

Derivata dalle bicilindriche vincitrici delle ultime Parigi-Dakar, sorella «nobile» della Transalp, l' Africa Twin propone all'utenza europea l'immagine delle Honda da deserto. Dalla macchina di Orioli e soci la XRV ha ricevuto anche molta «sostanza», ad esempio un propulsore infaticabile, veloce e caratterizzato da un notevole tiro ai bassi regimi. La mole e il peso di questa tutto terreno sono imponenti, la robusta ciclistica è in ogni caso all'altezza di un buon fuoristrada e si dimostra ovviamente perfetta per l'impiego su asfalto.

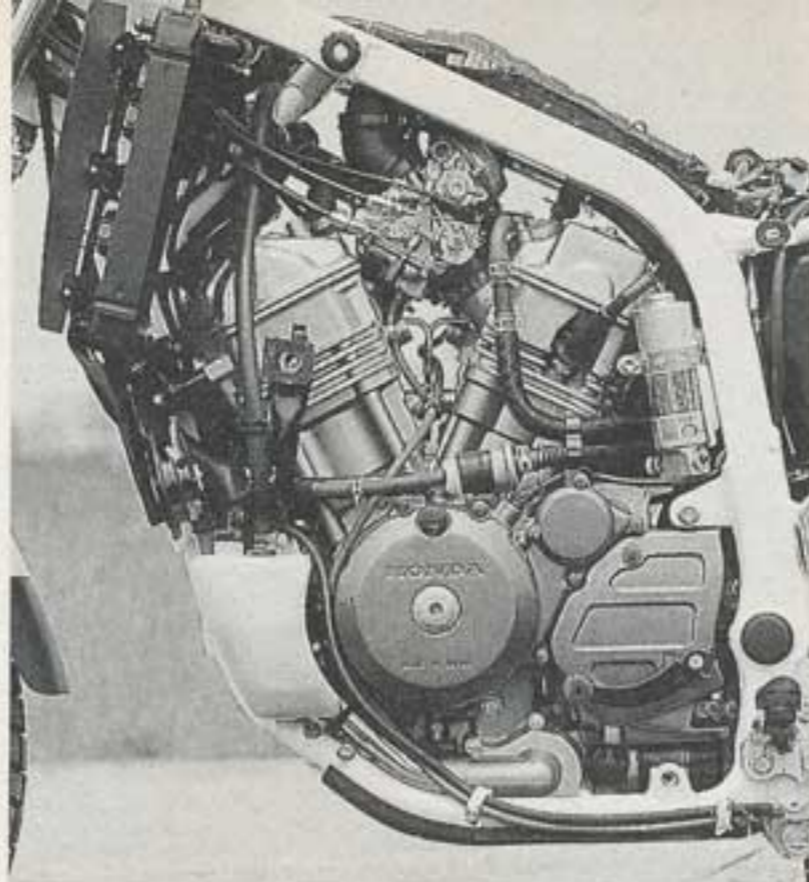


MOTOCROSS

LONGTEST



**HONDA XRV 650
AFRICA TWIN**



Propulsore dell'Africa Twin con evidente la disposizione di alcuni fondamentali organi meccanici quali il motorino d'avviamento dietro il cilindro posteriore, la pompa acqua sotto il basamento, il vaso di recupero sul davanti e il filtro olio in posizione longitudinale sotto il pignone catena. Sul montante del telaio è fissata la vaschetta d'espansione del monoammortizzatore con alla base il registro del freno idraulico di compressione.

gara, quel tiro ai bassi indispensabile sulla sabbia per riuscire a «galleggiare» senza dover cambiare marcia con rischio dell'insabbiamento. Ancora dei motori della Dakar abbiamo ritrovato la fluidità a tutti i regimi di giri e la capacità di girare in alto (nelle marce basse anche oltre gli 8000) con grande naturalezza.

La ciclistica sul misto risulta ottima per la taratura delle sospensioni; volutamente abbiamo cercato degli sterrati a fondo duro, e anche qui ci siamo trovati a tenere un'andatura molto allegra senza nemmeno che ce ne accorgessimo. In Valsassina ci siamo spinti anche su una tipica mulattiera a fondo ciottoli e, nonostante le ovvie difficoltà determinate dalle dimensioni nei tornanti stretti, abbiamo superato ostacoli su cui all'inizio non avremmo certamente scommesso. Merito dei comandi che offrono una perfetta sensibilità per freni e motore, e merito dell'ottima frizione che sullo stretto abbiamo sollecitato non poco.

