

AFRICANANI

Una bicilindrica da enduro, o meglio da turismo strada-fuoristrada, non è poi ormai una grande rarità. E la Parigi-Dakar ha contribuito non poco a rendere familiari i bestioni da oltre mezzo litro e 150 kg di peso. Ma a parte realizzazioni di serie limitate le bicilindriche con ruote tassellate finora sono state sempre intese in senso decisamente turistico e senza nessuna velleità, neanche estetica, in senso sportivo. Come si fa però a resistere alla tentazione commerciale di proporre una supermoto con il manubrio largo piena di cavalli, peso, carenatura, benzina, che evochi gesta africane? Non è necessario chiedersi a cosa serve una moto "sportiva da fuoristrada" da 200 kg, o meglio a chi serve, perché il fascino dei grandi spazi, pur se restano sconosciuti ai più, non devono per forza trovare una giustificazione razionale. Si tratta di feeling, di sensazioni, oppure voglie. E perché resistere? Ma prima di entrare in lunghe disquisizioni sull'uso fuoristradistico di queste maxi le vogliamo battezzare subito come granturismo tuttoterreno per aggiustare il tiro.

GRANDI AVVERSARIE

C'è qualcosa che accomuna l'Africa Twin e l'Elefant 750. Certo la bicilindrica più grossa di serie da enduro è la BMW R100 GS, che vi abbiamo proposto di recente, e non sono meno "africane" di prestigio la Yamaha Ténéré o la Suzuki DR 750 Big, il mono di serie più grande del mondo. Anche se poi la cronaca sportiva dell'ultima Parigi-Dakar invece del duello tra bicilindriche ha proposto quello tra i due colossi giapponesi, Honda e Yamaha, con alla guida gli italianissimi Orioli e Picco, la vigilia viveva sulla rivalità



Due africane per i sogni di tutti i giorni e per il granturismo in ogni condizione e con ogni terreno. Due scuole a confronto, con una Cagiva più leggera ed essenziale, una Honda più completa e comoda. In ogni caso prestazioni, peso, grande autonomia ed un prezzo di poco superiore ai nove milioni



Quando durante tutto il mese di gennaio arrivano i tempi delle prove speciali ottenuti dalle moto alla Parigi Dakar si ha l'impressione che quei pazzi scatenati siano in sella a veri e propri siluri, lontani anni luce dalla produzione di serie. Terruzzi e De Petri giurano che i fatti non stanno realmente in questo modo, che le moto appositamente preparate non sono così perfette come si potrebbe immaginare, ma soprattutto devono essere affrontate con la massima decisione.

Come loro hanno avuto l'opportunità di divertirsi su moto che oggi sono regolarmente in vendita a circa nove milioni, a noi è stata offerta l'opportunità di salire sulla Honda NXR e sulla Cagiva Elefant per le quali è impossibile fare una stima del valore, in particolare per quanto riguarda la prima delle due. L'occasione è venuta in luoghi e momenti separati, quindi le impressioni emerse sono totalmente differenti. La bicilindrica giapponese è stata offerta in pasto alla stampa sulla grande distesa dello Chott in Tunisia, lontano da ogni pericolo. La moto di Varese è invece uscita per pochi minuti dallo stabilimento per raggiungere un piccolo spiazzo in riva al lago. È facile dire

che non bisogna avere timore di una moto, ma davanti a tanta imponenza ed agli occhi critici dei responsabili è difficile trovare il coraggio di avvicinarsi. Si cerca sempre un angolo nascosto, lontano da occhi indiscreti per evitare brutte figure, inoltre si spera che al momento di salire in sella il motore sia acceso per non subire l'onta del fallimento. Fortunatamente questo timore è assolutamente infondato e per rendersene conto basta provare: un colpo bene

consentiva di distendere tutte le marce con la massima tranquillità. Più impegnativi si sono invece dimostrati i pochi metri percorsi sulla Elefant in mezzo ai cespugli della brughiera prealpina. Alle basse velocità manca la sicurezza, questo a causa dell'altezza da terra del piano sella e del peso generale che potrebbero trasformare in caduta ogni arresto nell'avanzamento.

Ad ogni modo si riesce ad apprezzare il grande tiro che la caratterizza e che è peraltro riscontrabile anche sulla Honda. Paradossalmente si ha dunque l'impressione che queste moto siano più facilmente guidabili alla massima velocità, assistite da

LE DAKARIANE



tate con la massima decisione. Come loro hanno avuto l'opportunità di divertirsi su moto che oggi sono regolarmente in vendita a circa nove milioni, a noi è stata offerta l'opportunità di salire sulla Honda NXR e sulla Cagiva Elefant per le quali è impossibile fare una stima del valore, in particolare per quanto riguarda la prima delle due. L'occasione è venuta in luoghi e momenti separati, quindi le impressioni emerse sono totalmente differenti. La bicilindrica giapponese è stata offerta in pasto alla stampa sulla grande distesa dello Chott in Tunisia, lontano da ogni pericolo. La moto di Varese è invece uscita per pochi minuti dallo stabilimento per raggiungere un piccolo spiazzo in riva al lago. È facile dire

