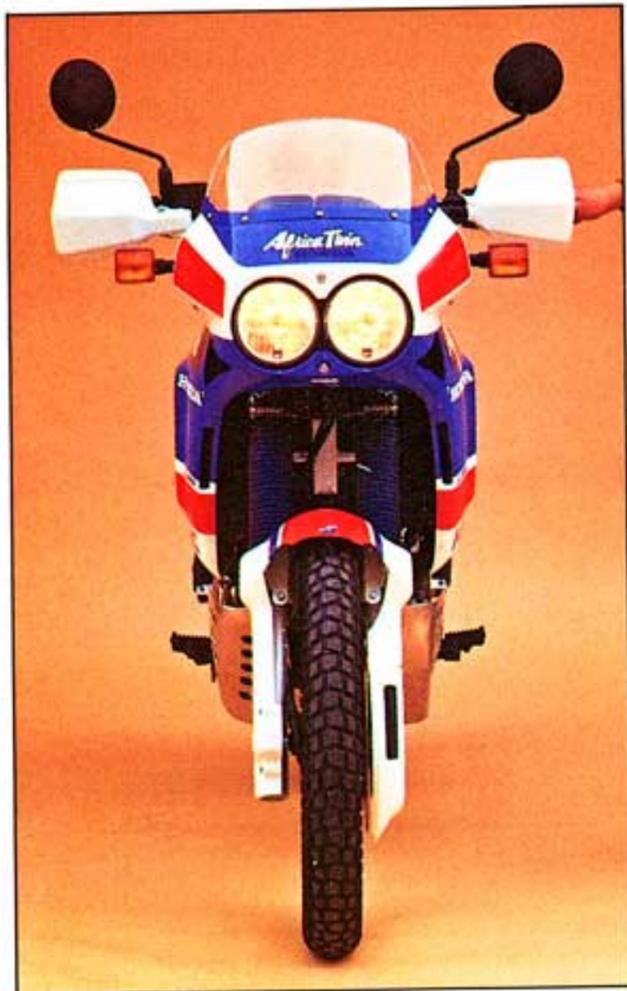
Salendo in sella il pilota si trova a suo agio ma chi è di gamba corta non riesce a porre saldamente i piedi a terra mentre quelli più alti trovano qualche difficoltà ad inserire le gambe nelle nicchie del serbatoio. La posizione di guida è ovviamente fuoristradistica, col busto eretto e le braccia ben posizionate sul largo manubrio, le pedane sono situate alla giusta altezza e ricoperte da morbida gomma per non rovinare le calzature diverse dai pesanti stivali da fuoristrada. È una posizione che va bene anche per la marcia ad andatura sostenuta grazie alla carenatura

ben studiata per riparare dal vento della corsa fino in prossimità della velocità massima.

Nonostante il peso non sia certo dei più contenuti, una volta in movimento sull'asfalto la sensazione di pesantezza scompare quasi del tutto. Non è certamente paragonabile alla leggerezza di una enduro monocilindrica ma la dolcezza del motore aiuta moltissimo anche in città negli stretti slalom tra le auto. Quando si lascia il traffico cittadino per avventurarsi su strade più aperte, l'America Twin si dimostra maggiormente a proprio agio grazie alla precisione dello sterzo, sicuramente appoggiato al terreno, con una stabilità paragonabile a moto tipicamente stradali. La vocazione di globe trotter è ben presente: grande è infatti l'autonomia offerta dal maxi serbatoio, il confort è ad alto livello sia per il pilota come per il passeggero, la protezione della carenatura è tra le migliori per la categoria. La geometria del telaio garantisce una tenuta di strada più che buona sui curvoni veloci come in rettilineo dove si dimostra stabilissima di sterzo come di retrotreno, esente da ondeggiamenti. Le secche asperità vengono digerite senza problemi dalle sospensioni a lunga escursione.

Fuoristrada in Africa

Ma vediamo come si comporta l'America Twin in fuoristrada. Per saggiarla a fondo abbiamo allargato il nostro solito campo di prova anche all'Africa e precisamente alla Tunisia meridionale sulle piste di vario gene-



L'impatto visivo è ricco di riferimenti agonistici poiché l'America Twin riprende fedelmente i colori della NXR ufficiale di Edi Orioli. Anche la linea è corsaiola, quindi aggressiva e professionale tuttavia le dimensioni risultano un po' abbondanti. Comunque l'ampiezza della carenatura si dimostra proficua anche nell'uso al di fuori delle strade sterrate affrancando dalla pressione del vento della corsa fin quasi la velocità massima. Altra vantaggio, per l'uso "grand routiere", l'ampio portapacchi dalla capacità record di 20 chili.