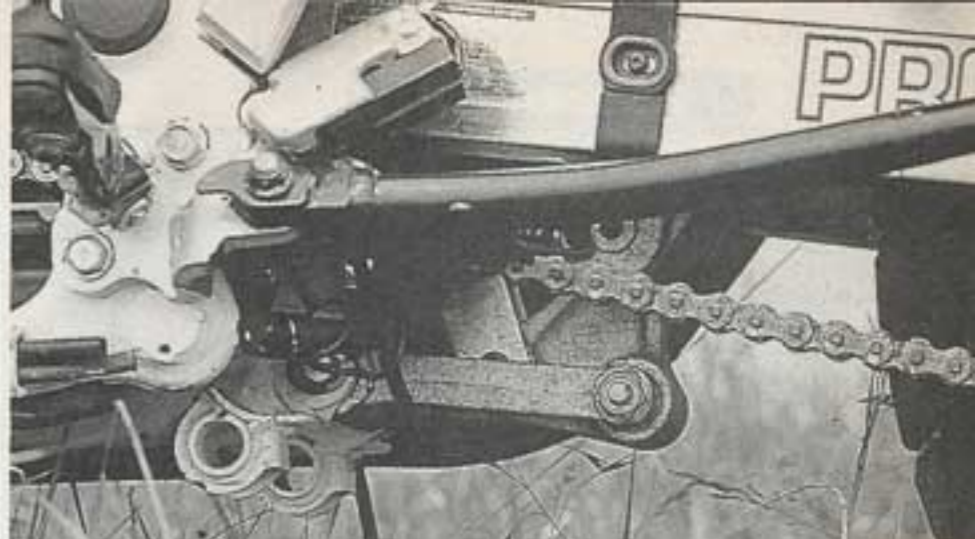
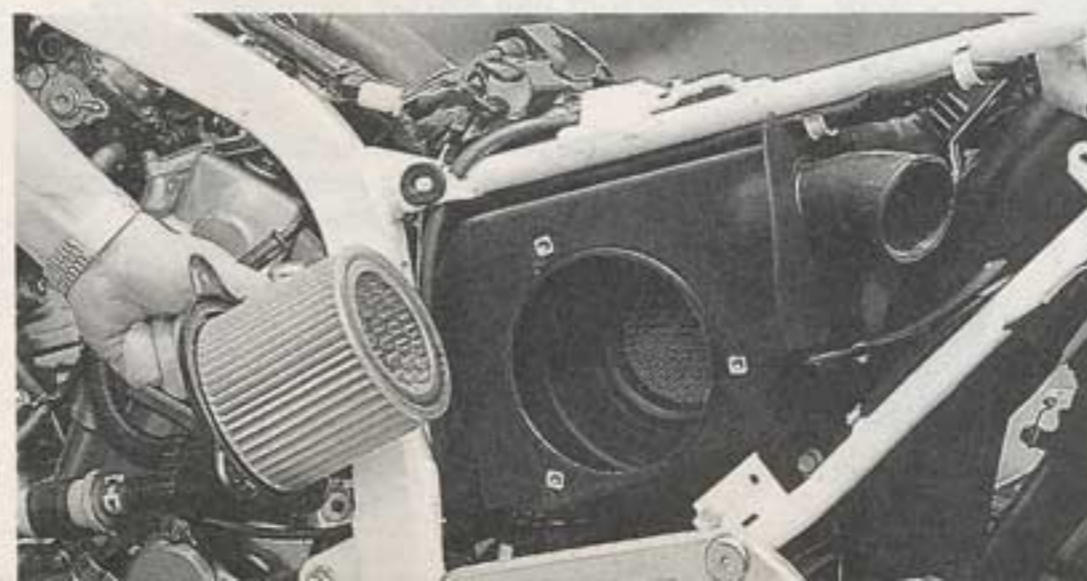
Unica nota stonata in tutto il Longtest è venuta dal freno anteriore che, sollecitato volutamente oltre misura su una lunga discesa in asfalto, alla fine ha mostrato qualche avvisaglia di surriscaldamento.

Tecnica della Honda XRV 650 Africa Twin

La ciclistica, simile nel traliccio a quella della Transalp, deriva da quella della NXR 750 impiegata dalla Honda Racing Corporation alla più recente Parigi-Dakar. Il telaio è costituito, su-

Primo piano per la batteria e per la zona centrale del traliccio dove sono collocati il serbatoio fluido freno posteriore, il regolatore di tensione e altri elementi dell'impianto elettrico.