assestato è sufficiente, senza il pericolo di subire contraccolpi che hanno reso famosi i motori monocilindrici da enduro. In entrambi i casi il rumore di scarico si fa sentire con decisione ed ancora è difficile arrivare a terra con i piedi in particolare sulla Cagiva. In movimento tutto funziona nel migliore dei modi, ed è anche possibile sfruttare turisticamente il motore se non si è nelle condizioni di controllare ogni reazione che potrebbe derivare da una guida troppo sportiva. Nel nostro caso con la Honda l'impresa si è rivelata più semplice visto che il fondo completamente piano del deserto

sospensioni e freni che rappresentano il meglio della produzione attuale, mentre in effetti le cose non stanno proprio in questi termini. Certo è forse meno affaticante guidare sul veloce piuttosto che su terreni tortuosi, ma andando forte, veramente forte, si evidenziano i limiti delle sospensioni sotto il peso del pieno di benzina, senza considerare i problemi che emergono dalla lettura del road book, ma questi sono problemi e limiti che può rilevare soltanto chi si è trovato a lottare per la vittoria.

Valerio Boni

MOSTRI AFRICANI

tra la Honda e la Cagiva. L'Africa Twin e la Elefant 750 sono attualmente tra i prodotti di serie più direttamente derivati dalle protagoniste della maratona africana, quasi due partiti politici. Ed in effetti già a prima vista le due moto sono ispirate da filosofie se vogliamo antagoniste. Anche i risultati così sono piuttosto lontani tra loro. A noi come sempre il compito di darvi il maggior numero di elementi per le vostre riflessioni; a voi la scelta.

DUE SCUOLE DIVERSE

Piuttosto antitetica l'impostazione accessoristica nelle due moto, secondo la più classica tradizione italiana e giapponese che vuole l'Elefant piuttosto scarna e l'Africa Twin più accessoriata. Ma già prima di considerare cosa c'è e cosa manca, l'Elefant lascia all'avversaria il merito di una verniciatura e decal più resistenti, accoppiamenti di montaggio più precisi, rifiniture migliori. I blocchetti dei comandi elettrici Honda sono di disegno più moderno, la stampella laterale è dotata di blocco elettrico sul motore che si spegne appena si inserisce la marcia con il cavalletto divaricato, il portapacchi sull'Africa Twin è di fattura più ampia ed elegante, gli utensili sono inseriti in un vano ricavato nella fiancata sinistra chiusa da serratura invece che in una borsetta sotto il portapacchi come per l'Elefant; la parte superiore della sella Honda è in materiale tipo scamosciato per una maggiore aderenza. Sebbene di grande precisione la strumentazione Cagiva è di disegno più antiquato e comprende i due classici strumenti del contagiri (a destra) e del contachilometri con disegno squadrato e scala colorata. Sotto ogni strumento c'è una fila di spie luminose; la chiave del contatto è al centro e non inserisce anche il bloccasterzo che è sul canotto di sterzo. La Honda offre un cruscotto più ampio; i due strumenti, circolari a diametro differenziato, per giri/motore e velocità/km, a destra il termometro del liquido di raffreddamento sempre circolare, a sinistra una isolata scatola, invero bruttina, con spie per luci, abbaglianti, olio, folle, riserva del carburante a 7 (luce gialla) e 4

COME È FATTA LA MECCANICA...

Simili per la struttura longitudinale, sono tuttavia due motori con caratteristiche nettamente differenti. Già misurando l'angolo formato dai due cilindri si scopre che l'italiana arriva ai classici 90° mentre la giapponese si ferma a 52°. I puristi della meccanica sanno benissimo che la prima soluzione permette di ovviare in maniera decisiva al problema delle vibrazioni di tipo primario. Per risolvere il problema i tecnici giapponesi hanno ideato un albero motore a doppio perno di manovella (contrariamente a quello unico usato in genere su questo tipo di motore), con i due perni sfalsati di 76°. Questa struttura, che avevamo già conosciuto sulla Transalp, permette di rinunciare al contralbero equilibrato ed ai 90°, ma nello stesso tempo ci fa "rinunciare" anche alle vibrazioni. Il raffreddamento è ad aria per la Cagiva, mentre la Honda adotta un raffinato doppio radiatore in alluminio per il suo raffreddamento a liquido. I due radiatori, separati ai lati della carenatura, hanno una capacità totale di 16.600 K/cal. e quello nella parte destra è servito da una ventola elettrica che entra in funzione comandata da un interruttore.

Vanto di generazioni di bicilindrici Ducati è la famosa distribuzione desmodromica. Un albero a cammes per ogni cilindro azionato da cinghie dentate in gomma, registrabili agendo su appositi tenditori. Le valvole (due per cilindro) sono spinte e riportate in posizione di chiusura da un sistema a doppio bilanciere che evita il fastidio di dover ricorrere alla molla elicoidale coassiale di richiamo. In questo modo si elimina del tutto il pericolo di sfarfallamento nel caso di fuorigiri, senza contare che i tempi di apertura e chiusura vengono rispettati con maggiore precisione. Più tradizionale la Honda, con il suo monoalbero che però ha la soddisfazione di dover comandare una valvola in più per ogni cilindro: due d'ammissione e una di scarico. L'angolo formato rispetto all'asse del cilindro delle due valvole della Cagiva è di 30°. I cilindri per entrambe sono in lega leggera (con trattamento superficiale al Gilnisil per l'Elefant). I sistemi di lubrificazione

sono differenti: la Honda adotta il carter secco, con la necessaria doppia pompa, mentre la Cagiva ha il carter umido ed è servita da un radiatore in alluminio che trova posto nella parte interna destra del cupolino. La capacità del circuito è di 2,8 litri per la Honda e 3,3 litri per la Cagiva. I carburatori sono in posizione centrale, nella V dei cilindri, tutti da 32 mm di diametro per il diffusore e a depressione.

