

HONDA 650 AFRICA TWIN

La regina delle enduro, diretta discendente della moto che ha vinto la Paris-Dakar. Potente e comoda, adatta al granturismo, è un po' pesante e si avverte particolarmente nel fuoristrada ed alle alte velocità

SI QUALIFICA

pomposamente come l'unica enduro in grado di realizzare i sogni degli avventurieri del fuoristrada, per placare la sete di grandi imprese di quelli che

Claudio Braglia - Foto Gheo

pata fuoristrada, si troverà costretto a portarsi appresso qualche decina di chili di troppo...

Coerente evoluzione, ma con maggior

Africa Dakar

partirebbero anche domani, armati solo di un kit di sopravvivenza e del fido machete, alla scoperta di lande inesplorate: è la Honda 650 Africa Twin, quanto di più monumentale e sontuoso (ci perdoneranno BMW e Cagiva?) sia mai stato votato alla pratica fuoristradistica. Una moto che può fregiarsi dell'etichetta di «replica», non solo estetica, della gloriosa NXR che ha dominato le più recenti Parigi-Dakar.

Una macchina fiabesca, imponente, costosa e conseguentemente elitaria, che non si rivolge direttamente ai puristi del fuoristrada (che anzi tendenzialmente aborriscono simili proposte in favore di veicoli più umani e sfruttabili sportivamente), ma che forte del suo look evocativo sembra fatta apposta per catturare i favori degli «Indiana Jones della domenica». Più verosimilmente la nostra «superenduro» si rivolge al motociclista esigente che sia alla ricerca di un mezzo effettivamente multiimpiego, e che non si crucci più di tanto se presentandosi l'occasione di una sgrop-

caratterizzazione fuoristradistica, di quel concetto di «moto totale» così bene interpretato fin dallo scorso anno dalla Honda V 600 Transalp (che a nostro avviso resta tuttora insuperata sul piano dell'equilibrio e della fruibilità), l'Africa Twin è una macchina indubbiamente soprafina e divertente ma anche molto impegnativa, che non passa certo inosservata, ma che alla resa dei conti non sa fare nulla di meglio della citata progenitrice. E' certo più potente, grintosa e sontuosamente dotata, ma sostanzialmente meno fruibile per la massa.

Per verificare con maggior profondità le caratteristiche e le attitudini dell'ammiraglia enduro della Honda abbiamo voluto affiancare alla usuale prova strumentale una avvincente puntata in Tunisia, ove fra le distese sabbiose, l'attraversamento dei «chott» (i famosi laghi salati) e le terribili pietraie, ci siamo fatti una idea definitiva delle possibilità della «regina» d'Africa.

SEGUE A PAG. 36

AFRICA DREAM

HONDA 650 AFRICA TWIN

LINEA - Lo styling è quello inconfondibile delle «navi del deserto» Honda, tanto che se la si confronta con la NXR bicilindrica di Neveu si rileva un look molto simile, accentuato dai colori ufficiali e dalle decorazioni HRC.

Ha già fatto numerosi proseliti la carenatura integrale che ingloba in un complesso quasi monolitico cupolino, serbatoio e convogliatori del radiatore, ed è quasi inutile sottolineare come in questo caso il tema sia eseguito con rara maestria.

D'effetto il doppio gruppo ottico alogeno e sempre efficace l'avantreno dotato di paraferri, paradisco e parafrangente anteriore ben raccordati fra loro.

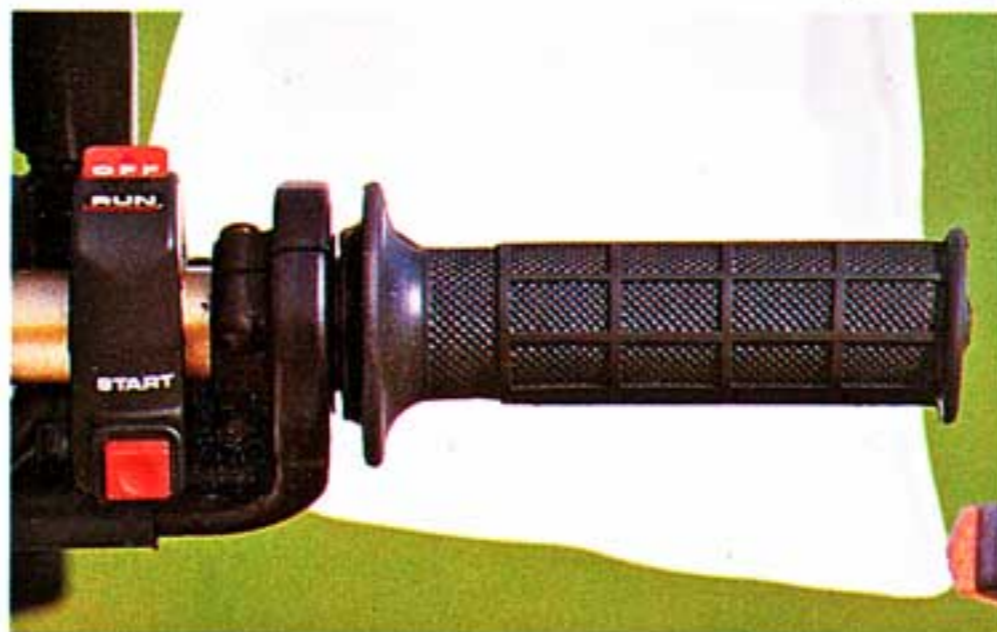
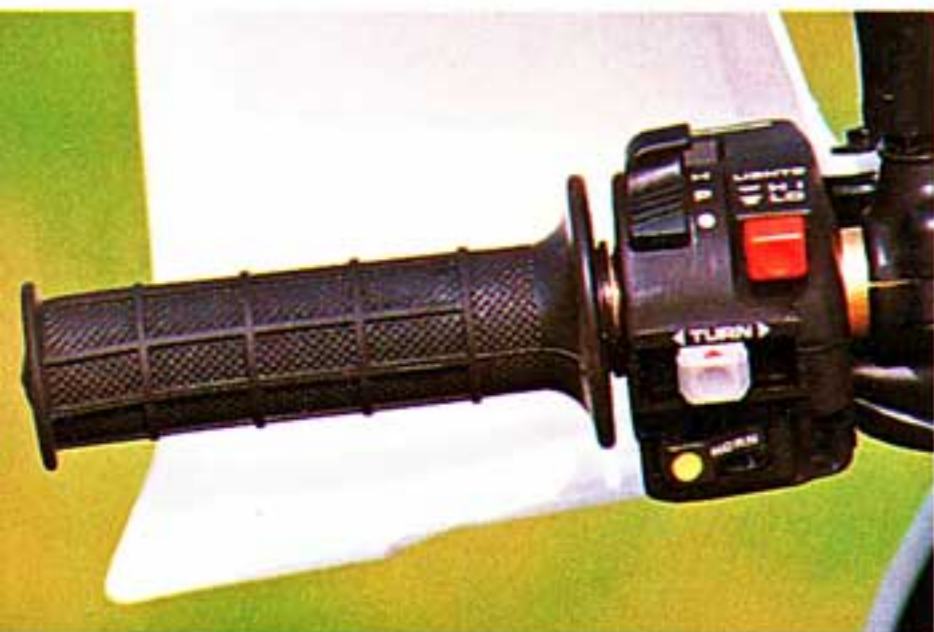
Da notare anche l'adozione di un grintoso terminale di scarico tipo racing, mentre il punto debole dello styling resta circoscritto alla parte posteriore, con le lunghe fiancate sparate verso l'alto che terminano in uno sgraziato codino parallelepipedo, sormontato da un grossolano portapacchi.