Sotto la sella, dalla parte opposta, c'è il filtro aria. L'elemento filtrante è una cartuccia a secco, la presa di aspirazione è arretrata e pesca dietro il fianchetto.



Il mono Showa lavora su una classica articolazione Pro-Link. Il telaio come si può osservare prevede di serie gli attacchi per l'eventuale cavalletto centrale.

periormente e fino al perno forcellone, da una struttura in tubi rettangolari da 30 x 40 mm, il discendente è sempre rettangolare ma da 35 x 40 mm; la culla è invece in tubi a sezione circolare del diametro di 26 mm. Completato da un codino portasella con montanti da 20 x 20 mm e tubi orizzontali da 19 mm di \varnothing , il traliccio vanta inclinazione sterzo di 28° e avancorsa di 113 mm.

Il forcellone è un robustissimo elemento in lega leggera con rami da 34 x 70 mm percorsi da varie nervature; la parte anteriore stampata porta gli ancoraggi del Pro Link sul quale lavora un monoammortizzatore Showa regolabile nel precarico molla e nel freno di compressione. L'escursione del perno ruota è di 210 mm; davanti invece la corsa forcella è di 230 mm. L'elemento elastico anche qui è costruito dalla Showa, caratterizzato da aste da 43 mm di \varnothing che i giapponesi riservano per tradizione alle moto da cross. Impiega boccole in DU per ridurre l'attrito di scorrimento e usa uno schema idraulico con molle di ritorno assistite pneumaticamente ad aria la cui pressione a forcella tutta estesa è comunque quella ambiente.

Il freno a disco anteriore ha \varnothing di 296 mm e spessore, come il posteriore, di 240 mm; è servito da una pinza Nissin a pistoni affiancati lato esterno che lavora su guarnizioni d'attrito in metallo sinterizzato; dietro, sul disco da 240 mm di \varnothing , c'è invece una pinza a pistone singolo. In entrambi i casi sono previste protezioni in materiale plastico, con quella anteriore integrata in una struttura che copre i due foderi forcella integrandosi al parafango.

I mozzi hanno raggi a fissaggio tangenziale; sui cerchi in lega leggera sono montati pneumatici Dunlop K 560 a profilo ribassato.

Le sovrastrutture contano su un sagomatissimo serbatoio di foggia e colorazioni vicinissimi a quelli della NXR della Dakar. La sagoma è complessa ma perfettamente funzionale, le fiancate scendono in basso fino all'altezza dei cilindri a ospitare i 24 litri di benzina. Sul davanti il contenitore è collegato al cupolino portafaro mediante due fiancate asportabili alla bisogna in pochissimo tempo; i due fari anteriori si rifanno nella loro essenzialità (in fatto di doppio fa-



Africa, motociclisticamente parlando, è sinonimo di Parigi-Dakar e la Dakar, negli ultimi anni, è diventata sinonimo di Honda, cioè della marca che si è aggiudicata la vittoria nelle più recenti edizioni. Logico quindi che la motocicletta replica della macchina di Orioli e compagni in qualche modo dovesse chiamarsi «Africa»; Twin è stato aggiunto a segnalare il fattore tecnico del bicilindrico su cui si è spesso discusso.

La XRV 650 è giunta ai concessionari che già rappresentava il massimo in fatto di motociclette da fuoristrada: l'eco delle vittorie alla Dakar ha compiuto rapidamente il giro del mondo e già alla presentazione statica di Parigi e poi di Milano, questa Honda ha sollevato grande ammirazione. Ovviamente la macchina è derivata da quella ufficiale, con opportune varianti atte a renderla di facile utilizzo anche per piloti poco avvezzi ai deserti africani o che semplicemente useranno l'Africa Twin sulle strade di casa nostra. La dicitura «Adventure Sports» riportata sui fianchetti della moto si può interpretare proprio col fatto che, nata sulle grandi distese di sabbia, questa moto deve essere adatta all'utente europeo cui è in realtà destinata. Le competizioni africane hanno insegnato a fare una tutto terreno molto confortevole, spinta da un motore con tanta coppia e tanto tiro a bassi regimi, dalle prestazioni decisamente elevate, in definitiva ben utilizzabile per il turismo e l'avventura sportiva vacanziera.