L'accensione naturalmente è elettronica, con anticipo variabile (che è di 10° al regime di 1200 giri/min. per la giapponese). L'avviamento è elettrico. Anche il



reparto trasmissione denuncia scelte analoghe: primaria ad ingranaggi, secondaria a catena e frizione multidisco in bagno d'olio, (a secco per l'Elefant), con quella italiana a comando idraulico.

La moto italiana denuncia 60,5 CV (50 KW) a 8000 giri/min. ed una coppia di 6,3 kgm (75 Nm) a 6000 giri/min., mentre i rispettivi valori per la Honda sono: 57 CV a 8000 giri e 6,2 kgm a 6000 giri. Si può concludere quindi che seppur meno raffinato nella ricerca di soluzioni tecniche (se si esclude la distribuzione) il bicilindrico ad elle raggiunge un buon livello di rendimento visti anche i consumi inferiori.

Claudio Corsetti

MOSTRI AFRICANI

... E LA CICLISTICA

Data la struttura possente del propulsore, entrambi i costruttori hanno preferito lasciarlo con un telaio in acciaio formato da un robusto trave discendente che si sdoppia nella parte inferiore per formare una doppia culla. Questa risulta imbullonata alla trave portante per facilitare le operazioni di smontaggio. Nella parte superiore due altri travi partono dal canotto di sterzo per ridiscendere verso il fulcro del forcellone posteriore dopo aver dato valido supporto alla intelaiatura posteriore che funge da sostegno per la sella e per tutti gli accessori collocati sotto di essa. Per sopportare le maggiori sollecitazioni che l'Africa Twin può imporre al telaio rispetto a quanto sia possibile fare con la Transalp, la rigidità della struttura è stata incrementata del 20% circa rispetto a quest'ultima.

Per la Cagiva l'angolo d'inclinazione del canotto è di 28°30' (28° per la Honda) e l'avancorsa 114 mm (110 mm per la Honda). Il forcellone oscillante posteriore è in alluminio sia per la Cagiva che per la Honda.

Per la sospensione anteriore abbiamo

due forcelle teleidrauliche, con molle elicoidali, e steli da 42 mm di diametro (43 per la Honda), perno avanzato, possibilità di regolazione ed escursione di 210 mm (230 per la Honda).

La sospensione posteriore prevede due monoammortizzatori entrambi regolabili nel precarico molla e nel freno idraulico, Ohlins per la Cagiva, mentre quello della Honda è derivato dai modelli da cross della serie CR, come del resto il nuovo schema progressivo denominato Delta Pro-Link che permette un posizionamento più basso dell'ammortizzatore, e quindi un baricentro più favorevole. La regolazione avviene tramite pomelli sulla Cagiva, tramite una vite per la Honda.

Gli ammortizzatori hanno i serbatoi dell'olio e del gas separati per ottenere miglioramenti in termini di costanza di rendimento nell'uso esasperato.

L'escursione della ruota posteriore è di 210 mm per entrambe. Il reparto freni vede due poderosi dischi anteriori, flottante per la Cagiva, con pinze a 4 pistoncini per la Honda, e ampie forature di raffreddamento. Per la Honda abbiamo un diametro di 296 mm, mentre la Cagiva si ferma a 260. A disco anche i freni

posteriori, da 240 mm e serviti da pinze a pistoncini contrapposti per Honda e doppio per Cagiva. I cerchi, in lega leggera, sono da 21 pollici all'anteriore e da 17 al posteriore, secondo una tendenza ormai consolidata. Per i pneumatici le misure anteriori sono identiche (90/90-21) mentre al posteriore la Honda adotta un 130/90 invece del 130/80 della Cagiva. Sulla moto italiana notiamo la raffinata realizzazione del mozzo posteriore scomponibile, che permette di smontare la ruota senza per questo dover togliere la catena dalla corona, mentre su quelli della giapponese sono stati adottati i raggi a sviluppo tangenziale che permettono una migliore distribuzione delle sollecitazioni ed una maggiore resistenza alle flessioni laterali.

A livello ciclistico non va trascurata la possibilità che queste due moto offrono di trasportare bagagli di considerevole peso, con la Honda che arriva a dichiarare un carico utile di 20 kg per il suo portapacchi.

La capacità del serbatoio è di 19 litri (4 di riserva) per la Cagiva, mentre la Honda stipa ben 25 litri.