mm è protetto da una griglia asportabile, mentre l'avvisatore acustico risulta efficace soprattutto alle brevi distanze.

COMANDI - Pressoché identici a quelli della 650 Dominator, i comandi al manubrio sono belli, pratici e funzionali. Le leve sono ben sagomate e l'acceleratore lungo ma scorrevolissimo. I blocchetti di derivazione elettrica presentano la classica disposizione alla giapponese, cioè con pulsante di avviamento ed interruttore elettrico di sicurezza sulla destra, mentre sull'affollatissimo blocchetto sinistro si trovano l'interruttore generale delle luci (con relativo devolucio), la slitta degli indicatori di direzione (che si disattivano premendo il pulsante) ed il lampeggio, sul dorso, azionabile con l'indice.

La levetta dello starter è posizionata nei pressi della leva frizione.

Supportate da splendide piastre in lega leggera, le pedane sono eccellenti e dotate



■ I COMANDI AL MANUBRIO DELLA AFRICA TWIN SONO PRESSOCHÉ IDENTICI A QUELLI DELLA DOMINATOR, MOLTO FUNZIONALI ■

FINITURE - Non c'è nessun'altra enduro così ben rifinita sul mercato. Tutto è eseguito con grande cura a cominciare dalle verniciature brillantissime e con decorazioni ben protette da uno spesso strato di trasparente, ed anche le fusioni ed i rivestimenti del motore e dell'impianto di scarico (in oro antico) appaiono estremamente affascinanti.

I cerchi sono anodizzati in oro come il manubrio, il tappo del serbatoio è in metallo e provvisto di serratura, la sella è rivestita di un piacevole materiale antiscivolo (che però si imbeve facilmente d'acqua), il terminale di scarico è in alluminio, e di grande effetto scenico è pure la mastodontica e sagomatissima piastra in lega leggera che costituisce un impenetrabile scudo protettivo per il carter motore.

Un solo appunto va rivolto al pur robusto portapacchi, che risulta eccessivamente spartano per la classe della «regina d'Africa».

Il potente doppio faro alogeno da 130

di gommini asportabili per la pratica fuoristradistica. I comandi a pedale sono invece volutamente spartani, realizzati in «ferraccio» stampato e piegato. La stampella laterale, facile da abbassare, è di solido appoggio, sprovvista di sistema di sicurezza ma collegata ad una spia sul cruscotto.

STRUMENTAZIONE - Completissimo, il cruscotto è composto da strumenti molto tecnici, disposti asimmetricamente su supporti in schiuma poliuretanic. Oltre a tachimetro e contagiri ci sono il termometro del liquido refrigerante e, sulla sinistra, un gruppo di spie luminose per folle, indicatori di direzione, abbagliante, pressione olio e riserva carburante, oltre a quella che segnala quando la stampella laterale è abbassata.

La stabilità degli indici è ineccepibile, la grafica ben leggibile e la precisione di tachimetro e contagiri apprezzabilmente superiore alla media. □



LA TECNICA

Tre valvole per cilindro ed un'architettura a V stretto (52°) per la discendente della Transalp

BENCHÉ tra di essi non ci sia un sol pezzo intercambiabile il motore della Africa Twin va considerato un «discendente» di quello della VT 500 presentata a Colonia nell'autunno del 1982. Con quest'ultimo infatti è iniziata la stirpe dei bicilindrici a V stretto Honda, disposti longitudinalmente e dotati di raffreddamento a liquido; questi motori sono stati realizzati sia per impieghi granturistici (con poco successo) che per moto enduro (con risultati eccellenti). Il propulsore della moto della nostra prova è comunque strettamente imparentato con quello della Transalp, presentata poco più di un anno e mezzo fa, del quale conserva inalterato un gran numero di componenti, oltre naturalmente alla struttura generale. Le principali fusioni sono però cambiate, a cominciare da quella del basamento che ora alloggia tra l'altro un cambio completamente riveduto e irrobustito per trasmettere la maggiore coppia che il motore, il cui alesaggio è passato da 75 a 79 mm (la corsa è rimasta invariata con i suoi 66 mm), è in grado di erogare.