Prova

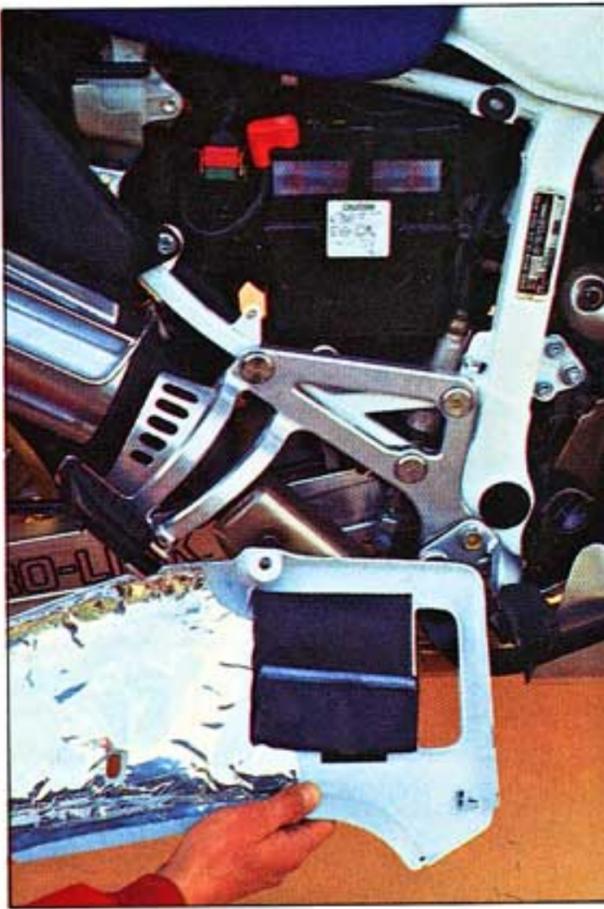
HONDA AFRICA TWIN

re intorno a Nefta, una delle più grandi oasi del Nord Africa. Il risultato si può considerare positivo specialmente per le prestazioni offerte sui terreni compatti dove i pneumatici riescono ad esercitare la necessaria trazione senza perdere di aderenza. Sulla sabbia il peso davvero rilevante che grava sull'avantreno penalizza la maneggevolezza già critica in queste particolari condizioni. Ma per trarsi d'impaccio basta affrontare la sabbia con determinazione, scalando un rapporto per avere il motore sempre "pronto" ed alleggerendo la ruota anteriore spostando nel contempo il proprio peso sulla ruota posteriore. Dopo i primi momenti di comprensibile esitazione e imparato il trucco la guida diviene più sciolta, meno faticosa, davvero divertente. La bontà delle sospensioni è invece emersa in una pista particolarmente accidentata con buche che si aprivano improvvisamente sulla traiettoria ideale perché occultate dai banchi di sabbia. L'Africa Twin assorbe senza troppi problemi tutte le asperità grazie alle notevoli doti incassatorie del molleggio. Specialmente l'ammortizzatore si dimostra ben tarato per digerire il fuoristrada

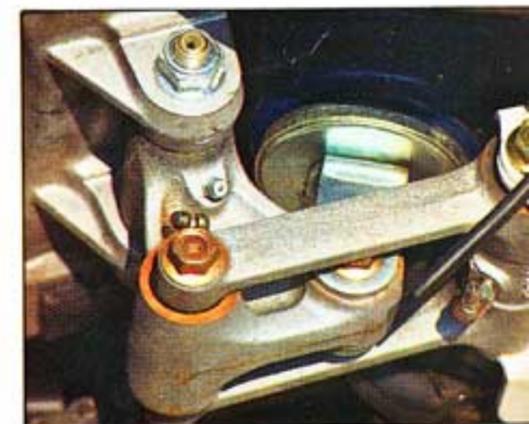
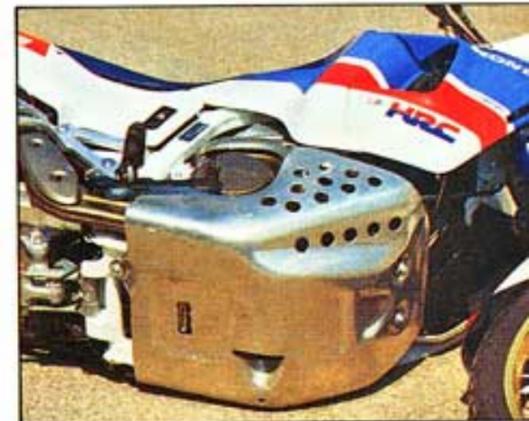
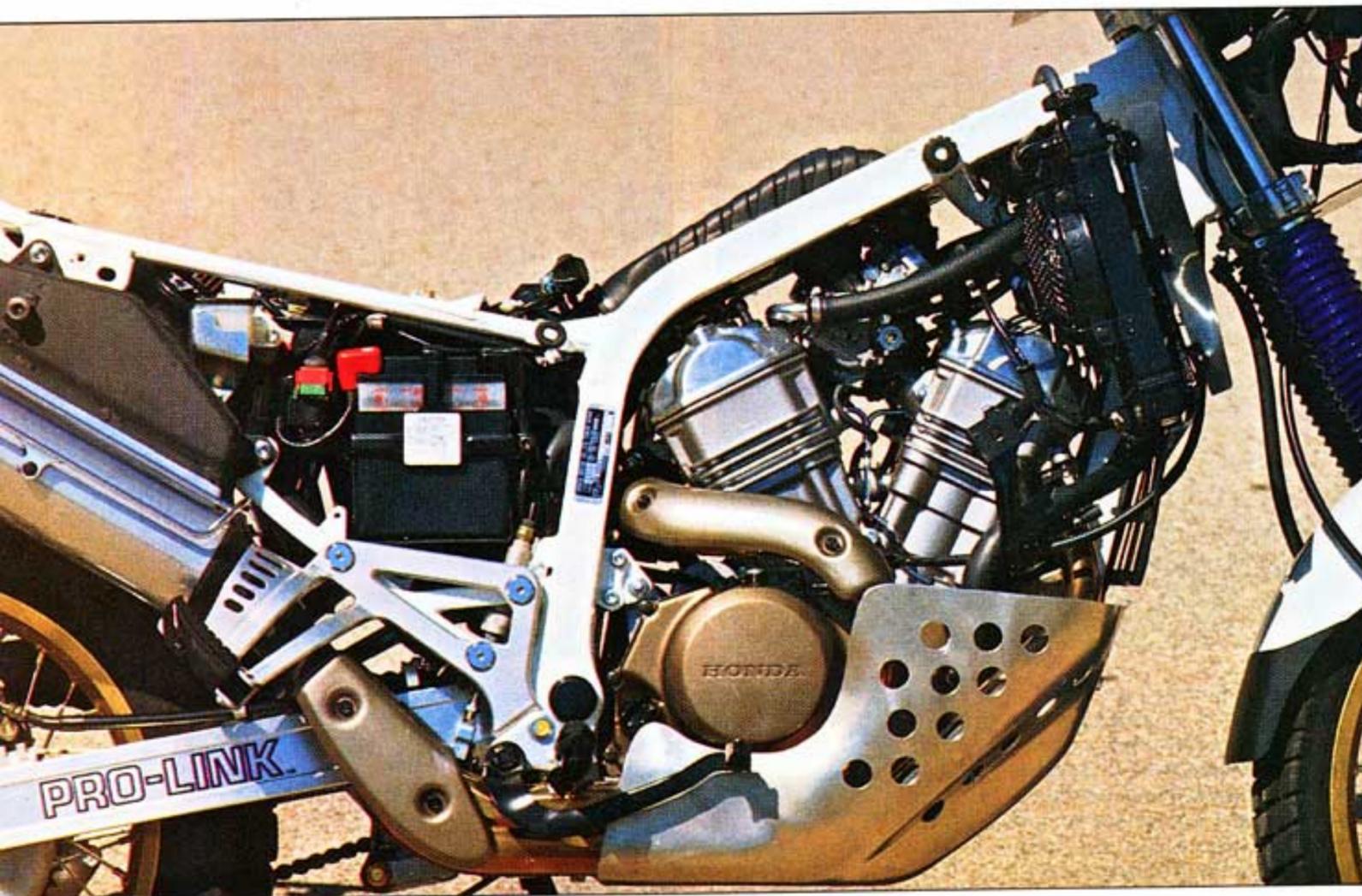
difficile; meno preparata invece la forcella che tampona prima previsto. Sul misto stretto il comportamento è legato oltre al peso ed alla "luce" a terra limitata anche dalle dimensioni certamente importanti di tutta la moto e dal serbatoio le cui svasature per le gambe impediscono un rapido spostamento del corpo verso l'avantreno, condizione che permette un miglior controllo della moto. Inoltre la paura di danneggiare con un sempli-