Claudio Corsetti

I DATI TECNICI

Marca Modello Cilindrata	BMW R100/GS 980	Cagiva Elefant 750 748	Honda Africa Twin 647	Honda Transalp 583
Dati dichiarati:				
Potenza max (cv/giri)	60/6500	60,5/8000	57/8000	55/8000
Coppia max (kgm/giri)	6,1/3750	6,3/6000	6,2/6000	5,5/6000
Prestazioni verificate:				
Velocità massima (km/h)	176,5	168	168	171,5
Accelerazione da fermo:				
0-400 metri (sec.)	13,8	13,9	13,4	13,8
Velocità d'uscita (km/h)	153,2	148	149	148,8
Ripresa da 60 km/h:				
Rapporto inserito	V	V	V	V
0-400 metri (sec.)	13,9	12,8	13,6	13,4
Velocità d'uscita (km/h)	145,2	149	145	143,2
Spazi di frenata				
da 60 km/h in metri	16,9	—	—	14,5
da 100 km/h in metri	49,8	—	—	41,3
da 140 km/h in metri	96,9	—	—	85,3
Consumo medio (km/litro)	13,4	16,4	15	14,9
Peso senza carburante (kg)	205	197	204	186,2
Prezzo f.co concessionario	12.290.000	9.300.000	9.366.000	8.575.000
Prova sul fascicolo	7/88	8/88	8/88	4/87