La distribuzione è di tipo piuttosto inconsueto, con tre valvole per cilindro (due di aspirazione e una di scarico). Va sottolineato a questo proposito che non si tratta comunque di una novità dato che già negli anni Trenta-Quaranta facevano ricorso a questa soluzione sia motori automobilistici (Bugatti) che aeronautici (Junkers Jumo 211 e 213); in campo motociclistico avevano tre valvole (due di scarico e una di aspirazione) le AJS ufficiali della metà anni Cinquanta, monocilindriche di 350 cm³, con ben tre alberi a camme in testa. Nel motore bicilindrico della Africa Twin (ma la Honda aveva iniziato ad utilizzare tre valvole per cilindro vari anni fa con i suoi propulsori della serie CB 250-400 Hawk) le tre valvole vengono azionate da un unico albero a camme mosso da una catena Morse, alloggiato in ciascuna testata. Questo albero è dotato di tre eccentrici, ciascuno dei quali agisce su di un bilanciere a due bracci. A loro volta i bilancieri (ognuno dei quali è dotato a una estremità di un pattino con riporto di cromo duro e all'altra di un registro filettato) sono infulcrati, senza interpo-

Massimo Clarke

sizione di alcuna boccola, su perni di acciaio da 12 mm Ø, fissati a un «castelletto» che viene vincolato superiormente alla testa tramite quattro viti.

Un'altra particolarità inconsueta di questo propulsore è costituita dall'adozione di due candele per ogni cilindro. L'impiego di questa soluzione, in presenza di un alesaggio di valore davvero non molto rilevante, con tutta probabilità si spiega col fatto che essa consente di impiegare un anticipo di accensione piuttosto contenuto (questo porta a minori sollecitazioni termiche di componenti come i pistoni) anche in presenza di camere dalla conformazione non particolarmente raccolta e regolare, come quella che può derivare dall'adozione di tre valvole.

Quest'ultima soluzione consente di ottenere un elevato rendimento volumetrico agli alti regimi grazie alle ampie sezioni di passaggio a disposizione dei gas freschi, ma c'è da chiedersi se non sarebbe stato preferibile l'impiego delle classiche quattro valvole.

Le catene di distribuzione sono poste sul lato sinistro per il cilindro anteriore e su quello destro per il cilindro posteriore.

I pistoni, fusi in lega di alluminio ad alto tenore di silicio, presentano ampie sfiancature laterali di alleggerimento. Ciascuno di essi è dotato di tre segmenti (due di tenuta ed un raschiaolio) e viene vincolato alla biella da uno spinotto flottante da 18 mm Ø.

I cilindri sono costituiti da fusioni di alluminio con intercapedini per il liquido refrigerante e con ampio passaggio laterale per la catena di distribuzione; ciascuno di essi è dotato di una canna riportata in ghisa.

Il basamento si «apre» secondo un piano verticale. Al suo interno sono alloggiati oltre ai componenti del cambio, la pompa dell'olio e l'albero a gomiti in acciaio fucinato. Quest'ultimo presenta la particolarità di avere i due perni di biella (diametro 40 mm) sfasati di 76°, al fine di ridurre a valori praticamente trascurabili le vibrazioni (inevitabili in un bicilindrico nel quale la V sia

SEGUE A PAG. 40



AFRICA DREAM

HONDA 650 AFRICA TWIN

diversa da 90°) senza essere costretti all'impiego di un albero ausiliario di equilibratura, con conseguente aumento della complessità costruttiva, dei costi e del peso. I due perni di biella sono separati da un volantino intermedio; l'albero è dotato di due soli perni di banco (diametro 45 mm) che poggiano su due grosse bronzine anulari installate con interferenza nei loro alloggiamenti, nelle pareti del basamento.

Le bielle, in acciaio legato, sono del tipo con testa scomponibile, il cappello è fissato da due bulloni calibrati ed è dotato di due nervature di irrigidimento aventi una inconsueta ma molto razio-

la parte interna della corona alla ruota dentata (anch'essa collocata sull'albero primario del cambio) che aziona tramite una catena a rulli la pompa dell'olio collocata nella parte inferiore del basamento.

Il sistema di lubrificazione è del tipo con olio nella coppa e pompa trocoidale. La valvola limitatrice di pressione, a pistoncino, è alloggiata direttamente nel corpo della pompa. Il circuito è dotato di un filtro a cartuccia a portata totale; la pressione nominale all'interno del sistema è 4,5 bar a 6000 giri/min. Da segnalare l'impiego di getti di olio emessi da appositi ugelli, installati nel basa-

BANCO - Al banco prova il bicilindrico a V di 52° della Africa Twin ha avuto modo di mostrarsi assai generoso, con una erogazione di potenza che si estende per un ampio arco «utile» (a 5000 giri/min la coppia è di oltre 49 Nm, ma già a 3000 giri/min supera i 45 Nm). La potenza specifica è decisamente elevata per un motore da enduro di grossa cubatura unitaria, con 56,18 kW/litro. Va anche segnalato che una volta raggiunta la potenza massima la curva non cala repentinamente ma si mantiene per un bel po' su valori assai considerevoli (insomma, il motore sembra sopportare bene un certo fuorigiri).

Al regime di potenza massima (8100 giri/min) la velocità media del pistone è di 17,820 m/s, valore che va considerato non elevato per un bicilindrico di questa cilindrata destinato a una autentica «polivalente» come l'Africa Twin, specialmente in considerazione della potenza specifica che lo contraddistingue. Nella media è da considerare la Pressione Media Effettiva alla velocità di potenza massima (8,32 bar); leggermente superiore alla media stessa (sempre per un propulsore di questo tipo) è invece il valore della PME al regime di coppia massima (9,89 bar), a testimoniare una accurata ricerca di un buon rendimento da parte dei progettisti, che hanno avuto al tempo stesso cura di evitare che il motore risultasse molto sollecitato.

CICLISTICA - La moto è dotata di un telaio a culla sdoppiata in tubi, con due travi superiori, in tubi ed elementi scatolati, che avvolge il motore a formare un'unica struttura dotata di elevatissima rigidità. Il forcellone oscillante è in alluminio, con bracci a sezione rettangolare. La forcella anteriore, con canne da ben 43 mm di diametro, è a perno avanzato. Si tratta di un'unità pneumatica dotata di bussole a basso coefficiente di attrito e caratterizzata da un'escursione di ben 230 mm. Posteriormente troviamo la ben nota sospensione Pro-Link con unico elemento molleggiante-ammortizzante centrale; la molla a elica cilindrica è coassiale all'ammortizzatore che è dotato di un serbatoio del gas esterno; il gruppo è regolabile sia nel precarico della molla che nella frenatura dell'ammortizzatore (in entrambi i sensi).

