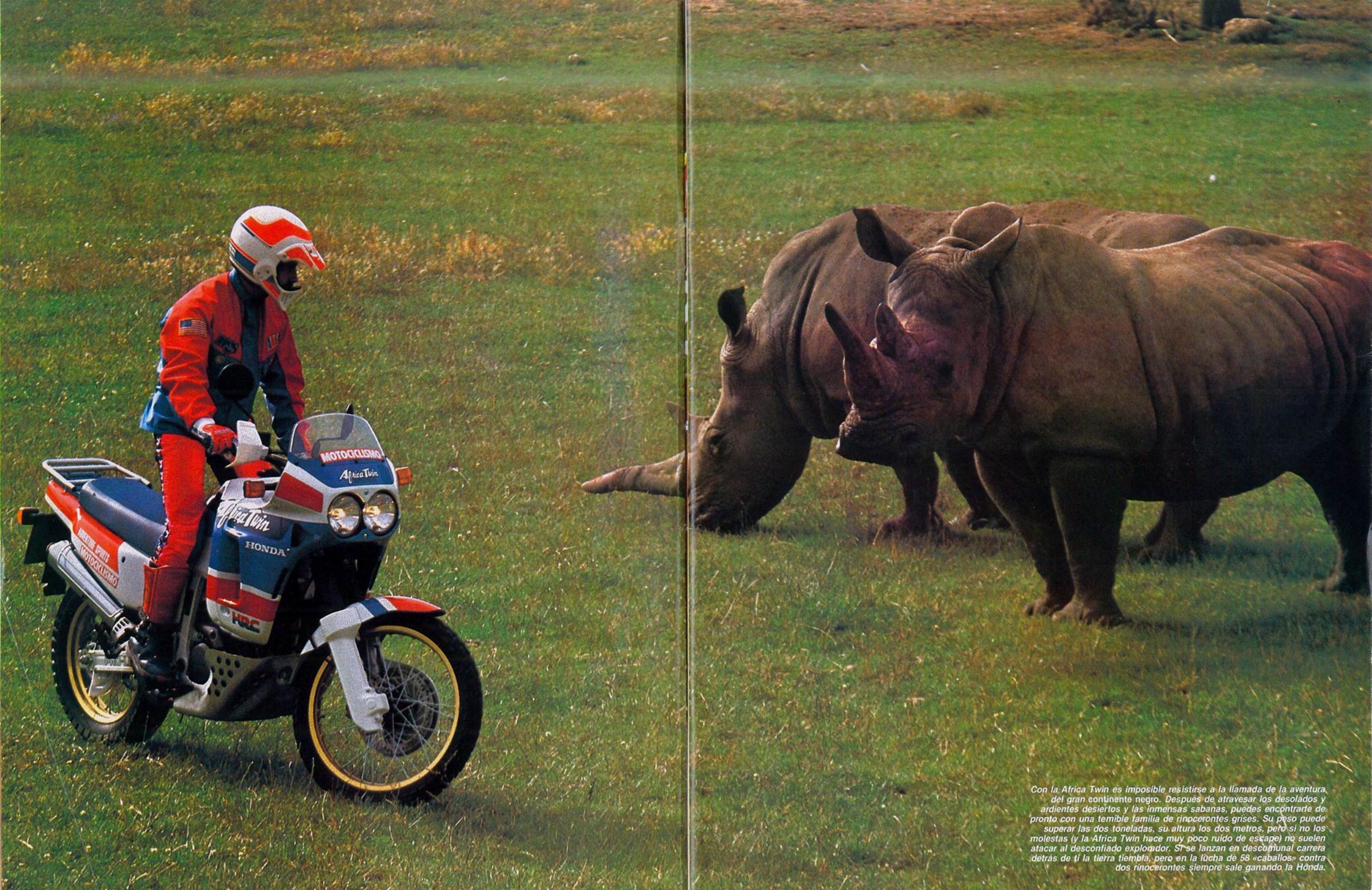


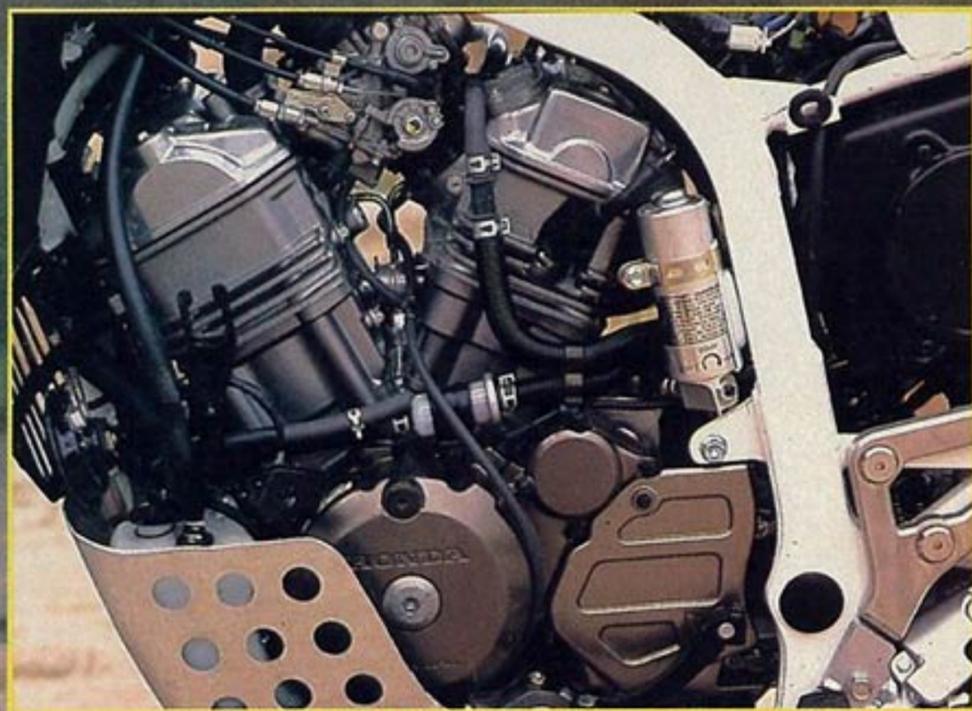
# Tambores lejanos

Después de dejar atrás las últimas llanuras desérticas y polvorientas del Sahel, nos adentramos con la Africa Twin en la espesa y profunda sabana de los territorios bantú...





Con la Africa Twin es imposible resistirse a la llamada de la aventura del gran continente negro. Después de atravesar los desolados y ardientes desiertos y las inmensas sabanas, puedes encontrarte de pronto con una temible familia de rinocerontes grises. Su peso puede superar las dos toneladas, su altura los dos metros, pero si no los molestas (y la Africa Twin hace muy poco ruido de escape) no suelen atacar al desconfiado explorador. Si se lanzan en descomunal carrera detrás de ti la tierra tiembla, pero en la lucha de 58 «caballos» contra dos rinocerontes siempre sale ganando la Honda.



La línea es rigurosamente Paris-Dakar con los últimos colores HRC. Auténtica super Transalp deportiva más que réplica, a pesar de su aspecto, de la NXR 750 de Orioli o Neveu, la Africa Twin 650 comparte el mismo chasis y estructura de motor de la Transalp 600, pero con más potencia y par, y suspensiones mucho más efectivas y largas.

**E**N los dos primeros poblados de los Obangui que atravesamos, en Kontonkoro y Tibati, hombres, mujeres y niños nos miran con curiosidad y miedo sin apenas atreverse a salir de sus rudimentarias cabañas de adobe y paja. El París-Dakar aún no ha profundizado en el corazón del África negra y nuestra voluminosa Honda parece imponer tanto respeto a los nativos como el temido Simba o como las siglas HRC de su carenado a los más entendidos europeos. Solo los viejos guerreros se acercan a la Africa Twin, intentando tocarla tímidamente para sentir a través de sus curtidas manos que se trata de algo vivo y real.