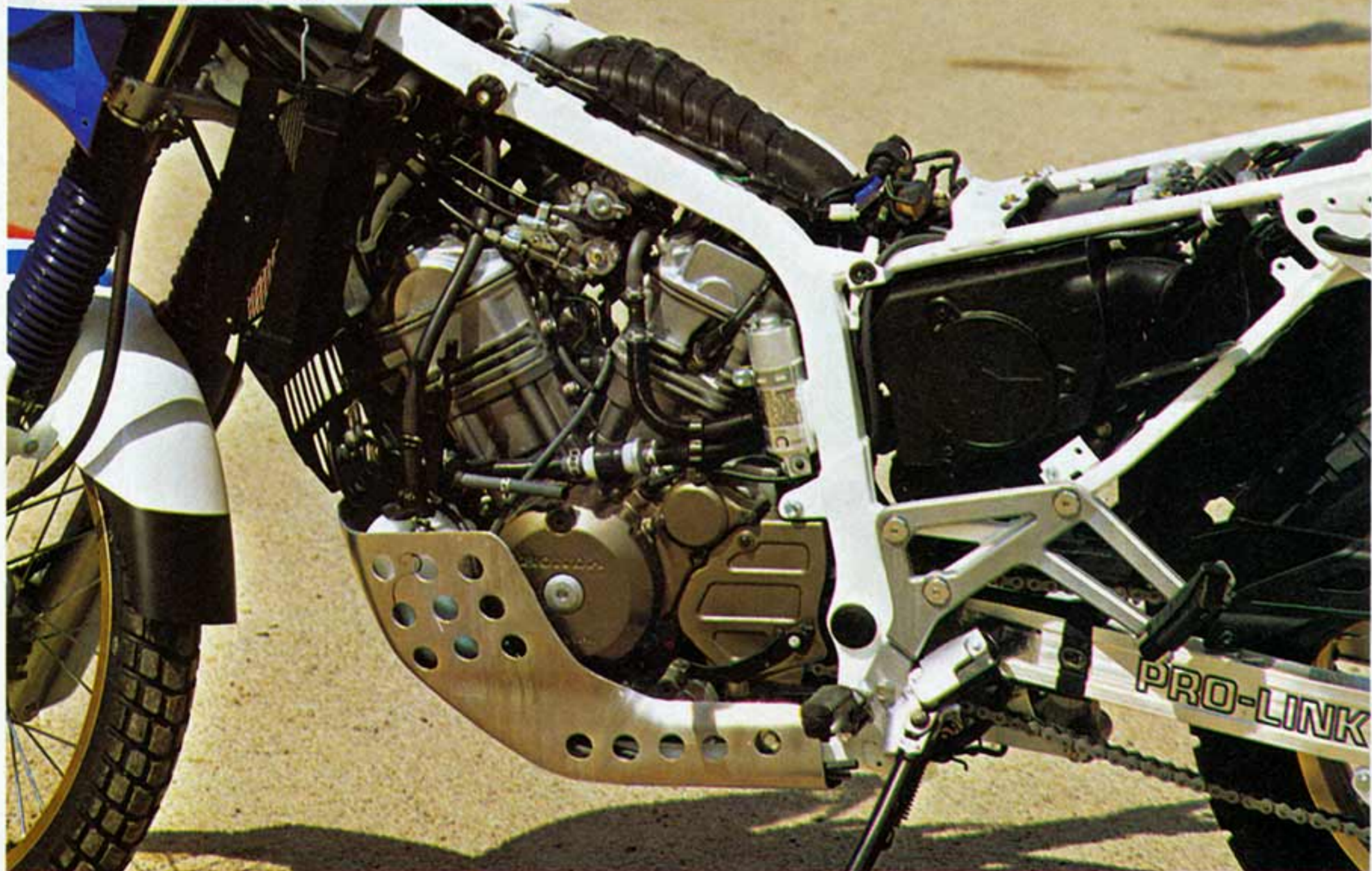
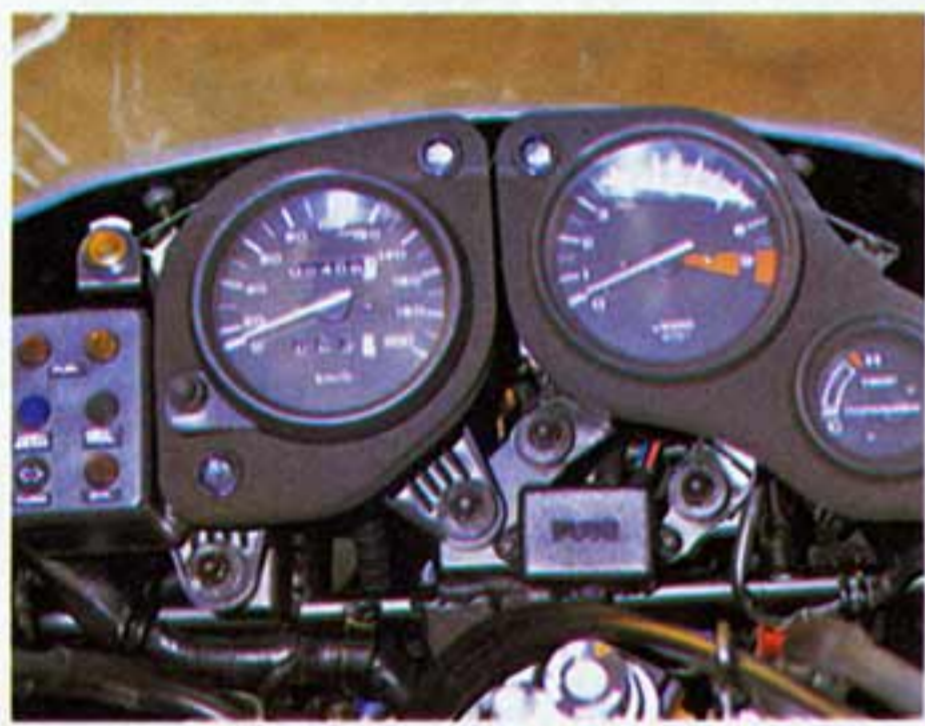
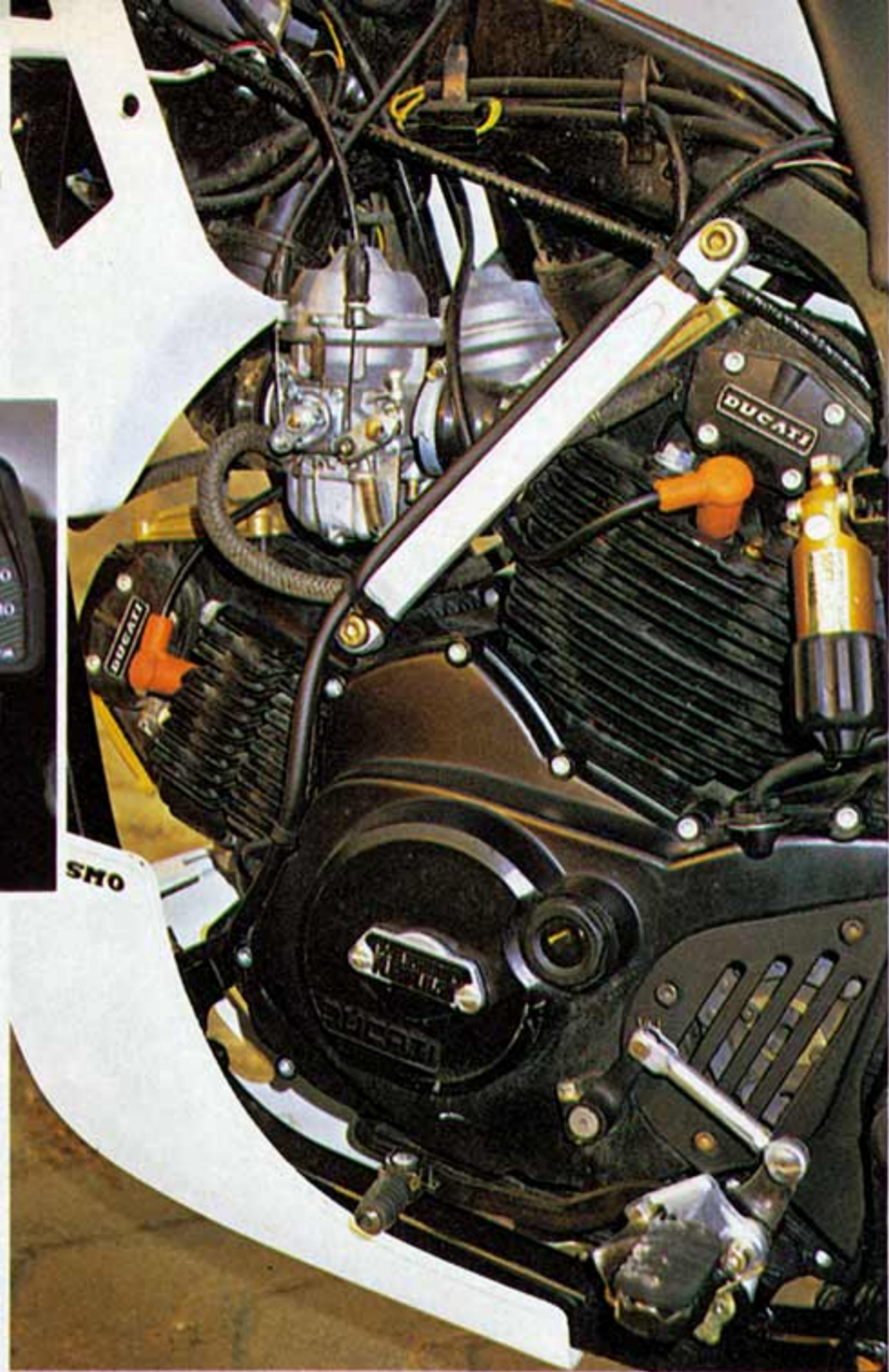
litri (luce rossa); sopra a questa, isolata, la spia del cavalletto laterale.