Il costo di questa stupenda Honda non è da tutti. Il suo prezzo supera i nove milioni; a tale cifra però si dispone della entrofuoristrada più moderna e più famosa in senso assoluto. L'Africa Twin infatti sul mercato non ha quasi concorrenti. Le maggiori enduro delle altre case sono in buona parte monocilindriche, magari più agili ma non altrettanto potenti e, in ogni caso, tecnicamente diverse. Esistono sì BMW, Cagiva e Guzzi, ma l'Africa Twin tecnicamente è molto più moderna e, almeno nei confronti delle R80, R100 GS e NTX 650, molto più adatta alla pratica del fuoristrada.

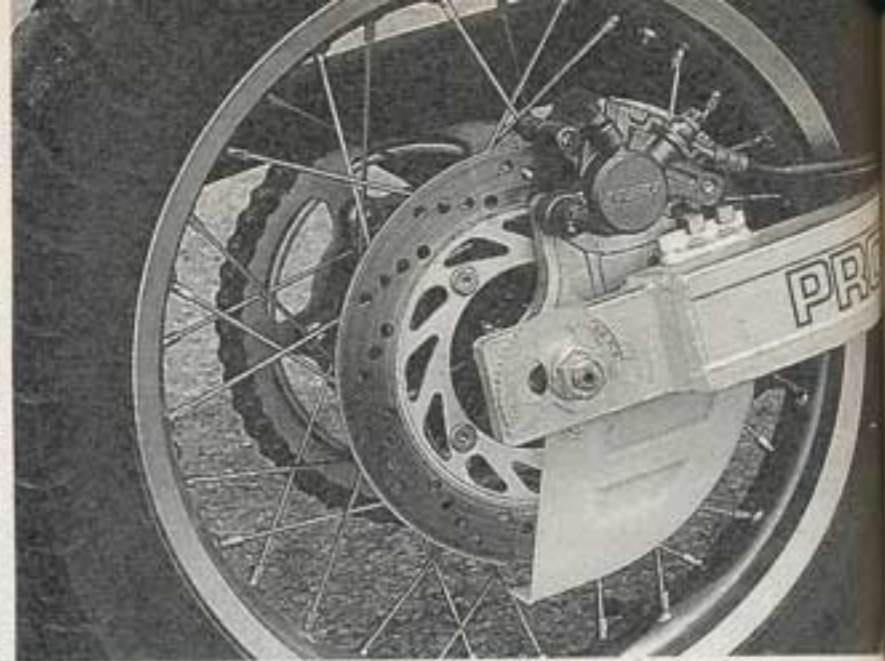
Nemmeno la concorrenza interna impensierisce questa moto: la gamma Honda vede ancora presente la XLV 750, più mastodontica e di caratteristiche maggiormente stradali; vi è poi la Transalp di dimensioni un pochino più contenute ma anch'essa più spostata, come attitudine, verso l'asfalto; la Dominator e la XL 600 RM sono poi fuori gioco poiché monocilindriche.

Il Longtest

L'Africa è bellissima ma anche molto lontana, inoltre, per rifarci al proverbio, da qui a là c'è il Mediterraneo di mezzo. In Tunisia avevamo avuto occasione di avere il primo contatto con l'Africa Twin; quelle impressioni di guida furono rilevate in un ambiente dove la natura del territorio e gli spazi molto ampi in cui ci si viene a trovare offrono sensazioni tutte particolari. Così eravamo particolarmente curiosi di vedere l'Africa Twin impegnata sulle strade di casa, in pratica dove gli utenti percorreranno la maggior parte dei loro chilometri. Per il Longtest non ci siamo posti mete precise. Abbiamo preferito rimanere su itinerari dove potessimo avere termini di paragone con altre moto. L'Africa Twin è molto grossa, passa i 200 chili senza benzina, in ogni caso la sua manovrabilità in marcia va giudicata decisamente buona. Sul periplo del lago di Como abbiamo registrato una notevole maneggevolezza e una grande precisione di guida, il motore si è subito rivelato eccezionale mostrando di possedere, ripreso dalle moto da

ro ne abbiamo visti di più belli) a quelli della progenitrice. Lo stesso discorso vale per la strumentazione. Tachimetro e contagiri sono elementi separati contraddistinti da grafica chiara e ben leggibile, sulla destra è sistemato un termometro liquido anch'esso di tipo analogico; dalla parte opposta c'è invece un piccolo pannello con sei spie luminose. La dotazione è completata da una settima lampada posta sopra il pannello controllo col compito di indicare la posizione estesa della stampella laterale. Tutti gli strumenti sono protetti da materiale ad assorbimento d'urto.