Per quanto riguarda i freni, anteriormente viene impiegato un disco fisso da 296 mm di diametro sul quale agisce una pinza Nissin a doppio pistoncino parallelo. Posteriormente il disco è da 240 mm \varnothing e la pinza, sempre flottante, è dotata di un solo pistoncino.



■ L'AVANTRENO DELLA AFRICA TWIN È CURATISSIMO ANCHE SUL PIANO ESTETICO, CON PARAFANGO, PARAFODERI DELLA FORCELLA E PARADISCO CHE FORMANO UN PIACEVOLE COMPLESSO. IL FORCELLONE CHE SOLLECITA LA SOSPENSIONE POSTERIORE PRO-LINK È A SEZIONE RETTANGOLARE, CON DUE NERVATURE DI RINFORZO SU TUTTA LA LUNGHEZZA ■



■ L'IMPIANTO FRENANTE È DI BUON LIVELLO, MA IL PESO COMPLESSIVO DELLA MOTO HA CONSENTITO DI OTTENERE SOLO MEDIOCRI SPAZI DI ARRESTO. SULLA RUOTA ANTERIORE C'È UN UNICO DISCO DA 296 \varnothing , FISSO, SOLLECITATO DA UNA PINZA NISSIN A DOPPIO PISTONCINO PARALLELO, MENTRE POSTERIORMENTE C'È UN DISCO DA 240 MM \varnothing ■

nale disposizione ad «X». All'estremità sinistra dell'albero motore sono fissati il gruppo della ruota libera del sistema di avviamento ed il rotore del generatore di corrente. All'estremità destra invece è vincolato l'ingranaggio conduttore della trasmissione primaria. Esso è in presa con la corona, anch'essa a denti dritti, a sua volta resa solidale con la campana della frizione multidisco da un parastrippi a molle elicoidali.

Un accoppiamento scanalato unisce

mento in prossimità della base dei cilindri, per migliorare la lubrificazione e (soprattutto) il raffreddamento dei pistoni. Il cambio è del consueto tipo in cascata, con ingranaggi sempre in presa e denti di innesto frontali, a cinque velocità.

All'alimentazione del motore provvedono due carburatori Keihin a depressione semi-invertiti da 32 mm \varnothing . L'accensione è a scarica capacitiva con fasatura variabile elettronicamente.

| | |
|---|---|
| Motore | quattro tempi |
| Cilindri | due, a V di 52° |
| Distribuzione | monoalbero a catena |
| Numero valvole per cilindro | tre |
| Raffreddamento | acqua |
| Alesaggio e corsa (mm) | 79x66 |
| Cilindrata (cm³) | 647 |
| Rapp. di compressione | 9,4 |
| Diagramma di distribuzione | non dichiarato |
| Carburatori | due, Keihin a depressione da 32 mm |
| Lubrificazione (pompa) | olio nella coppa (trocooidale) |
| Capacità coppa olio (litri) | 2,8 |
| Accensione | elettronica CDI con anticipo automatico |
| Impianto elettrico | alternatore trifase batteria 12V-12 Ah |
| Candele | NGK DPR 8 EA-9 |
| Avviamento | elettrico |
| Trasmissione primaria | ingranaggi, rapporto 1,888 |
| Trasmissione finale | catena, rapporto 3,062 |
| Frizione/tipo (comando) | multidisco in bagno d'olio (meccanico) |
| N. marce | cinque |
| Rapporto 1. | 2,769 |
| Rapporto 2. | 1,882 |
| Rapporto 3. | 1,450 |
| Rapporto 4. | 1,174 |
| Rapporto 5. | 0,966 |
| Telaio | in tubi, a culla sdoppiata |
| Sospensione anteriore | Forcella pneumoidraulica |
| Escursione (mm) | 230 |
| Sospensione posteriore | Pro-Link monoammortizzatore |
| Escursione (mm) | 210 |
| Ruote | a raggi, in alluminio pneumatici: Ant. 90/90 - 21 Post. 130/90 - 17 |
| Freno anteriore (mm) | disco (296) |
| Freno post. (mm) | disco (240) |
| Lunghezza (mm) | 2295 |
| Larghezza (mm) | 865 |
| Altezza (mm) | 1290 |
| Interasse (mm) | 1550 |
| Altezza sella (mm) | 890 |
| Luce a terra (mm) | 255 |
| Peso a secco (kg) | 193 |
| Capacità serbatoio (litri) | 24 |
| Prezzo (Lit) IVA inclusa, franco concessionario | 9.366.000 |

SU STRADA

Una moto sincera, ottima nella guida stradale, con un propulsore affidabile e robusto

POSIZIONE DI GUIDA - È un vero peccato che la Honda abbia dimensionato il serbatoio con incavature troppo limitate in senso longitudinale e poco complementari alle ginocchia. Per questo si è costretti ad assumere una posizione in sella più arretrata di quello che sarebbe invece necessario per controllare adeguatamente la Africa Twin nella guida brillante. La posizione del busto è correttamente verticale e confortevole, il manubrio è ampio e rialzato, mentre le pedane risultano più avanzate del lecito proprio perché si è costretti ad assumere una posizione in sella forzatamente arretrata.

La posizione del passeggero è azzeccata visto che gode di un buon appoggio, ma soprattutto di pedane vaste e confortevolmente basse, oltre che di un solido appiglio posteriore a cui aggrapparsi.

COMFORT - La soggezione iniziale stimolata dalle imponenti dimensioni lascia presto spazio ad un rapporto di «reciproca stima», che pur non stemperandosi mai in una confidenza eccessiva (in svariate situazioni questa Honda si fa «dare del lei») permette col dovuto allenamento una gestione apprezzabilmente disinvolta di questa monumentale fuoristrada. L'Africa Twin non è certo una piuma (e lo dimostrano i tempi ottenuti nelle prove di slalom...) ma offre comunque un bilanciamento ed una agilità superiori a quello che ci si sarebbe aspettati dopo averne considerato dimensioni e peso.