ce appoggio al terreno un serbatoio così bello, ed altrettanto costoso, frena gli entusiasmi e consiglia spazi più aperti e meno difficili.

Nel capitolo freni, quasi tutto a posto: il grosso disco anteriore è davvero potente ed allo stesso tempo, ben modulabile anche in condizioni di aderenza precaria; quello posteriore non offre la stessa grintosa risposta limitandosi ad una azione di rallentamento.



Tolte le fiancate si trovano a destra il filtro in carta, a sinistra la batteria ed il serbatoio per il liquido del freno posteriore. La fiancata di sinistra è schermata internamente contro il calore della marmitta e reca anche una custodia per i documenti. Davanti al filtro, sul montante del telaio, il serbatoio del gas per l'ammortizzatore con dispositivo per la regolazione della compressione.



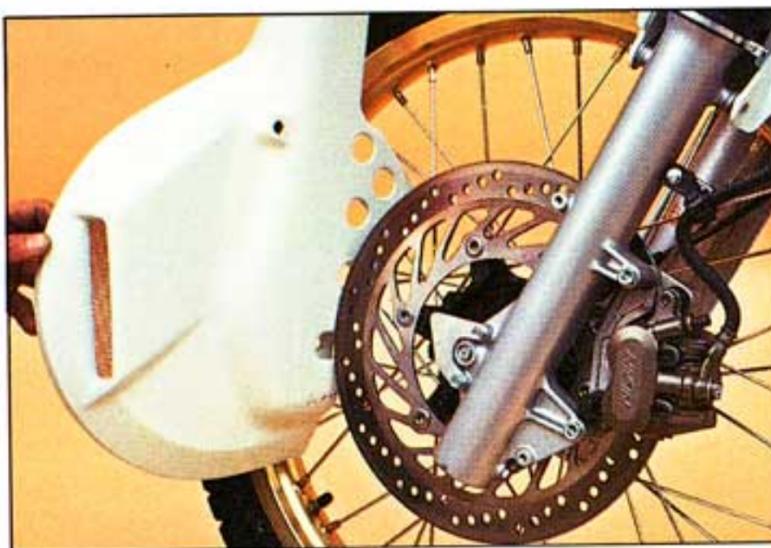
Il disegno del telaio riprende lo schema già utilizzato per la Transalp. Alla rigidità complessiva collabora anche il motore, la cui parte posteriore è attraversata dal perno del forcellone. Il grande scudo in alluminio protegge efficacemente il motore, i tubi di scarico e la parte inferiore del telaio. Per lo scarico dell'olio è prevista un'apposita nicchia mentre per cambiare il filtro occorre togliere lo scudo, operazione comunque rapida che richiede la rimozione di solo tre viti. Nel dettaglio l'articolazione Delta Pro-Link derivata dalla serie CR da cross. In vista i pratici ingrassatori per i perni dell'articolazione.