I comandi al manubrio sono gli stessi belli e funzionali della produzione Honda fuoristrada; la chiave d'accensione (il blocchetto funge da bloccasterzo) è la stessa che apre il tappo benzina e il portacasco situato accanto al portapacchi. Com'è tradizione di casa Honda, la finitura e l'aspetto estetico sono curati in maniera particolare. Le fiancate sono collegate al serbatoio mediante viti a innesto rapido; la linea del cupolino è alleggerita sotto i fari da due prese d'aria NACA oltre che da due feritoie verticali che favoriscono il passaggio d'aria verso i due radiatori; gli specchietti retrovisori reggono bene gli oltre 170 orari dell'Africa Twin, pur essendo ampi e perfettamente funzionali; il cupolino trasparente offre una certa protezione quando ci si accuccia sul serbatoio; l'accesso al filtro aria per la manutenzione è estraemente rapido.



Il «monumentale» disco anteriore è equipaggiato con una pinza a pistoni affiancati, dietro invece lavora una ganaschia monopistone. Da osservare le belle feritoie di alleggerimento.

Motore

Sull'Africa Twin ritroviamo un propulsore simile per architettura a quello della Transalp, cioè un bicilindrico longitudinale raffreddato a liquido, a V di 52° con due perni di manovella sfalsati di 76° al fine di ottenere l'eliminazione delle vibrazioni, alesaggio e corsa di 79 x 66 mm e cilindrata totale di 647 cc. Il sistema di distribuzione è monoalbero a camme in testa con tre valvole per cilindro, di cui due di aspirazione; il sistema di accensione prevede la presenza di due candele per cilindro; la lubrificazione è forzata con una pompa e con condotti di mandata olio alle teste esterne al gruppo termico; le due catene distribuzione hanno tenditori automatici.

L'avviamento è solo elettrico con motorino collocato alle spalle del cilindro posteriore; l'alimentazione è affidata a due carburatori a depressione da 32 mm di Ø. Poiché le fiancate scendono sotto il livello delle vaschette, è presente una pompa elettrica che provvede a pescare benzina; il serbatoio viene svuotato completamente in quanto i due rubinetti sono nei punti più bassi delle fiancate.

Il raffreddamento è a liquido con circolazione d'acqua parzializzata da una valvola termostatica; il fluido fresco dalla pompa viene inviato al cilindro anteriore da dove passa in parte alla testa e in parte al gruppo posteriore, le due uscite vanno al termostato e ai due scambiatori in lega leggera che lavorano in parallelo. La pompa è nella parte sinistra del basamento; per le situazioni più gravose è previsto l'intervento dell'elettroventilatore collocato sullo scambiatore destro. Il propulsore pesca aria fresca in una voluminosa cassa filtro sistemata sotto la sella cui giunge un condotto molto capace che viaggia all'interno dei due travi superiori del telaio; il filtro

Sopra a sinistra: fianco sinistro del serbatoio con i rilevatori di livello posti ad altezze diverse. Attivano rispettivamente la spia arancione e poi quella rossa.

A sinistra: il condotto che porta aria ai due carburatori viaggia al centro dei rami del telaio. In primo piano si notano chiaramente le due bobine del cilindro posteriore; una candela si scorge all'interno del montante destro.

Sopra a destra: le uscite liquido dai cilindri convergono in una valvola termostatica alle spalle del canotto. I radiatori lavorano in parallelo.

A destra in basso: la strumentazione è montata su supporti elastici che la rendono tetragona alle insidie di ogni vibrazione.

è costituito da un elemento a cartuccia facilmente sfilabile dalla parte sinistra asportando tre semplici viti.