Il comfort di marcia è di alta qualità, e probabilmente il massimo pretendibile da una enduro, soprattutto per via della taratura morbida delle sospensioni che sono anche ottime incassatrici, e per la protettività offerta dal cupolino, che esalta le attitudini granturistiche. Anche le vibrazioni risultano ben controllate ed inferiori a quelle delle colleghe monocilindriche enduro, pur se diventano abbastanza avvertibili dai 6000-6500 giri, sotto forma di un certo martellare di frequenza medio bassa su pedane e sottosella.

MOTORE - Rispetto al progenitore che equipaggia le Transalp, il maggiorato «V stretto» dell'Africa Twin ha un temperamento più brioso a tutti regimi. Pronto e frizzante, compensa brillantemente la notevole stazza della macchina producendo prestazioni decisamente interessanti.

COME ERA LOGICO ATTENDERSI SONO LE GRANDI DISTESE IL PANE DELLA HONDA 650, VERA REGINA D'AFRICA CHE NECESSITA DI UN CERTO SPAZIO PER ESPRIMERSI APPIENO; SULLA SABBIA IL GALLEGGIAMENTO È ESEMPLARE, COME PURE LA RIGOROSITÀ DELL'AVANTRENO



L'avviamento è prontissimo a caldo come a freddo, la voce dello scarico piacevole e sempre urbana anche ai regimi più elevati, e la rumorosità meccanica invero molto contenuta. È un motore generoso e dal rendimento estremamente costante che richiede un certo periodo di riscaldamento prima di rendere al meglio.

EROGAZIONE - Fin dalle prime smantellate il solido V2 Honda manifesta una notevole grinta a tutti i regimi. Non strappa ai regimi bassissimi e fornisce una risposta gustosissima se lo si mantiene sopra ai 4000 giri, da dove si instaura una progressione estremamente piena che por-

AFRICA DREAM

HONDA 650 AFRICA TWIN

ta a superare facilmente il regime di potenza massima anche nei rapporti superiori. Le possibilità di allungo sono discrete, ma la progressione oltre gli 8500 giri di strumento tende a scemare.

Sul nostro banco Borghi & Saveri abbiamo rilevato curve di potenza e coppia da manuale motoristico, tanto sono regolari e con pendenza pressoché costante. Il regime minimo al quale siamo riusciti ad effettuare letture è di 3000 giri, 1000 giri più in alto della Transalp, rispetto alla quale vanta un non eclatante incremento di potenza massima (circa 3 CV alla ruota), ma una potenza molto meglio distribuita su tutta la curva, con un vantaggio medio di 6 ÷ 7 CV. Sostanzioso è stato l'incremento di coppia massima, passata da 4,85 a 5,19 kgm.

VELOCITÀ MASSIMA - Gli oltre 180 km/h promessi dalla Casa non li abbiamo mai visti, mentre i 177 km/h effettivi che abbiamo rilevato col contagiri a quasi 8200 giri si raggiungono con rapidità (dopo circa 1300 metri dalla partenza), e senza assumere posizioni particolarmente contratte dietro al cupolino. Si tratta di una prestazione ai vertici della categoria, seconda soltanto alla BMW GS 1000, che però vanta una cilindrata ben più sostanziosa.

RIPRESA - La generosità del propulsore in fase intermedia non è stata sufficiente a compensare gli effetti della rapportatura lunga e soprattutto del rilevante peso. Così il risultato nella ripresa dai 50 km/h non è eclatante con 14"34 sui 400 metri, mentre la risposta si fa molto più sostanziosa (e nettamente superiore alle avversarie) a partire da 80 ÷ 100 km/h.

ACCELERAZIONE - La grinta del motore ha in questo caso saputo compensare la grande massa da mettere in movimento spuntando un tempo sui 400 metri (13"59, con velocità di uscita di 151,6 km/h) dignitoso, anche se peggiore di quello ottenuto dalla Transalp, ed in ogni caso di gran lunga meno brillante di Cagiva Elefant e BMW GS 1000.

Il notevole carico sull'avantreno limita anche la possibilità di esibirsi in quelle gloriose impennate di motore che piacciono tanto agli estimatori del genere.

CONSUMI - Rispetto agli ottimi valori ottenuti dalla Transalp si è scesi su risultati meno eclatanti, ma soddisfacenti se si considera la stazza della macchina e comunque sempre migliori di quelli delle concorrenti dirette come Cagiva Elefant 750 e BMW GS 1000. In media si coprono 16 ÷ 17 km/litro, con una piacevole tendenza a far meglio se si lascia trotolare il

motore al regime ottimale di erogazione. Si arriva facilmente a superare anche i 25 km/litro, mentre spremendo al limite la meccanica difficilmente si scende sotto ai 10 km/litro. A velocità costante i valori sono ottimi: 22,7 km/litro a 90 km/h e 16,9 km/litro a 120 km/h.

Allineato con la Transalp il consumo di olio che si attesta sui 180 cm³ per 1000 km, mentre per quanto riguarda l'usura delle coperture il rilevante peso e l'esuberanza del motore determinano un consumo più elevato della media: con la copertura anteriore (spessore da nuova 8,5 mm) si dovrebbero coprire circa 4400 km, mentre con quella posteriore (spessore tasselli 9,5 mm) non si va più in là dei 2400 km.

FRIZIONE - Per quanto possa essere stressata la frizione non accusa cali di rendimento ma si lamenta, al massimo, gonfiando lievemente. Fastidiosa invece la tendenza a trascinare, mentre sono su ottimi livelli la modulabilità e la progressività di intervento.

CAMBIO E TRASMISSIONE - Peccato che nell'uso intenso il cambio si irruvidisca perché altrimenti sarebbe perfetto. Offre infatti doti di manovrabilità eccellenti soprattutto in scalata, è silenzioso e con corsa della leva breve, e vanta una buona spaziatura dei rapporti anche se la prima è troppo lunga. La trasmissione è ben dimensionata ed in grado di amministrare autorevolmente la solida coppia a disposizione senza che si manifestino giochi anomali.

GUIDA - Anche se le dimensioni ragguardevoli mettono un po' in soggezione, basta un minimo di vita in comune per fare amicizia con l'Africa Twin e godersi insieme sgroppate estremamente gratificanti.