Prova

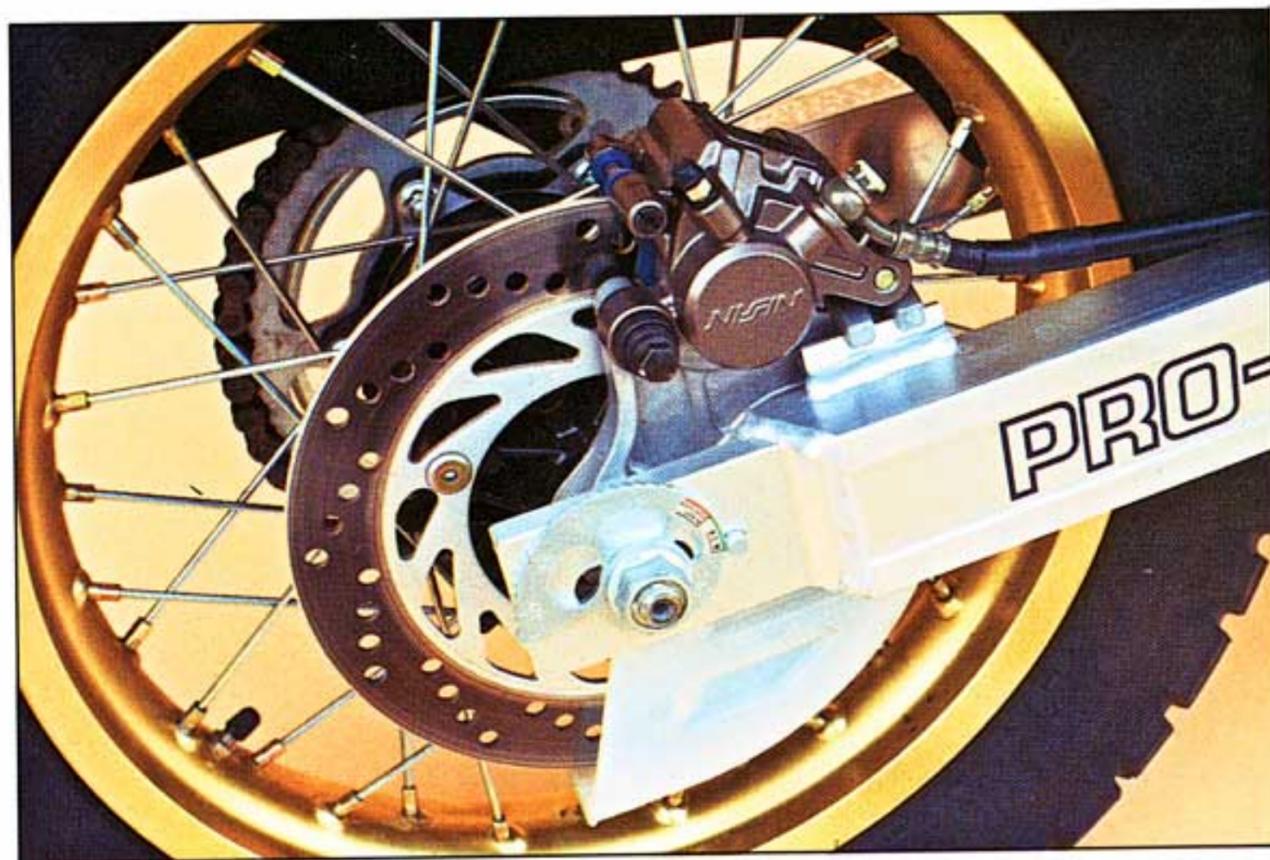
HONDA AFRICA TWIN

Dolce motore

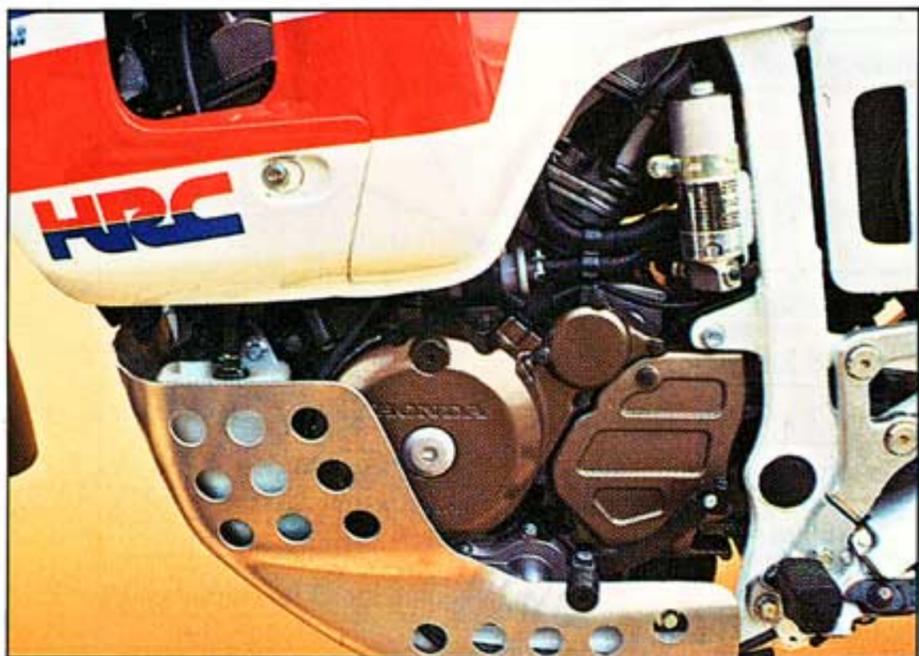
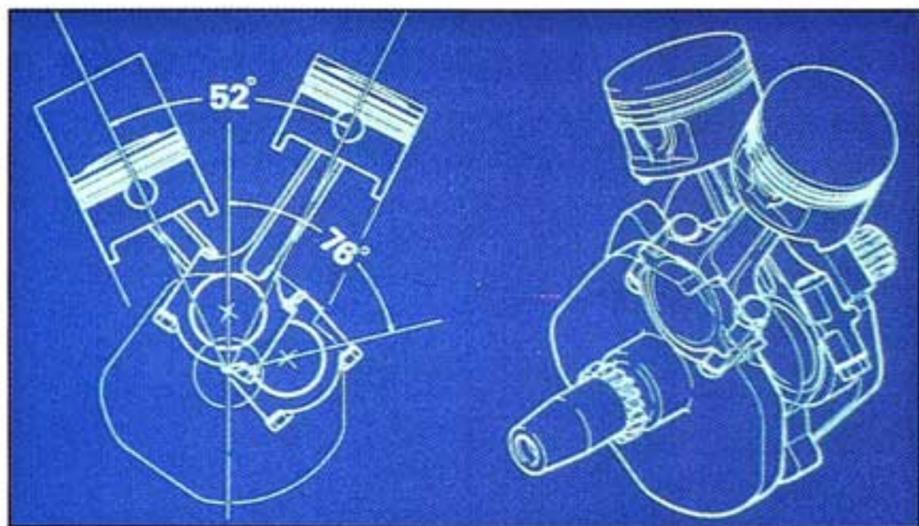
I cinquanta centimetri cubici in più del motore Africa Twin hanno ulteriormente migliorato i positivi aspetti già evidenziati dal propulsore Transalp. L'erogazione è ancora più dolce, tonda ai bassi come agli alti regimi. Il maggior contributo di questi pochi centimetri cubici ha avvantaggiato soprattutto il valore della coppia (come evidente dalle nostre prove al banco) mentre la potenza si è rivelata appena superiore a quella della Transalp. La verve del motore permette comunque di trarsi d'impaccio anche nelle situazioni limite. La rapportatura finale consente una guida brillante e rapida anche col carico del passeggero e dei bagagli. La quinta marcia piuttosto lunga e la sostanziosa sezione frontale influenzano anche il risultato della velocità massima che si ottiene dopo un notevole lancio. Il contachilometri segna 182 km/h (quelli reali sono 170,5) ma l'Africa Twin dispone ancora di 1500 giri prima del regime massimo che si colloca ai 9000. La frizione è migliorata rispetto a quella della Transalp: ora resiste bene agli strapazzi ma accusa ancora qualche imprecisione d'innesto accompagnato da giochi di funzionamento che aumentano con la progressione dei chilometri. Niente da dire per il cambio preciso e rapido negli innesti; solo il pedale potrebbe essere più vicino alla pedana per agevolare la manovra quando si calzano le scarpe normali.



