



HONDA AFRICA TWIN 650

AFRICA QUEEN

È l'avventura di lusso: un grintoso e generoso propulsore bicilindrico ed una ciclistica che replica quella delle moto che vincono la Parigi-Dakar. Offre prestazioni notevoli su strada e fuori - Potente e sicura la frenata

NELL'OSSERVARE la sontuosa Africa Twin, copia fedele della Honda «Regina d'Africa» di Orioli viene da chiedersi a cosa possa servire un simile monumento all'enduro. Certo non andarci a spasso sulle auguste mulattiere alla scoperta di angoli inesplorati dell'Appennino, più probabilmente per fare del «turismo avventuroso» nei dintorni di casa, ma con gli occhi pieni della sabbia e dal sole d'Africa.

Oppure per appagare gli stimoli narcisistici di aspiranti eroi da parata domenicale, o ancora per soddisfare l'edonismo che non solo allo stato latente alberga in ogni motociclista. Queste ultime sembrerebbero giustificazioni più plausibili dell'esistenza di quel trono semovente su due ruote che risponde al nome di Africa Twin.

Se la si giudica nella sua essenza di mezzo multimpiego (o «moto totale» come si dice oggi) ci si accorge che le forme dell'ammiraglia enduro Honda, apparentemente fuori posto negli angusti spazi della nostra realtà, se da un lato vanno considerate come grande elemento di richiamo per il cliente, non rappresen-

Claudio Braglia

tano comunque un vero «specchietto per le allodole» servono — è fuori di dubbio — a gratificare l'utente con un contorno folcloristico di grande effetto scenico, ma non nascondono una macchina irrealmente o peggio bugiarda e scarsamente fruibile.

La più grossa sorpresa che abbiamo avuto dall'Africa Twin è proprio che a dispetto della sua aria fiabesca, funziona davvero! È una macchina sopraffina e divertente, certo costosa e quindi elitaria, ma estremamente godibile ed adatta ve-

ramente a qualsiasi impiego, dall'autostrada alla passeggiata cittadina, dalle scalate più impervie alle lunghe distese sabbiose e, perché no, anche a qualche puntata crossistica se il fisico (ed il manico) lo permettono.

Evoluzione in senso più sportivo e specializzato della Transalp alla quale si affianca, diventa una copia «più» della capostipite delle moderne «moto totali» alla giapponese, con più potenza, più coppia, più velocità, più peso e dimensioni, più sovrastrutture, e senza dubbio più fascino, anche se certamente meno fruibile per la massa.

SEGUE A PAG. 48

EMULI DI ORIOLI E DI NEVEU: PER VOI E LA VOSTRA VOGLIA DI AVVENTURA, LA HONDA HA ALLESTITO QUESTA SPLENDIDA «REPLICA» DELLA MOTO CHE TRIONFA ALLA DAKAR. COSTA CIRCA 9.000.000 DI LIRE, MA OFFRE NOTEVOLI PRESTAZIONI ED UN LOOK CHE FARÀ MORIRE D'INVIDIA PARECCHI ENDURISTI



AFRICA QUEEN

HONDA AFRICA TWIN 650

COM'È FATTA - Imponente nei suoi 1540 mm di interasse (è la più lunga enduro del momento) e coi suoi 185 kg (dichiarati...) lo styling dell'Africa Twin è dominato dalla carenatura quasi integrale e dal gruppo monolitico che comprende serbatoio, struttura convogliatrice del radiatore, cupolino inglobante un doppio gruppo ottico alogeno. Efficace sul piano stilistico anche il grintoso impianto di scarico, la vivace livrea coi colori ufficiali enduro, firmata anche con un paio di misurati logo HRC. Il punto debole dello styling resta la parte posteriore con le lunghe fiancate che terminano in un largo codino sormontato da un grossolano portapacchi.

Le finiture sono di livello superiore, dalle verniciature ai fascinosi rivestimenti protettivi del motore e dell'impianto di scarico in oro antico, dai bei comandi (identici a quelli della Dominator) alla enorme piastra paracaratter in alluminio (tanto voluminosa che ci si potrebbe costruire un intero telaio da motoleggera stradale) per terminare con la strumentazione, di grande effetto per la sua aria professionale che comprende, oltre a tachimetro e contagiri, anche il termometro del liquido refrigerante ed un cruscotto decentrato che raggruppa le spie del folle, indicatori di direzione, abbagliante, luci, olio oltre ad una, più grossa, che segnala quando la stampella laterale (collegata ad un circuito di sicurezza che spegne il motore se la si dimentica divaricata) è abbassata.