Su strada è entusiasmante e si comporta come la migliore delle granturismo, con una guida solida e precisa, disinvolta e duttile perlomeno sino alle velocità di 120 ÷ 130 km/h. Oltre tale soglia peso e dimensioni si fanno sentire, e la macchina acquisisce progressivamente tanta inerzia che rende le manovre più lente, ed oppone resistenza alle variazioni di direzione.

Fuoristrada la Africa Twin predilige i grandi spazi, e ama distendersi su lunghi sterrati compatti e magari anche su ghiaia o sabbia. In particolare sulla sabbia si muove sicura, raggiungendo presto il «galleggiamento» ideale e contando su di un avantreno estremamente rigoroso che diventa un timone direzionale assolutamente irreprensibile.

Quando si decide di spingere a fondo però la guida si fa impegnativa e l'Africa Twin richiede un minimo di mestiere per essere sfruttata a fondo.

STABILITÀ - C'è ben poco da criticare del comportamento su strada della grossa enduro Honda. Stabile ed estremamente precisa anche alla massima velocità in rettilineo, non accusa oscillazioni o alleggerimenti di sorta evidenziando una ciclistica solida e sospensioni a punto. Certo per i più esigenti sarebbe auspicabile un maggior freno idraulico in estensione dell'ammortizzatore, mentre da parte della forcella nella pratica fuoristradistica più sportiva sarebbe preferibile un più coerente controllo del freno idraulico in affondata, ad evitare frequenti fondocorsa con la complicità del peso rilevante. Specie fuoristrada il peso si fa sentire e non è davvero uno scherzo dominare la moto sullo stretto, anche in considerazione delle notevoli prestazioni fornite dal V2 Honda.

Le coperture sono all'altezza della situazione su strada, ove la tendenza al sovrasterzo è sempre sincera e dichiarata e non mette mai in crisi, nemmeno quando si striscia con le pedane a terra, mentre fuoristrada la trazione lascia molto a desiderare e basta un fondo un po' umido per mortificare ciclistica e meccanica, trasformando l'Africa Twin in uno strumento completamente inefficace.

FRENI - I due ricercati dischi dell'ammiraglia enduro Honda trasmettono un gran feeling ed impressionano molto favorevolmente per la sensibilità che trasmettono.

Piacciono anche per progressività e prontezza, ma alla fine, all'esame degli spazi di arresto, si verificano valori più scarsi della media. In particolare appare lungo il tempo di decelerazione da 140 a 40 km/h, segno che al di là delle sensazioni epidermiche la massa c'è e si fa sentire, soprattutto nelle frenate da elevata velocità.

Il disco posteriore va usato con un minimo di misura poiché è esuberante e tende a bloccare, mentre il controllo garantito dalla forcella è sempre esemplare.

NOIE ED INCONVENIENTI - La solidità strutturale della Africa Twin non è solo apparente. La meccanica sopporta le più dure strapazzate ed anche la ciclistica è a prova di bomba.

Nella nostra durissima prova abbiamo riscontrato semplicemente una anomala usura dei tasselli delle coperture (seviziati dalla grinta del propulsore), il deterioramento del rivestimento dei carter e delle guarnizioni antiscottature dell'impianto di scarico, ed infine lo scollegamento della griglia parafaro oltre alla rottura della cartella parafaro in ABS durante un guado. □

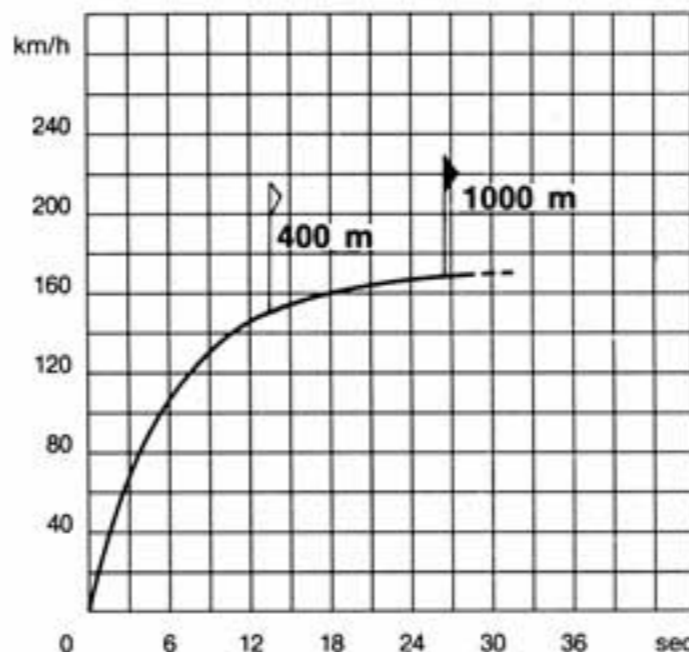
I NOSTRI RILEVAMENTI

VELOCITÀ MASSIMA

176,961 km/h Tachimetro/Contagiri: > 185/8200 Dichiarata: > 180

ACCELERAZIONE DA FERMO

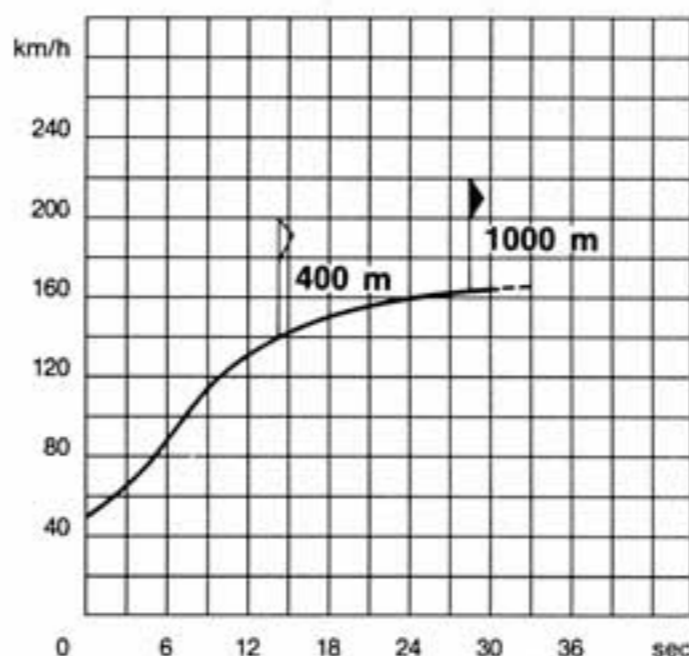
| Distanza | Tempo in sec. | Velocità d'uscita |
|-------------------|---------------|---------------------|
| 0-100 | 5''45 | 102,025 km/h |
| 0-200 | 8''53 | 126,890 km/h |
| 0-300 | 11''17 | 140,466 km/h |
| 0-400 | 13''59 | 151,661 km/h |
| 0-1000 | 26''83 | 168,446 km/h |
| 0-50 km/h | 2''01 | |
| 0-100 km/h | 5''20 | |
| 0-150 km/h | 13''11 | |
| 0-200 km/h | — | |