Impressioni di guida

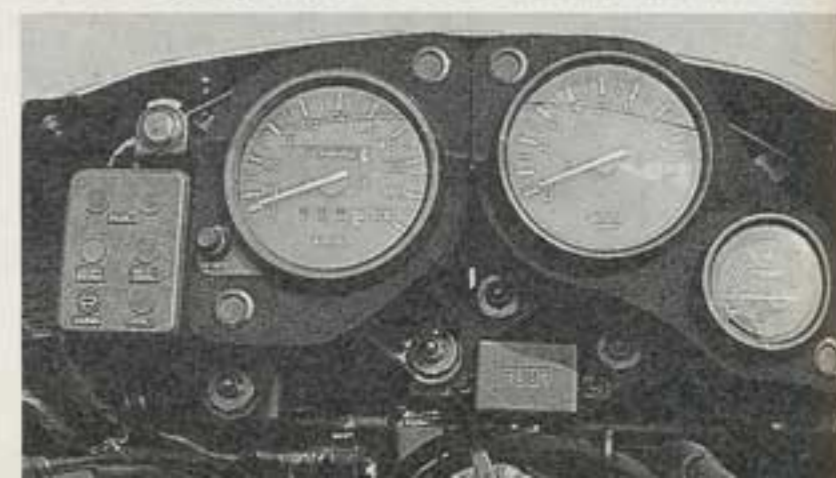
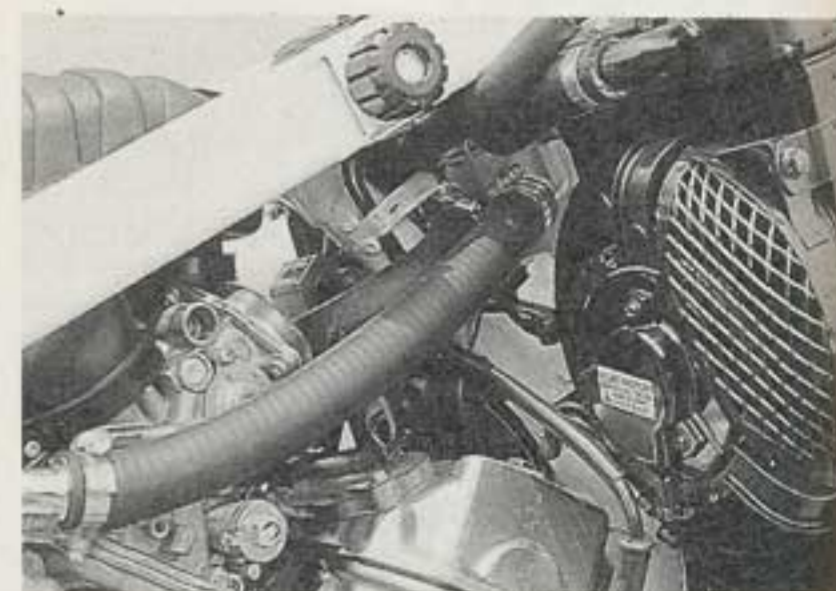
A cavallo dell'Africa Twin si sta come su un pur sangue di buon carattere mai cattivo da condurre e persino docile. Questo non toglie che la moto abbia un peso molto elevato, il che significa reazioni da mezzo pesante che, pur eccellente, richiede una certa attenzione a elevate velocità (spazi di frenata, impostazione di curve, ecc.) e perizia nelle manovre lente in situazioni tipiche di fuoristrada vecchia maniera.

Il primo contatto per l'utente fuoristradista non sarà cordialissimo per via del peso e della mole della moto; chi viene da macchine di questa stazza apprezza invece la felice conformazione del portapacchi che funge da ottimo appiglio nelle manovre a motore spento, oltre all'ampio manubrio che aiuta a tenere sotto controllo la situazione sia in marcia che da fermo.

In sella ci si sta comodamente perché è molto ampia; le braccia, a busto eretto, risultano tese, mentre, assumendo la posizione a busto inclinato in avanti richiesta ad andature veloci, i gomiti si piegano un po' e la posizione diviene più naturale.

Il gruppo comandi stupisce quasi immediatamente per la sensibilità e per la limitatezza degli sforzi richiesti; il cambio è docilissimo e ha rapporti perfettamente scalati con una prima corta adatta anche a un fuoristrada molto «timorato».

L'avviamento risulta pronto sia a freddo che a caldo; il motore gira con regolarità a ogni regime compreso almeno tra i 2.500 e gli 8.000 giri. Coi rapporti corti si scende e si sale ancora di più; il comportamento è sempre lineare e l'e-



ogazione progressiva. Si può viaggiare a bassa andatura e a bassi giri percorrendo ad esempio i tornanti in quarta; indifferentemente si può girare adottando una guida più grintosa che, dati i 650 cc della moto e il peso assai cospicuo, risulta redditizia quando si voglia viaggiare veramente forte. In verità si guadagna ma nemmeno troppo, infatti il tiro è vigorosissimo, e anche usando rapporti lunghi ci si trova ad andature sostenute quasi senza accorgersi.