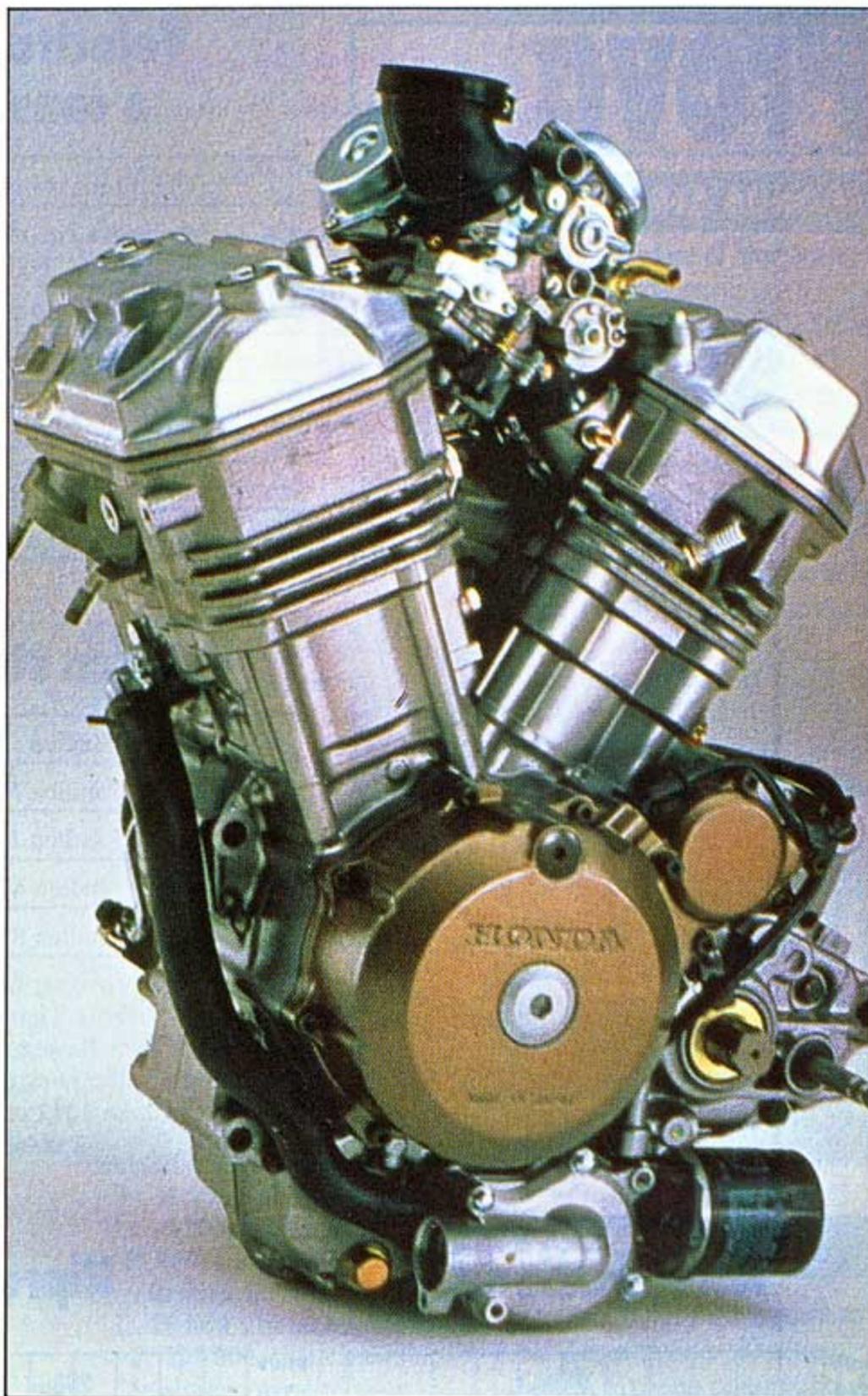
Tolta la grande schermatura di plastica, compare il poderoso disco superforato per evitare deformazioni a caldo. La pinza è flottante con doppio pistoncino e pastiglie in metallo sinterizzato per aumentarne la durata. La forcella deriva dall'unità montata sulla XR da enduro. I raggi hanno sviluppo tangenziale per prevenire l'allentamento e migliorare la resistenza della ruota alla flessione laterale.



A differenza della Transalp il freno posteriore è a disco in luogo del tamburo, con netto miglioramento dell'efficacia frenante specialmente per la modulabilità. Anche in questo caso la pinza è flottante ma il pistoncino è singolo. Professionale il forcellone di derivazione crossistica costruito in alluminio profilato con l'articolazione del monoammortizzatore montata su cuscinetti a basso attrito per evitare impuntamenti anche alle minime sollecitazioni.