Quieren comprobarlo porque algunos de ellos han oído contar extraños cuentos de rugientes naves que cruzan más rápidas que el rayo los grandes territorios de arena del norte. Estas historias son el agradecimiento que reciben a cambio

de la hospitalidad, un cuenco de té verde y un buen guiso de cabra con mijo, que siempre brindan a los misteriosos y oscuros comerciantes kanurys. Estos suelen aparecer cada seis meses, después de haber vendido sus cargamentos de telas, ungüentos y pequeños adornos de cobre a los errantes y enigmáticos tuaregs de grandes chilabas azules.

Las historias de los kanurys, después de nuestra visita, parecen haberse convertido hoy en realidad, y poco después de abandonar el último poblado y seguir camino hacia el sur, por la olvidada ruta abierta a golpe de machete entre maleza y baobabs por los donkingaris, oímos a lo lejos un frenético y alegre batir de tambores... Las noticias vuelan en el África negra... y la Africa Twin también lo hace a pesar de las muchas veces infames y descuidadas carreteras transafricanas, que seguimos de





*En dos mundos bien distintos. Su comportamiento en asfalto, con clara mejora en prestaciones y frenos supera en varios puntos a la Transalp que era hasta la fecha la mejor referencia entre las trail-asfalto, definición que también encaja perfectamente con la Africa-Twin.*

vez en cuando hasta llegar, después de pasar por mil vicisitudes y acibillados y enrojecidos por infinidad de picaduras de minúsculos e invisibles «jejenes», a nuestro objetivo final, el Parque de las Cataratas de Murchison, en Uganda, el maravilloso país de los cuatro grandes lagos, Victoria, Alberto, Eduardo y Kyoga.

### **Por la senda de los rinocerontes**

Después de vivir una emocionante aventura con tres descomunales rinocerontes grises de más de dos mil kilos, que termina con éxito, pudiendo conseguir unas espectaculares fotos para portada y doble página de la prueba de la Africa Twin, decidimos seguir nuestro safari fotográfico hasta el monte Mahari en Tanzania, desde el que se domina el inmenso lago Tanganika.

El ascenso desde Katuma, última aldea masai situada en la meseta Mojimba por la que discurre en sucesivos rápidos el caudaloso y estruendoso río Malagarasi, se hace cada vez más difícil para la Africa Twin y decidimos, no sin lamentarnos, dar por concluida la prueba, la aventura a fondo... y volver, después de tomar una cerveza helada, porque el calor aprieta de firme, a nuestro primer campamento base, situado en... la cafetería de



la Reserva El Rincón, muy cerca de Aldea del Fresno, en Madrid. Allí mientras esperamos a que nos «peinen» a los rinocerontes por la reserva y los pongan guapos para las fotos de Emilio... me parece que han caído más cervezas de la cuenta, o puede que no...

\*\*\*

Porque para calmar tu sed de aventuras, para empezar a sentir la odisea africana, para inventarte poblados Obangi o rutas de los donkingari y para disfrutar de increíbles travesías por la sabana (en Quijorna, al lado de Brunete, muy cerca de Madrid) o para llegar a sentir hasta el intenso aroma de un buen cus-cus del norte de Africa, no hace falta llegar a flotar en vapores de alcohol. No tienes más que ver, probar y vivir un poco de cerca la Africa Twin y dejar volar luego libremente tu imaginación, como el eco de esos inquietantes tambores lejanos. El resto del ambiente, rinocerontes, jirafas, aves-truces, leones... lo puedes encontrar en el Safari Madrid, no hay que ir por lo tanto muy lejos, aunque la Africa Twin está dispuesta y preparada para todo. Busca sólo un buen pretexto para pasar uno o dos meses fuera de casa y verás de lo que puede llegar a ser capaz.