Sull'asfalto l'Africa Twin è precisa e discretamente maneggevole; su percorsi di montagna abbastanza lenti si possono tenere velocità elevate manovrando con una certa energia tra una piega e l'altra. In velocità (abbiamo raggiunto una massima di oltre 173 orari) la stabilità è perfetta e non vi sono accenni a ondeggiamenti neanche superando veicoli più lenti. Le sospensioni lavorano egregiamente offrendo un comfort molto elevato; dall'Africa Twin si scende a sera senza accusare la fatica, infatti la sicurezza di marcia è sempre notevole anche per la precisa azione dei freni che, volutamente tartassati in una lunga discesa, solo una volta hanno dato all'anteriore piccole avvisaglie di surriscaldamento, mantenendo comunque l'efficacia iniziale.

A una entro fuoristrada non si potrebbe però chiedere di meglio; diversamente sullo sterrato si finirebbe in terra al primo tocco della leva. Gli strumenti forniscono informazioni abbastanza precise. Quando il tachimetro segna 100, 120 e 140 chilometri orari si viaggia in realtà a 94, 114 e 134 effettivi; gli indicatori sono perfettamente stabili anche su terreni accidentati. Come velocità di crociera stando in posizione eretta si tengono bene i 6000 giri cui corrispondono circa 132/133 chilometri orari, accucciandosi dietro il cupolino (quello della moto di Orioli però è decisamente più alto) si possono tenere senza troppa fatica anche i 155 all'ora.

Abbandonando l'asfalto, il gusto vero di condurre questa moto sta nel fatto di sentirsi in sella al veicolo da fuoristrada forse dalle maggiori prestazioni in assoluto. Si prova il piacere dell'accelerata mozzafiato anche su terreni accidentati e ciò è possibile non soltanto nei rapporti corti. Tenendo l'occhio al tachimetro, non si fatica a vedere i cento orari semplicemente tirando tutta la seconda e innestando la terza!

Su spazi più ampi, e lo documentano le foto che pubblichiamo, si può fare anche di meglio arrivando alla guida in controsterzo; a velocità ridotta la manovra non è altrettanto controllabile anche perché i pneumatici perdono aderenza con una certa rapidità. Per non caricare di troppe responsabilità i validi Dunlop K 560 (offrono una discreta trazione specie se si scende un pochino con la pressione rispetto alle due atmosfere prescritte) va ricordato che la potenza è elevata così come le masse in gioco.

Sulle pedane la posizione di guida risulta perfettamente naturale, l'assetto infatti è tipicamente rallistico e tiene conto che in certe gare i piloti passano ore e ore quasi senza toccare la sella. Riportato al fuoristrada nostrano, questo fatto indica che con l'Africa Twin si possono percorrere strade dal fondo molto accidentato senza dover tenere posizioni scomode e pericolose. Anche qui le sospensioni assecondano bene; eventualmente si potrà intervenire sul registro del mono ammorbidendo o indurendo.

Alla fine, valutando le caratteristiche globali, questa Honda figlia della Dakar è una macchina per gli amanti della moto totale e per quei fuoristradisti che esigono prestazioni e comfort; è una moto da cui non si scenderebbe mai, con la quale i chilometri, su asfalto o fuoristrada, scorrono rapidi quasi come in nessun'altra. In Africa ne eravamo rimasti entusiasti, provata sulle nostre strade, ci siamo ulteriormente convinti della sua validità. Può essere una elegante gran turismo ma se impegnata a tutto gas in condizioni estreme non si tira indietro

HONDA AFRICA TWIN XRV 650

MOTORE

Honda bicilindrico a V longitudinale di 52° raffreddato a liquido

ALESAGGIO E CORSA

79 x 66 mm x 2

CILINDRATA

646,69 cc.

RAPPORTO DI COMPRESIONE

9,4:1

POTENZA MASSIMA DICHIARATA

57 cv a 8.000 g/m

COPPIA MASSIMA DICHIARATA

6,2 Kgm a 6.000 g/m

DISTRIBUZIONE

monoalbero in testa con tre valvole per cilindro

ALIMENTAZIONE

due carburatori Keihin CV Ø 32 mm

LUBRIFICAZIONE

forzata con pompa trocoidale

ACCENSIONE

elettronica CDI con anticipo variabile, due candele per cilindro

FRIZIONE

a dischi multipli in bagno d'olio

CAMBIO

a cinque rapporti

TELAIO

monotrave sdoppiato, forcellone in lega leggera

SOSPENSIONI

ant. forcella Showa Ø 43 mm esc. 230 mm, post. monoammortizzatore Showa su leveraggio Pro-Link esc. perno ruota 210 mm