Il serbatoio ed il grande scudo in alluminio occultano quasi completamente il bel motore bicilindrico a V stretto di 52 gradi. La configurazione è la medesima del propulsore utilizzato sulla NXR 750 della Parigi-Dakar ma la parentela è forzosamente ridotta per i diversi materiali utilizzati, la minore cilindrata e la testata diversa a tre valvole in luogo delle quattro del motore ufficiale. In realtà il motore è una maggiorazione di quello Transalp ottenuta portando l'alesaggio da 75 a 79 mm. La distribuzione è monoalbero con comando a catena Morse e tre valvole per cilindro (due di aspirazione ed una di scarico), l'accensione è doppia per ogni cilindro ed il raffreddamento è a liquido. Il disegno mostra l'esclusiva soluzione delle teste di biella sfalsate di 76 gradi sull'albero motore. La soluzione consente di eliminare le vibrazioni senza ricorrere a masse equilibratrici supplementari.



Le enduro bicilindriche a confronto

Dati rilevati dal nostro Centro Analisi e Prove di Nerviano

Marca	Modello	Alesaggio, corsa, cilindrata esatta	Potenza max. alla ruota CV a giri	Coppia max. alla ruota-kgm a giri	400 metri da fermo secondi	Velocità di uscita km/h	400 metri da 50 km/h secondi	Velocità di uscita km/h	Velocità min. nella marcia più alta km/h	Velocità max. km/h	Consumo medio km/lt	Peso a secco kg	Prezzo chiavi in mano	Prova sul fascicolo
BMW	R 80 GS	84,8x70,6 797,5	46,84 6.250	6,06 4.000	13,569	155,17	14,594	139,53	29,95	168,5	14,5	207	10.800.000	6-1988
BMW	R 100 GS	94x70,6 979,9	57,62 6.750	7,21 3.750	13,005	165,14	13,786	151,26	34,29	178,3	14	208	12.540.000	6-1988
CAGIVA	ELEFANT 750	88x61,5 748	51,84 8.000	5,42 6.000	13,501	153,85	13,475	150	29,95	174,5	15	195	9.299.820*	8-1987
HONDA	AFRICA TWIN XRV 650	79x66 647	47,56 7.750	5,21 5.750	13,404	151	14,396	141,62	36,51	170,5	15,5	203	9.586.000	7-1988
HONDA	TRANSALP 600 V	75x66 583	47,04 8.000	5,02 6.000	13,461	152,54	14,081	145,16	31,63	172,2	16	184	8.795.000	4-1987
HONDA	XLV 750 R	79,5x75 749,5	50,34 7.000	5,47 6.250	14,308	146,38	17,278	129,49	37,03	175,5	14,5	208	8.844.000	11-1984
MOTO GUZZI	V65 TT	80x64 643,4	43,42 7.000	5,08 4.000	14,126	151,26	13,622	146,34	23,65	163,4	15	175	6.679.750**	7-1985

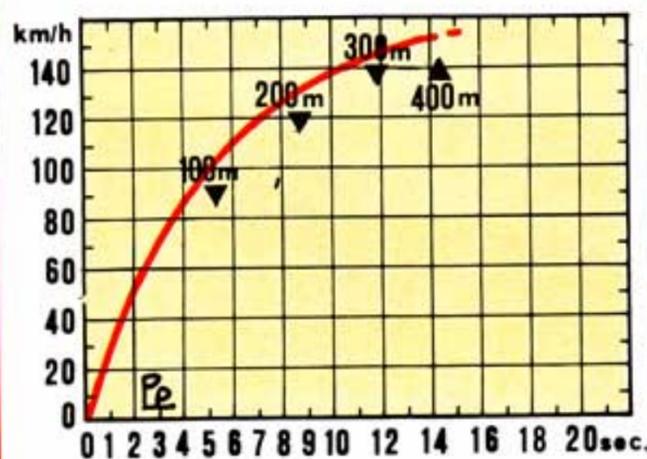
* Prezzo franco concessionario - ** Prezzo franco fabbrica.

Prova

HONDA AFRICA TWIN



Accelerazione



metri	100	200	300	400
secondi	5,390	8,406	11,020	13,404
kmh	106,35	130,93	144,25	151,00

In questa classica prova con partenza da fermo sui 400 metri, eseguita come al solito con carico di 80 kg (pilota 75, carburante 5), l'Africa Twin ha ottenuto una brillante prestazione ponendosi ai vertici della categoria entrofioristrada preceduta soltanto dalla BMW 100 GS, di cubatura ben superiore. Rispetto alla Transalp dalla quale deriva, il risultato è migliore anche se la differenza di tempo è ridotta a meno di un decimo. Nella foto sopra, un passaggio velocistico alla Pista Pirelli.

Velocità, peso e consumo

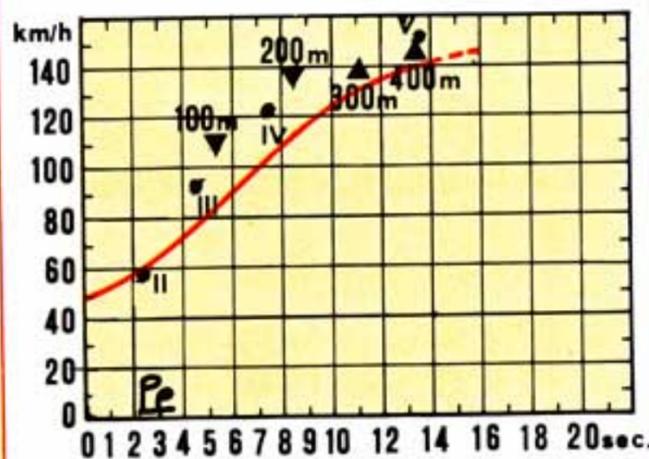
Velocità massima: 170,5 km/h
Peso senza carburante: 203 kg (96 ant. e 107 post.)
Consumo in città: 13,5 km/litro
Consumo fuori città: 15,6 km/litro
Consumo autostradale (a 130 km/h): 16,2 km/litro
Consumo massimo: 12 km/litro
Consumo medio della prova: 15,5 km/litro

Verifica strumenti

Tachimetro: indica 50 = 47,62 km/h
indica 100 = 93,15 km/h
indica 150 = 140,62 km/h
Contagiri: indica 4000 = 3900 giri
indica 8000 = 7800 giri

Le nostre prove strumentali alla pista Pirelli di Vizzola Ticino si sono svolte il 16/04/88 nelle seguenti condizioni ambientali: temperatura 18°C, umidità 60%, pressione 1012 mbar, vento laterale 2 m/sec.