Il tutto non è molto coordinato, e forse neanche adatto ad una enduro sportiva, ma lo è per una gran turismo tuttoterreno. Infine la chiave del contatto inserisce anche il bloccasterzo ed apre il tappo dotato appunto di serratura. Più sofisticati anche i retrovisori della Honda. La Cagiva offre le manopole riscaldate ma al prezzo di una impugnatura scomoda per effetto della circonferenza eccessiva per il palmo della mano. Come comandi al manubrio la Honda offre anche la regolazione della distanza della leva del freno anteriore dalla manopola. Anche se non fondamentali da un punto di vista della facilità di smontaggio, sono più eleganti da vedere i bulloni rapidi delle normali viti per unire sull'Africa Twin il serbatoio alle fiancate della carena.

Per ambedue le moto comunque gli smontaggi sono mediamente veloci, con la Honda più razionale e precisa.

segue a pag. 64

La strumentazione della Cagiva Elefant, qui sotto, è decisamente più povera rispetto alla Honda, in basso. Una volta rimosse le parti di carrozzeria, operazione non velocissima ma neanche troppo complicata, in evidenza le possenti strutture dei bicilindrici a V con l'Honda raffreddato a liquido.



MOSTRI AFRICANI

C'è chi dice che la colpa sia dei viaggi sulla luna, chi dell'effetto serra, altri ancora chiamano in causa il destino; ad ogni modo non basta sapere di essere in estate per avere la certezza di disporre di una giornata di bel tempo. La prova la abbiamo avuta noi che verso la fine di giugno abbiamo organizzato una giornata in compagnia di due dei piloti più rappresentativi di Honda e Cagiva per avere da loro qualche impressione spontanea sulla reale parentela fra le moto di serie della nostra comparativa e quelle ufficiali impiegate per la Parigi Dakar. Ad intervenire sono stati Claudio Terruzzi, il gigantesco ex imprenditore, laureato negli Stati Uniti, che oltre a francese ed inglese parla alla perfezione il bergamasco nonostante sia milanese da generazioni, ed Alessandro De Petri, ormai conosciuto come "Ciro", dentista di professione e pilota dalla guida veloce che in cinque anni di pratica è riuscito a conoscere tutti i segreti dell'Africa. Avremmo voluto offrire loro una giornata in una piccola porzione di Mauritania trasportata in Lombardia per poterli mettere maggiormente a loro agio, ma la giornata quasi invernale non ci ha regalato che un'ambientazione da fine dicembre parigino con tanta acqua ed un terreno da prologo di Cergy Pontoise. Fortunatamente il loro spirito ha consentito di raccogliere alcune interessanti informazioni relative al comportamento di Africa Twin ed Elefant nel duro confronto con le moto da loro portate per migliaia di chilometri a medie che l'utente normale non può che considerare folli. Il primo a rompere il ghiaccio è De Petri che, più suggestionato dalla colorazione Lucky Explorer che non dalle reali dimensioni, sale in sella dopo avere lasciato la frizione con la prima inserita, portando la gamba destra sulla rispettiva pedana con la moto in movimento ripetendo un rito introdotto nell'ambiente dai piccoli Neveu e Rahier che solo in questo modo riescono a superare il divario fra terra e sella. Terruzzi esita qual-

che attimo frenato dal candore dell'abbigliamento dal quale è appena stato staccato il cartellino di garanzia. A smuoverlo è l'irriverente doccia di fango causata dal veloce passaggio dell'amico che transita nella pozzanghera a pochi centimetri di distanza. I due bicilindrici frullano a regimi di gara per qualche minuto poi i due piloti si fermano per un primo scambio di opinioni. I primi commenti non sono troppo positivi, le critiche maggiori vengono rivolte ai pneumatici,

razione ed il cambio e volendo essere pignoli la forcella anteriore. Claudio Terruzzi è invece infastidito dal serbatoio contro il quale continua ad urtare le ginocchia. È comunque sorpreso dai punti che in lontananza collegano la Africa Twin alla NXR: *"l'erogazione è simile, come del resto il cambio. È un po' più pesante, un po' meno maneggevole, i freni sono un po' differenti e le sospensioni decisamente più stradali, ma non è per niente male!"* Per garantire l'in-

PARLANO I PILOTI

alle sospensioni, ai freni.