Per quanto riguarda il nucleo principale, il telaio è realizzato in tubi a sezione rettangolare. Surdimensionata la forcella che ha steli da ben 43 mm \varnothing : si tratta di una unità oleopneumatica e regolabile che fornisce 230 mm di escursione. Nuovo anche il bel forcellone in alluminio trafilato e nervato, cuore della rinnovata sospensione Pro-Link integralmente articolata su cuscinetti ad aghi e a sfere per il contenimento degli attriti. L'ammortizzatore è un raffinato Showa oleopneumatico a regolazione esterna dell'idraulica (oltre che del precarico molla) e garantisce 210 mm di escursione utile alla ruota posteriore. Le ruote, dotate di cerchi in alluminio e raggi a collegamento tangenziale, sono accoppiate ad un complesso frenante del massimo livello: un disco anteriore da 296 mm \varnothing ed uno posteriore da 240 mm \varnothing , forniti rispettivamente di pinza a doppio pistoncino parallelo anteriore e di pinza a doppio pistoncino posteriore.

Il motore bicilindrico a V di 52° è derivato da quello della Transalp (o della più recente NTV sportiva stradale) ma con cilindrata salita a 652 cm³, più leggero e sostanzioso nell'erogazione ai regimi medio bassi. Fornisce oltre 57 CV a 8000 giri e la coppia di 5,6 kgm a soli

6000 giri. È raffreddato a liquido con circuito piuttosto evoluto, provvisto di due radiatori in alluminio comunicanti, dotati di ventola elettrica di sicurezza correlata al termostato a più vie. Anche l'Africa Twin vanta i celebrati perni di manovella sfasati di un angolo opportunamente calcolato per compensare le vibrazioni.

La distribuzione è monoalbero a camme in testa comandata da un doppio giro di catena silenziosa, ed aziona, tramite opportuni bilancieri, tre valvole per cilindro: due di aspirazione ed una di scarico. Fra le altre peculiarità va citato il doppio circuito di accensione elettronica a scarica di condensatore (con anticipo anch'esso controllato elettronicamente) servito da due candele per cilindro. L'alimentazione è fornita da una coppia di carburatori Keihin CV 34 a depressione, alimentati da una pompa elettromagnetica, visto che il serbatoio scende al di sotto del gruppo di alimentazione.

COME VA - Fin dal primo impatto visivo l'Africa Twin fa colpo per l'imponenza delle sovrastrutture e soprattutto per la lunghezza, tanto che anche dopo essersi seduti in sella (piuttosto larga ed alta da terra) la soggezione rimane. Negli spostamenti a motore spento si avverte che il peso dichiarato è un po' ottimistico, ma l'ampio manubrio e la «scorrevolez-

SEGUE A PAG. 51



REALIZZATA CON GRANDE CURA ANCHE NEI DETTAGLI, L'AFRICA TWIN SFOGGIA ANCHE IL MITICO «LOGO» DELLA HRC, IL REPARTO CORSE DELLA CASA GIAPPONESE. MOLTO BELLO LO SCARICO, PROTETTO DA UN'ESILE GRATA, MENO RIUSCITO INVECE SOTTO IL PROFILO ESTETICO È IL PORTAPACCHI POSTERIORE

AFRICA QUEEN

HONDA AFRICA TWIN 650

za» della macchina consentono di supplire in maniera dignitosa. La posizione di guida azzeccata mette subito di buon umore: il pilota si trova correttamente seduto col busto verticale e soprattutto bene inserito ed agganciato alla macchina. Le ampie svasature sui fianchi del serbatoio non risultano però perfettamente complementari alle ginocchia dei piloti di maggior statura, che sono costretti ad assumere una posizione in sella lievemente arretrata rispetto a quella ideale (ed anche per questo le pedane risultano più avanzate di quel che effettivamente sono). Il manubrio piuttosto ampio ed aperto, è un ottimo collaboratore nel controllo della macchina. In effetti dopo i primi chilometri la soggezione verso la «Regina d'Africa» prende a scemare, sull'impulso del gran «feeling» che si stabilisce fra pilota e macchina. La grande enduro Honda si trasforma in una compagna forse un po' nobile ed altezzosa, che guarda le altre dall'alto in basso, ma estremamente docile ai comandi ed insospettabilmente maneggevole. Non intendiamo certo dire che sia una «piuma» ma marciando in souplesse si lascia guidare con disinvoltura e non richiede neppure tanta perizia.