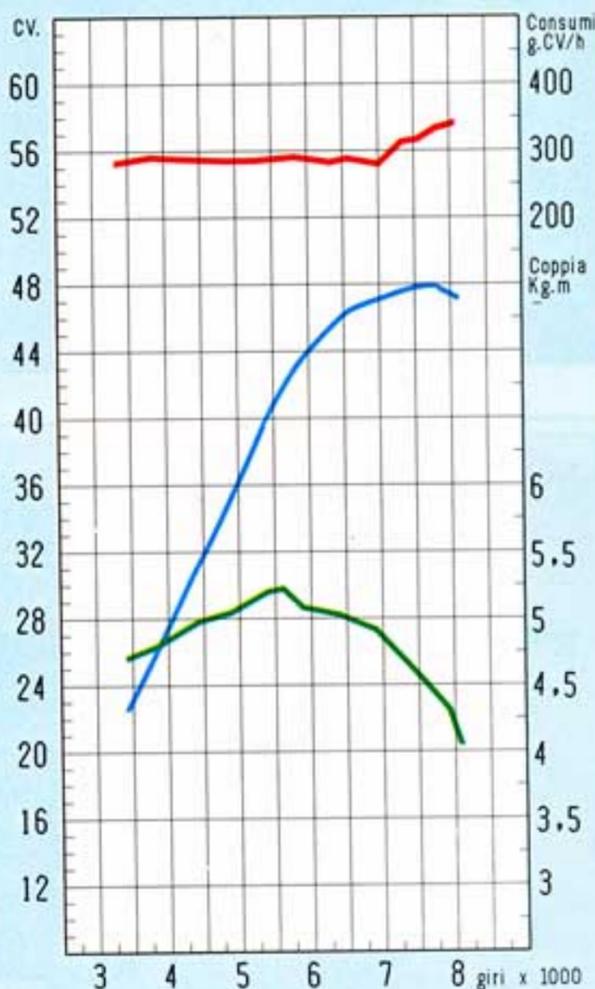
Ripresa



metri	100	200	300	400
secondi	5,200	8,783	11,780	14,396
kmh	85,31	114,20	135,65	141,62

Anche questa prova è stata fatta con carico complessivo di 80 Kg. sulla distanza di 400 metri iniziandola però dalla velocità di 50 Km/h nella marcia più alta per verificare le doti di tiro del motore. In questo caso la prestazione non è brillante come quella della Transalp a causa della ben maggiore sezione frontale e del peso superiore di circa 20 kg. L'elasticità di marcia è comunque notevole e superiore a quanto dimostri in effetti la prova. L'Africa Twin è infatti capace di riprendere senza esitazioni, nella marcia più alta, sin da 36,510 km/h.

Le analisi del banco



Rileva-mento	Potenza CV-giri	Coppia kgm-giri	Consumo gr/CV. h-giri
Alla ruota	47,56-7750	5,21-5750	269-6500
All'albero	52,15-7750	5,71-5750	245-6500
Potenza specifica all'albero: CV/lt			80,6
Velocità lineare del pistone: metri/sec. al regime di potenza max			17,05
Temperatura max sotto candela: °C			95
Pressione media effettiva: kg/cm ² al regime di coppia max (all'albero)			11,09
Regime minimo possibile a tutta apertura del gas			3500
Rapporto peso/potenza (alla ruota): kg/CV			4,27

Il grafico e la tabellina sintetizzano i risultati delle severe prove cui abbiamo sottoposto il motore presso il nostro Centro di Nerviano. Le curve caratteristiche tracciate sul grafico esprimono i valori ottenuti alla ruota, che sono quelli più significativi per l'utente.

L'aumento di cilindrata ha avvantaggiato soprattutto la coppia più che la potenza. La generosa erogazione propria del propulsore Transalp viene ulteriormente migliorata e galvanizzata in questo motore che spinge veramente forte sin dai regimi più bassi. Il valore della potenza è di pochissimo superiore a quanto riscontrato sulla Transalp ma viene ottenuto ad un regime inferiore. Discreto il consumo specifico mentre buono il dato della pressione media effettiva.

Dati anagrafici

Costruttore: Honda Motor Company Ltd - 1-1, Minami Aoyama 2-Chome Minato-Ku, Tokio Japan. Tel. 03-423-1111, telex J22678 Honda Motor, fax 0484-77-6361.

Importatore: Honda Italia Industriale S.p.A. - Via Kenja, 72 - 00144 Roma - Tel. 06-547941.

Denominazione modello: Africa Twin XR-V 650.

Data e luogo di presentazione: 24 ottobre, Salone di Parigi.

Inizio vendite in Italia: maggio 1988.

Gamma colori: unica colorazione HRC: bianca, rossa e blu.

Forma di garanzia: un anno integrale, due anni su motore e cambio.

Prezzo:

L. 9.586.000 chiavi in mano.

Consegna: immediata.

CV fiscali: 7.

Tassa annua di proprietà: L. 28.600.

Optional disponibili a prezzo IVA compresa: cavalletto centrale lire 93.600.

Caratteristiche

Motore: bicilindrico quattro tempi a V longitudinale di 52 gradi, raffreddato a liquido con distribuzione monoalbero comandata da catena Morse e tre valvole per cilindro.

Alesaggio per corsa 79x66 = 647 cc. Rapporto di compressione 9,4:1. Avviamento elettrico.

Accensione: elettronica ad anticipo automatico elettronico. Due candele per cilindro.

Carburatori: due Mikuni a depressione da 34 mm di diametro.

Lubrificazione: a carter umido con pompa olio trocoidale.

Frizione: dischi multipli in bagno d'olio.