RIPRESA DA 50 KM/H

NEL RAPPORTO PIÙ LUNGO

| Distanza | Tempo in sec. | Velocità d'uscita |
|---------------|---------------|---------------------|
| 0-100 | 5''22 | 79,861 km/h |
| 0-200 | 8''80 | 110,202 km/h |
| 0-300 | 11''73 | 130,422 km/h |
| 0-400 | 14''34 | 140,021 km/h |
| 0-1000 | 28''40 | 163,202 km/h |
| 50-100 km/h | 7''24 | |
| 50-150 km/h | 19''65 | |
| 50-200 km/h | — | |



VIBRAZIONI

| | a 130 km/h |
|-----------|--------------------------|
| Pedane | 57,5 m/s ² |
| Manubrio | 26 m/s ² |
| Serbatoio | 25 m/s ² |
| | LEQ/picco massimo |
| Pedane | 28/290 m/s ² |
| Manubrio | 26/220 m/s ² |
| Serbatoio | 24/190 m/s ² |

NOTA: la prova a velocità costante si svolge su strada pianeggiante, rettilinea per la durata di 10", mentre la verifica del Leq/picco massimo viene effettuata in condizioni di normale utilizzazione su percorso tipo con continue accelerazioni e decelerazioni, per la durata di 1 minuto. Il «picco» rappresenta il massimo livello di vibrazioni registrato, mentre il Leq visualizza il livello energetico medio che assorbe il pilota nell'unità di tempo. Per quanto riguarda la fastidiosità delle vibrazioni possiamo fissare in 40 m/s² la soglia oltre la quale iniziano a disturbare, mentre sotto al citato valore risultano più tollerabili ed ovviamente sono tanto più basse quanto più si avvicinano allo zero ideale.

SCARTI TACHIMETRO

| Velocità indicata | Velocità effettiva |
|-------------------|--------------------|
| 40 km/h | 40,165 km/h |
| 60 km/h | 58,503 km/h |
| 80 km/h | 76,234 km/h |
| 100 km/h | 94,865 km/h |
| 120 km/h | 113,066 km/h |
| 140 km/h | 132,800 km/h |
| 160 km/h | 152,406 km/h |
| 180 km/h | 172,020 km/h |
| 200 km/h | — |

SCARTI CONTAGIRI

| Regime indicato | Regime effettivo |
|-----------------|------------------|
| 2000 giri/' | 1996 giri/' |
| 3000 giri/' | 2975 giri/' |
| 4000 giri/' | 3938 giri/' |
| 5000 giri/' | 4920 giri/' |
| 6000 giri/' | 5902 giri/' |
| 7000 giri/' | 6878 giri/' |
| 8000 giri/' | 7805 giri/' |
| 9000 giri/' | 8761 giri/' |
| 10000 giri/' | — |

PROVA MANEGGEVOLEZZA

Sulla base di 60 metri con birilli distanziati di 6 metri
6''92 media 31,214 km/h
 Sulla base di 120 metri con birilli distanziati di 12 metri
7''10 media 60,845 km/h

DIAMETRO DI STERZATA

A destra 5,55 metri A sinistra 5,32 metri

PROVA DI FRENATA

| Velocità effettiva | Spazio di arresto |
|--------------------|--------------------|
| 40 km/h | 7,11 metri |
| 60 km/h | 13,68 metri |
| 80 km/h | 27,02 metri |
| 100 km/h | 44,83 metri |
| 120 km/h | 64,81 metri |
| 140 km/h | 80,90 metri |
| 160 km/h | — |

DECELERAZIONE

da 140 a 40 km/h **3''68**

NOTA: il tempo dai 140 ai 40 km/h esprime le capacità di decelerazione «intermedie» del veicolo, quelle non visualizzabili con le sole misure degli spazi di arresto.

CONDIZIONI METEOROLOGICHE

Pressione atmosferica: 101,6 kPa -
 Temperatura: 27°C - Umidità relativa:
 49% - Velocità del vento: 2,1
 m/s - Densità del carburante: 729
 g/l - Temperatura del carburante:
 27°C.



CONSUMO CARBURANTE

| | |
|----------------------------|-----------------|
| In pista | 9,577 km/litro |
| In montagna | 14,620 km/litro |
| In città | 15,316 km/litro |
| In autostrada | 15,881 km/litro |
| Extraurbano | 17,864 km/litro |
| Economy Run | 25,800 km/litro |
| A velocità costante | |
| 90 km/h | 22,672 km/litro |
| 120 km/h | 16,860 km/litro |

CONSUMO LUBRIFICANTE

| | |
|---------------------|--------------|
| 180 cm ³ | ogni 1000 km |
|---------------------|--------------|

CONSUMO PNEUMATICI

ogni 1000 km

| | |
|--------|-------------------------|
| mm 1,7 | centrale sull'anteriore |
| mm 3,7 | centrale sul posteriore |
| mm — | laterale anteriore |
| mm — | laterale posteriore |

PESO EFFETTIVO

Con tutti i liquidi più 5 kg di carburante

208,200 kg

Dichiarato 185 kg a secco

TEMPERATURE

| Zona misurazione | Temperatura in gradi C |
|-----------------------|------------------------|
| Sottocandela | 151 |
| Corpo carburatore | 39 |
| Acqua | 88 |
| Olio | 112 |
| Disco anteriore | 111 |
| Pneumatico anteriore | 57 |
| Pneumatico posteriore | 67 |