Ovviamente le cose cambiano se si spalanca l'acceleratore nel quale caso si impone mestiere ed esperienza anche perché, specie fuori strada, il peso si fa sentire e non è uno scherzo dominarlo sullo stretto, anche in considerazione dell'esuberanza prestazionale della macchina che con le sue lunghe marce ci si trova in un batter d'occhio a velocità non propriamente da enduro turistica. Poco male perché grazie alle ottime coperture Dunlop gli sterrati compatti risultano decisamente gratificanti, in più c'è la grande coerenza dell'avantreno che controlla con rigorosa precisione la direzione. Su strada ed in ogni situazione, l'Africa Twin è un vero «babà», sempre coerente, equilibrata e precisa, scevra da ondeggiamenti e con una grande stabilità in ogni condizione. Proporzionalmente all'aumentare della velocità si fa comunque strada una certa inerzia direzionale che si oppone alle rapide variazioni di inclinazione. Il comfort offerto da questa ammiraglia è di altissimo livello. La protezione offerta dal parabrezza è buona, anche lateralmente, alle elevate velocità, le sospensioni sono morbide e ben controllate sulle asperità, e le vibrazioni, contenutissime rispetto a quelle medie delle enduro mono, anche se si avverte un certo picco a partire dai 6500 giri. Anche se la massa da decelerare è imponente, l'impianto frenante ha dimostrato una grande efficacia: il disco anteriore è pronto e mordente, mentre il disco posteriore è un buon bilanciatore, anche se piuttosto potente. Solo nelle frenate dalle

alte velocità si avverte che il peso è elevato.

Il motore manifesta fin dalle prime smanettate la superiore grinta che lo avvantaggia rispetto al Transalp: risulta più pieno a tutti i regimi ed anche a dispetto della rapportatura finale piuttosto lunga guadagna lestante velocità tanto che si arriva in spazi brevi a oltre 175 km/h indicati a circa 7700 giri, a circa 1300 giri dalla zona rossa. L'erogazione della potenza è dolce, tale da non mettere in crisi ai bassi regimi e garantisce una buona dosabilità nella trasmissione della potenza con tutti i vantaggi della gustosa guida in sovrasterzo che ne consegue. Il motore si avvia senza problemi sia a caldo che a freddo ed accetta la piena apertura anche in quinta da meno di 1500 giri. La fase più favorevole dell'erogazione si manifesta attorno ai regimi intermedi, mentre la grinta sembra appannarsi in alto per la diluizione dovuta ai rapporti lunghi, si varcano comunque con naturalezza i 9000 giri.

Una frizione dallo stacco bello netto, ben dosabile all'occorrenza, ed un cambio preciso e dolcissimo soprattutto in scalata, garantiscono una guida sportiva.

c. b.

Foto Gheo

LA SCHEDA TECNICA

MOTORE: bicilindrico a quattro tempi, a V di 52°, longitudinale, raffreddato a liquido. Distribuzione monoalbero a camme in testa comandata da catena, con tre valvole per cilindro. Alesaggio e corsa 79x66 mm; cilindrata: 647,02 cm³. Rapporto di compressione: 9,4:1. Alimentazione con due carburatori Keihin CV 34 a depressione. Accensione elettronica CDI con anticipo elettronico. Lubrificazione a carter umido con pompa trocoidale. Avviamento elettrico.

TRASMISSIONE: primaria ad ingranaggi, secondaria a catena. Frizione multidisco in bagno d'olio e cambio a cinque velocità con ingranaggi sempre in presa ad innesti frontali.

TELAIO: monotrave sdoppiato all'altezza del basamento. Sospensione anteriore a forcella teleidraulica con escursione di 230 mm; posteriore con sistema Pro-Link monoammortizzatore ad articolazione progressiva con escursione di 210 mm. Freni: anteriore a disco da 296 mm Ø; posteriore a disco singolo da 240 mm Ø. Pneumatici: anteriore 90/90-21; posteriore 130/80-17.

DIMENSIONI E PESO: lunghezza 2250 mm; interasse 1540 mm; peso a secco 185 kg.

PRESTAZIONI DICHIARATE: potenza massima 57 CV a 8000 giri; coppia massima 5,8 kgm a 6000 giri; velocità massima oltre 180 km/h.

CAPACITÀ SERBATOIO: 25 litri.

PREZZO «CHIAVI IN MANO»: L. 9.075.000.