Ripartono. Vedendoli controsterzare nelle buche non sembrano essere tanto in crisi, anzi, danno proprio l'impressione di divertirsi come sempre fanno quando si incontrano. La Honda sembra ancora una volta un ciclomotore, avvolta dalle dimensioni del quinto classificato all'ultima Dakar che riesce a rendere lillipuziana anche la moto più imponente. La tortura delle due moto "totali" prosegue per oltre un'ora sotto la pioggia torrenziale che non accenna a diminuire, poi, finalmente, si fermano; è soltanto un attimo, scendono ed immediatamente risalgono scambiandosi i mezzi partendo ad un ritmo che pare ancora più sostenuto. Il giro è più breve questa volta, soltanto un assaggio per soddisfare la curiosità e conoscere meglio l'erba del vicino. L'ora trascorsa in sella ha decisamente mitigato le critiche, hanno capito la filosofia dei due veicoli che soltanto nell'aspetto vogliono essere dakariane, per coprire una fascia di utenza molto più ampia e meno rivolta al fuoristrada. De Petri riconosce nella Elefant il carattere della bicilindrica che gli ha consentito di vincere il rally di Tunisia e ne apprezza la maneggevolezza consentita dagli oltre 200 chili complessivi; migliorabile è invece la carbu-



columnità delle due moto il test finisce qui, anche se sta smettendo di piovere e si comincia ad intravedere qualche sprazzo di azzurro; loro vorrebbero poter continuare, ma è meglio non esagerare. Forse sono già innamorati delle due grosse repliche, forse stanno pensando di acquistarle.

Valerio Boni

segue da pag. 56

DUE POLTRONE PER QUATTRO

Anche solo per il fatto di avere due cilindri rispetto alle enduro monocilindriche di qualsiasi cubatura, su strada si può godere di un maggiore comfort, sensazione data sia dalla migliore godibilità del motore con minore impegno sui comandi, sia dalle dimensioni che migliorano l'abitabilità. Sia il motore Cagiva che l'Honda vibrano pochissimo e solo ai regimi più alti; il secondo trasmette una frequenza più sottile, il primo ha vibrazioni più distinguibili, ma nulla di fastidioso anche a lungo andare. Le selle sono ampie, abitabili anche da una coppia tutt'altro che ossuta, ed i passeggeri hanno una comoda posizione delle pedane. Meno i piloti, soprattutto sulla Cagiva, con le pedane un po' troppo avanzate. Ma il capitolo più importante nel comfort di marcia di due moto capaci di tali prestazioni e destinate ad un impegnativo turismo a 360 gradi è quello della protezione aerodinamica durante i veloci trasferimenti su autostrada. Ed entrambe le moto sono in grado di offrire una media oraria prossima al massimo di legge dei 140 orari senza creare grossi affaticamenti: l'Honda ripara meglio le gambe ma risulta di un filo più scoperta su spalle e casco, che la Cagiva protegge leggermente meglio anche se la parte superiore del cupolino vibra in continuazione. Dal lato sospensioni da segnalare solo una risposta poco ammortizzata della forcella in dotazione all'Elefant che crea qualche scompenso soprattutto nel fuoristrada con fondo irregolare. Su quest'ultima è alla lunga stancante usare frizione e cambio: la prima è molto dura nonostante il comando idraulico, il secondo è anch'esso duro ma soprattutto impreciso tra prima e seconda se si superano i 5.000 giri nella marcia più bassa.

PIVELLI ASTENERSI

Pivelli e mingherlini astenersi. È inutile negare che per condurre con disinvoltura queste due moto ci vuole altro che massaggi con crema per i



muscoli tutte le sere. Qui bisogna essere dotati di natura se ci si vuole andare a ficcare in situazioni precarie. Il peso e le dimensioni non mancano, ed anche solo per ritirare su da terra dopo una scivolata uno dei due bestioni ci vuole un po' di fiducia in sé stessi. Anche per districarsi con disinvoltura nel traffico cittadino con i serbatoi pieni non sono tutte rose e fiori. L'Africa Twin se la cava meglio della Elefant sia grazie ad una posizione in sella che dà più confidenza, sia perché manovrare cambio e frizione è meno affaticante, sia infine per una migliore visibilità anteriore che per entrambe è comunque scarsa. Data la consistenza del rifornimento di carburante che ci si porta



dietro l'agilità dipende da quanto tempo si è fatto il pieno: la Honda è la più sensibile allo svuotarsi del serbatoio, e quando non si ha ormai più di una decina di litri davanti, la guida diventa molto spigliata. La Cagiva grazie alla potenza del motore in prima impenna senza difficoltà, basta solo aprire la manetta. A mantenere psicologicamente le distanze contribuisce anche il gioco alla leva del freno posteriore che costringe ad un lungo movimento prima di vedere qualche effetto, invero ancora scarso se pur migliore rispetto ai modelli precedenti. Per fortuna non ci sono altri motivi per patemi d'animo: entrambe le moto sono molto stabili alle alte velocità di cui sono capaci ed il carico aerodinamico sull'avantreno quando si marcia forte compensa in parte anche la presenza di pesanti bagagli sul portapacchi. Nel fuoristrada la marcia turistica è comoda e piacevole. Aumentando il passo vengono fuori i problemi di peso che mettono in crisi soprattutto le capacità di guida, ma è comunque da rimarcare come, se adeguatamente domati, i due mostri mettono in luce doti nascoste di ciclistica. Il più grave handicap per tutte le enduro tutto-terreno restano comunque i pneumatici, e nel nostro caso specifico comprendiamo quanto possa essere difficile realizzare un copertone che permetta di tenere i 170 orari, di piegare con una moto da 200 kg sull'asfalto e poi assicurare trazione anche sul fango. Impossibile, ed infatti la destinazione stradale e turistica dei pneumatici adottate sulle nostre non solo è quasi obbligata (battistrada più da fuoristrada si consumerebbero troppo in fretta e sarebbero pericolosi sulla strada bagnata ed a forti velocità) ma anche corretta vista la destinazione d'uso. Su entrambe le moto la capacità di piega su asfalto è notevole (l'Africa Twin oltre un certo limite dà l'impressione quasi di cadere all'interno della curva) ma dati i valori di coppia aprire con decisione la manetta in tale condizione significa spesso anche sentir pattinare dietro incrementando il sovrasterzo. Si tratta infatti di due motori decisamente vigorosi: l'Honda, anche perché è il più piccolo, è il più "educato" come erogazione, l'Elefant riesce ad esse-