Temperature rilevate dopo 6 giri di pista «tirati» al massimo

RUMOROSITÀ

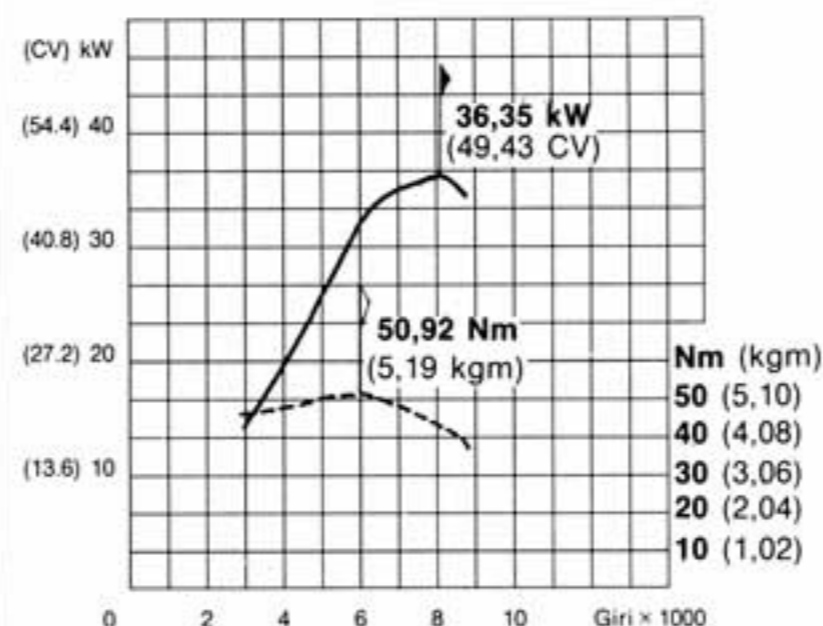
| | |
|---|------------|
| Scarico a 3 metri con motore a 2/3 del regime massimo | 78,5 db(A) |
| Meccanica a 50 cm dal motore a 2/3 del regime massimo | 78 db(A) |
| A 7 metri con motore in piena accelerazione da 3/4 del regime massimo | 84,5 db(A) |

LIVELLO SONORO CLACSON

| | |
|------------|-------------|
| A 3 metri | 104,5 db(A) |
| A 20 metri | 93 db(A) |

PROVA AL BANCO

| | |
|-----------------------|-----------|
| Rapporto motore/banco | 2,49 |
| Braccio | 716 mm |
| Temperatura | 26 °C |
| Pressione | 101,2 kPa |
| Umidità relativa | 42% |
| Fattore di correzione | 1,024 |



POTENZA MASSIMA ALLA RUOTA

36,35 kW (49,43 CV) a 8100 giri/'

Dichiarata 57 CV a 8000 giri/'

COPPIA MASSIMA ALLA RUOTA

50,92 Nm (5,19 kgm) a 6000 giri/'

Dichiarata 5,8 kgm a 6000 giri/'

Tutte le PROVE AL BANCO sono realizzate presso la **BORGHI & SAVERI** di Pieve di Cento produttrice di Banchi Prova per ogni tipo di motore

SPAZIATURA DEI RAPPORTI AL CAMBIO

| Rapporto inserito | * Velocità al tachimetro | Velocità effettiva | Regime del motore dopo il cambio marcia |
|------------------------|--------------------------|--------------------|---|
| Prima | 71 km/h | 66,516 km/h | 6250 giri/' |
| Seconda | 103 km/h | 95,100 km/h | 6750 giri/' |
| Terza | 138 km/h | 130,066 km/h | 7250 giri/' |
| Quarta | 168 km/h | 159,215 km/h | 7400 giri/' |
| Quinta | > 185 km/h | 176,861 km/h | (a 8200 giri/') |
| Sesta | — | — | — |
| Velocità a 1000 giri/' | | 22,066 km/h | |
| Velocità minima in V | | 28,915 km/h | |

* tirando al regime di 9000 giri.

| | |
|--------------------------------------|-------------|
| ■ Linea..... | 28 |
| ■ Finiture..... | 28 |
| ■ Illuminazione notturna..... | LODE |
| ■ Comandi..... | 28 |
| ■ Strumentazione..... | 28 |
| ■ Comfort di marcia..... | 30 |
| ■ Rumorosità..... | 30 |
| ■ Vibrazioni..... | 27 |
| ■ Posizione di guida..... | 24 |
| ■ Motore..... | 30 |
| ■ Avviamento..... | LODE |
| ■ Erogazione..... | 28 |
| ■ Potenza..... | 27 |
| ■ Coppia..... | 29 |
| ■ Accessibilità meccanica..... | 24 |
| ■ Prestazioni globali..... | 27 |
| ■ Velocità..... | 30 |
| ■ Ripresa..... | 24 |
| ■ Accelerazione..... | 27 |
| ■ Consumi..... | 27 |
| ■ Autonomia..... | 27 |
| ■ Modulabilità frizione..... | 30 |
| ■ Resistenza frizione..... | 27 |
| ■ Precisione cambio..... | 28 |
| ■ Scelta dei rapporti..... | 28 |
| ■ Guida e maneggevolezza..... | 27 |
| ■ Variazione di traiettoria..... | 26 |
| ■ Curve strette..... | 26 |
| ■ Curve a medio raggio..... | 29 |
| ■ Curve a largo raggio..... | LODE |
| ■ Stabilità e tenuta di strada..... | 30 |
| ■ Tenuta sul bagnato..... | 27 |
| ■ Tenuta sullo sconnesso..... | 28 |
| ■ Sospensione anteriore..... | 26 |
| ■ Ammortizzatore..... | 28 |
| ■ Pneumatici..... | 27 |
| ■ Precisione in rettilineo..... | LODE |
| ■ Sensibilità al vento laterale..... | 28 |
| ■ Modulabilità freni..... | 29 |
| ■ Potenza freni..... | 27 |
| ■ Resistenza freni..... | 27 |
| ■ Costo dei ricambi..... | 24 |
| ■ Prezzo d'acquisto..... | 22 |
| ■ Affidabilità..... | 30 |
| ■ PUNTEGGIO TOTALE..... | 1237 |

n.b. la lode vale 35 punti