Cambio: a cinque rapporti con ingranaggi sempre in presa ed innesti frontali. Valori rapporti interni: 2,769 (36/13) in prima, 1,882 (32/17) in seconda, 1,450 (29/20) in terza, 1,174 (27/23) in quarta, 0,965 (28/29) in quinta.

Trasmissioni: primaria ad ingranaggi a denti diritti, rapporto 1,888 (68/36). Trasmissione finale a catena

sigillata con giunti torici, rapporto 3,062 (corona 49, pignone 16). Valori totali di trasmissione: 16,00 in prima, 10,87 in seconda, 8,38 in terza, 6,78 in quarta, 5,58 in quinta.

Telaio: doppio trave superiore con tubi a sezione rettangolare. Cannotto di sterzo inclinato di 28 gradi, avancorsa 113 mm.

Sospensioni: forcella oleopneumatica con steli da 43 mm ed escursione 230 mm. Forcellone in alluminio estruso a sezione rettangolare. Monoammortizzatore sistema Pro-Link regolabile in compressione e nel precarico della molla, escursione ruota post. 210 mm.

Ruote e pneumatici: cerchi in lega leggera da 1,85-21 ant. e 2,75-17 post. Pneumatici 90/90-21 ant. e 130/90-17 post.

Freni: anteriore a disco da 296 mm di diametro con pinza flottante a doppio pistoncino premente, posteriore a disco singolo da 240 mm di diametro con pinza flottante a singolo pistoncino.

Impianto elettrico: tensione impianto 12V, batteria 12V12Ah, generatore da 310W, lampada faro ant. 35/35W, lampada segnalatori di direzione 21W, lampade spie 3,4W, lampade strumenti 1,7W, lampade faro post. 5/21W.

Dimensioni in mm: lunghezza 2295, interasse 1550, larghezza massima 865, altezza massima 1290, altezza sella 890, altezza minima da terra 255.

Manutenzione

Accensione: anticipo fisso 10 gradi. Candele NGK DPR8EA-9 oppure ND X24EPR-U9, distanza fra gli elettrodi 0,6-0,7 mm.

Carburatori: filtro aria in carta da sostituire ogni 10.000 km. Regime del minimo 1200 giri. Capacità serbatoio litri 25.

Raffreddamento: capacità circuito litri 2,5.

Lubrificazione: capacità coppa olio litri 2,8, lubrificante raccomandato Castrol GTX-2 da sostituirsi ogni 5.000 km. Sostituzione filtro olio ogni 5.000 km.

Pneumatici: pressioni di gonfiaggio a solo: 1,5 ant e 1,5 post. Con passeggero 1,5 ant. e 1,7 post.

Costo ricambi

(in lire, IVA compresa)

Testa L. 570.300, valvola aspirazione L. 16.300, valvola scarico L. 16.300, carburatore L. 761.900, filtro aria L. 16.540, filtro olio L. 11.550, catena distribuzione L. 69.820, registro catena distribuzione L. 66.500, cilindro L. 387.200, pistone completo di segmenti L. 106.600, biella L. 120.700, albero motore L. 512.100, pacco frizione L. 71.400, marmitta L. 419.900, pignone/corona L. 122.200, catena L. 83.400, batteria L. 136.970, faro ant. L. 78.280, lampeggiatore L. 66.500, vetro lampeggiatore L. 6.610, specchietto L. 33.000, accensione elettronica L. 206.000, telaio L. 1.461.400, forcella L. 1.110.000, forcellone L. 491.500, ammortizzatore L. 822.300, cerchio ant. L. 280.340, cerchio post. L. 318.900, manubrio L. 59.300, leva freno L. 19.400, leva frizione L. 21.410, pedale cambio L. 39.900, pedale freno L. 53.100, trasmissione flessibile acceleratore L. 24.080, trasmissione flessibile frizione L. 16.700, tubo freno ant. L. 10.800, tubo freno post. L. 40.900, contagiri L. 318.900, trasmissione flessibile contagiri L. 25.800, contachilometri L. 297.000, trasmissione flessibile contachilometri L. 19.710, coppia pastiglie L. 37.000, serbatoio L. 765.500, sella L. 271.500, parafanghi ant. L. 111.400, post. L. 66.500, radiatore L. 405.100, cupolino L. 265.800, carena laterale L. 124.000.

Dati dichiarati

Potenza massima:
57 CV a 8.000 giri/1'

Coppia massima:
6,2 kgm a 6.000 giri/1'

Velocità massima:
180 km/h

Tempo sui 400 metri da fermo e velocità d'uscita: —

Consumo: —

Peso: 193 kg a secco

In queste pagine pubblichiamo i dati fondamentali della moto in esame e i risultati delle nostre prove strumentali. Per queste prove, che si svolgono alla pista Pirelli di Vizzola Ticino e presso il nostro centro Analisi e Prove di Nerviano, utilizziamo banchi dinamometrici Borghi e Saveri tipo FA 50/30 e FA 200/30, catene Regina e Olio Castrol. Le caratteristiche tecniche, le norme di manutenzione e il costo delle principali parti di ricambio, la eventuale disponibilità di optional sono riportati così come ci sono stati trasmessi dai costruttori o dagli importatori. Trattasi nell'insieme di informazioni fondamentali per un completo giudizio sulla moto in esame.

Pregi

Linea aggressiva di forte richiamo
Comodità
Frenata
Erogazione potenza
Facilità di guida
Tenuta di strada su asfalto

Difetti

Eccesso di peso ed ingombro per il fuoristrada più ostico
Scarsa trazione pneumatici in fuoristrada
Elevata altezza sella
Frenata posteriore migliorabile

Inconvenienti durante la prova

Accumulo giochi frizione
Perdita attrezzi per apertura accidentale vano laterale

Commento sul prezzo

(L. 9.586.000 chiavi in mano)
Quotazione interessante anche perché supera di sole 800.000 lire quella della Transalp, certamente meno dotata per equipaggiamento e contenuti tecnici. Inoltre pur essendo al top della categoria non è la più cara.