MOZZI

in lega leggera con raggi tangenziali, ant. e post. con freni a disco Ø 296 e 240 mm

CERCHI

DID in lega leggera

PNEUMATICI

Dunlop K 560, ant. 90/90-21, post. 130/90-17

SERBATOIO CARBURANTE

in lamiera, capacità litri 24 di cui riserva litri 8

PREZZO

lire 9.366.000 franco concessionario IVA compresa

IMPORTATORE

Honda Italia Industriale s.p.a.; Zona Industriale - 66040 Piazzano di Atesa (CH) - Tel. 0872/8991

PRESTAZIONI

Migliori passaggi sui 100 metri con partenza da fermo nei due sensi di marcia: 5''47 - 5''49
Velocità massima 173,74 Km/h

stelo; con forcella a pacco e senza molla il livello olio deve risultare 110 mm sotto il bordo inferiore dello stelo.

CONSUMO

Durante il Longtest il consumo medio di benzina è risultato di 13,9 Km/litro

APPUNTI PER LA MANUTENZIONE

Carburatore Due Keihin CV Ø 32 mm Getto max. ant. 122, post. 125, getto min. ant. 38, post. 38. Spillo conico ant. e post. fisso.

Candele NGK DPR8EA-9 o Nippondenso X24EPRU-9 distanza elettrodi 0,8-0,9 mm; per climi freddi DPR 7 o X22, per uso pesante DPR 8 o X27

Anticipo 10° a 1200 g/m, max 30° a 4500 g/m

Gioco valvole 0,15-0,20 mm per aspirazione e scarico a motore freddo

Olio motore 2400 cc. Castrol GTX2 alla sostituzione della cartuccia filtro

Regime minimo 1200 g/m

Forcella 656 cc. di olio idraulico Castrol SAE 5 per

DIMENSIONI E PESI

Interasse 1570 mm, lunghezza totale 2310 mm, lunghezza forcellone 620 mm, altezza sella 870 mm, altezza pedane 360 mm, altezza minima da terra 245 mm, larghezza manubrio 820 mm. Peso dichiarato kg 193 a secco, rilevato kg 206 in ordine di marcia e senza benzina, di cui kg 98 sulla ruota anteriore e kg 108 su quella posteriore.

Organizzazione Longtest **GABRIELE GOBBI**
Test Team composto da **MARTINO BIANCHI**
e **GABRIELE GOBBI**

PREZZI DI ALCUNI RICAMBI ORIGINALI

● Telaio	L. 1.461.000	● Carena sinistra	L. 124.000
● Forcellone	L. 491.500	● Portafaro	L. 62.300
● Ammortizzatore	L. 822.300	● Faro	L. 78.280
● Forcella	L. 1.111.000	● Parafango ant.	L. 111.400
● Cerchio ant.	L. 280.340	● Parafango post.	L. 66.500
● Cerchio post.	L. 234.800	● Sella	L. 282.700
● Mozzo ant.	L. 158.700	● Serbatoio	L. 765.500
● Disco ant.	L. 278.400	● Testa	L. 570.300
● Disco post.	L. 128.700	● Cilindro	L. 387.200
● Pompa freno ant.	L. 241.000	● Pistone	L. 106.600
● Pompa freno post.	L. 209.500	● Biella	L. 120.700
● Pinza ant.	L. 372.600	● Albero motore	L. 512.100
● Pinza post.	L. 291.000	● Serie dischi frizione	L. 71.400
● Manubrio	L. 59.300	● Trasmissione primaria	L. 265.900
● Leva freno	L. 19.400	● Complesso scarico	L. 109.900
● Tubo freno	L. 10.800	● Silenziatore	L. 419.900
● Leva frizione	L. 21.410	● Pignone e corona	L. 122.200
● Comando gas	L. 14.270	● Catena	L. 83.400
● Cavo frizione	L. 16.700	● Centralina	L. 389.000
● Cavo gas	L. 24.080	● Accensione	L. 206.000
● Pedane ant.	L. 198.700	● Valvola	L. 27.400
● Leva cambio	L. 39.900	● Albero a camme	L. 168.700
● Pedale freno	L. 53.100	● Catena distribuzione	L. 71.700
● Cupolino	L. 265.800	● Filtro olio	L. 11.550
● Carena destra	L. 124.000		