re violento, anche a causa di una incerta carburazione sotto i 2.000 giri che costringe a superare l'esitazione con decisi colpi di gas. Per entrambi l'entrata in coppia è esaltante: l'Africa Twin in basso è sorniona e tranquilla, poi si scatena man mano che ci si avvicina al limite massimo; l'Elefant è sempre e comunque pronta senza farsi troppo pregare. In fatto di rilevamenti come si potrà controllare dai dati pubblicati, la velocità massima non è diversa per le due moto; l'esuberanza dell'Elefant viene fuori più nei dati della ripresa che nell'accelerazione, dove la difficoltà d'innesto della seconda dopo aver tirato la prima marcia ben su di giri la rallenta notevolmente. Per contro l'Elefant è più economica di benzina.

La punta velocistica dell'Africa Twin è invece stranamente inferiore a quella della Transalp, che è senz'altro meno potente. Ma evidentemente il peso e la maggiore superficie oltre una certa velocità influiscono più dei cavalli a disposizione, a favore della turistica Transalp.

UN ASSEGNO A 6 ZERI

In effetti siamo un po' pessimisti: bastano 9.300.000 lire (franco concessionaria) per la Elefant e poco più per l'Africa Twin. Però si compra in ogni caso una moto che permette di fare tanti chilometri anche in coppia, con bagagli e ad una media che se è inferiore alle stradali più dotate non è certo bassa e senz'altro permette di arrivare presto e bene. Le differenze tra la Cagiva e la Honda sono tali che sembrano anche poco sovrapponibili: la prima più scarna, sportiva ed essenziale, la seconda più dotata. Ognuna ha il suo fascino di dura africana, pronta a divorare distanze su asfalto o sterrato. Con chi vi identificate: con Orioli o con Baccou, con Terruzzi o con De Petri? L'importante è che mettiate in grado il più possibile la vostra cavalcatura di trovare libero sfogo al di fuori dei vicoli cittadini, e portarla a respirare la pura aria dei liberi spazi. Magari il problema è trovarli. ■



RITORNA
il "CLASSICO APPUNTAMENTO d'AGOSTO"
con i suoi suggestivi RALLY TOURING,
le sue interessanti INIZIATIVE SPORTIVE,
le sue rinnovate PROPOSTE CULTURALI
e FOLKLORISTICHE.

"DODICI EDIZIONI... DODICI SUCCESSI"
PARTECIPA ANCHE TU e potrai dire:
"C'ERO ANCH'IO".

ORGANIZZAZIONE:

MOTO CLUB BELPASSO

95032 BELPASSO (Catania) - Via XVI^a Traversa, 75 - Tel. (095) 913131

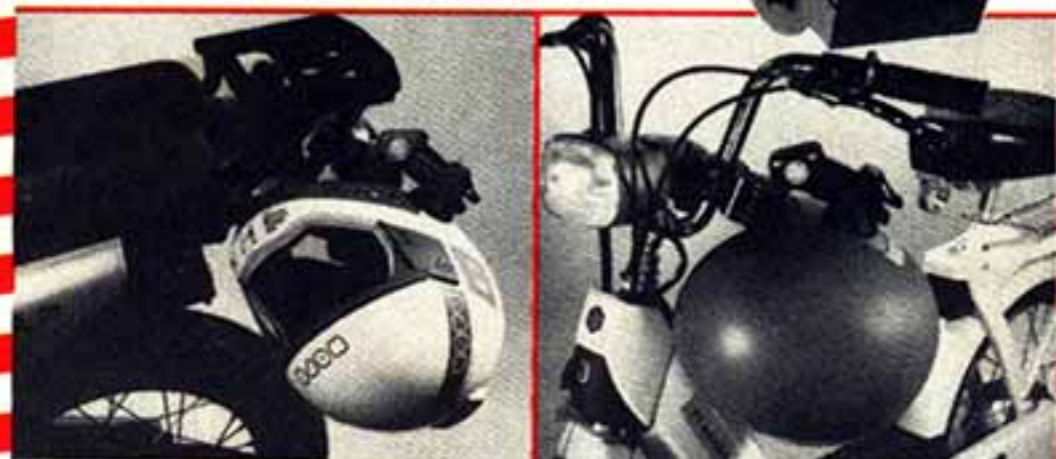
I PROGRAMMI dell'XII^a MOTORADUNO INTERNAZIONALE DELL'ETNA
SARANNO INVIATI A COLORO CHE NE FARANNO RICHIESTA.

PJHELMET®

La tua moto,
il tuo jet
e PJHELMET

PORTACASCO
UNIVERSALE
PER CASCO JET
E INTEGRALE

F. FABBRINI
ACCESSORI



Via Fossolo 44/4 - 40139 BOLOGNA (BO) - Tel. 051/492253