## Deporte y aventura

En las tapas laterales de la XRV 650 Africa Twin se encuentra el segundo largo apellido de esta Honda: Adventure Sports, Deporte y Aventura. Para mezclar estos dos conceptos, en el diseño de la Africa Twin intervienen decisivamente la XLV 600 Transalp y la NXR 750 «oficial» del París-Dakar.

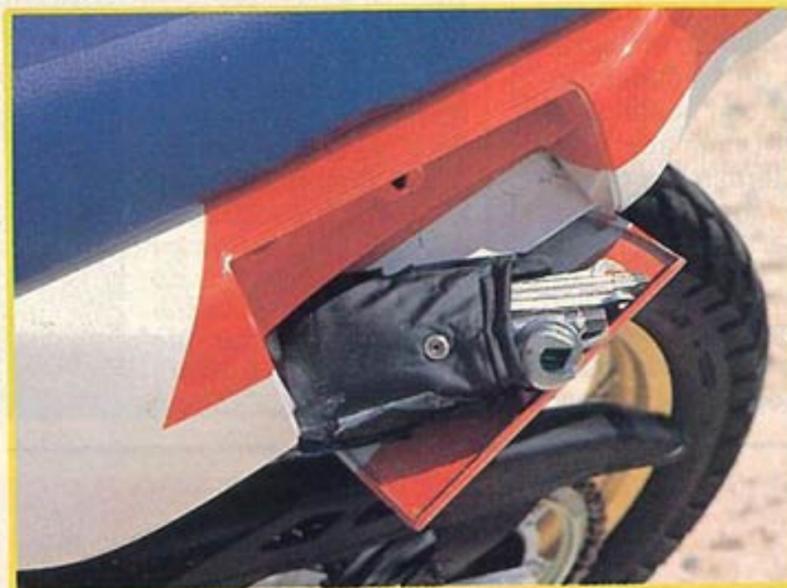
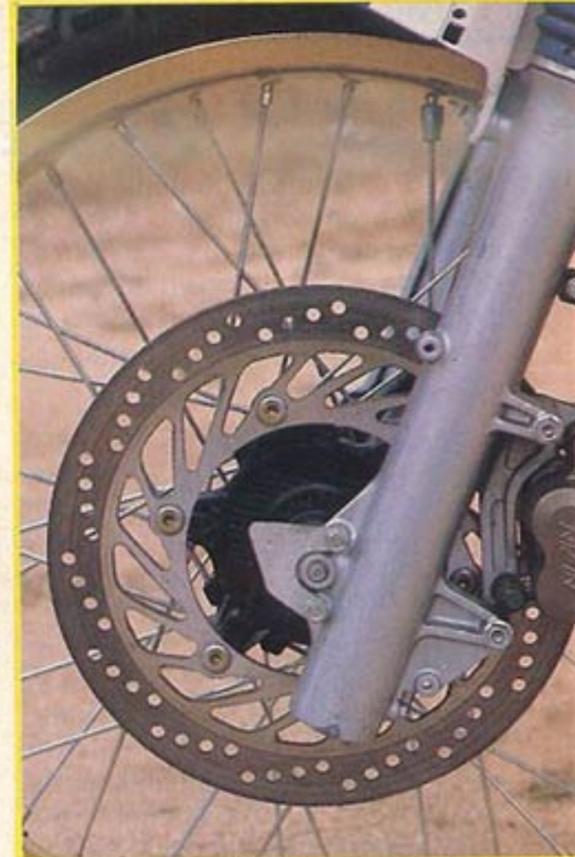
Por el impresionante y mastodóntico resultado final, decorado con colores y anagramas HRC, masivo depósito, carenado bifaro, basculante y protección de motor en aluminio, cuadro de relojes racing y placas laterales que parecen ocultar depósitos de gasolina supletorios, la Africa Twin parece ser en principio una excitante y atractiva «Neveu réplica». Como maqueta a escala 1:1 y como «moto objeto» para levantar admiración en la calle, el resultado es inmejorable. Luego, al entrar en un análisis más detallado, sale a relucir su fondo Transalp, aunque la evolución ha sido rigurosamente completa.

El chasis, de acero y pintado en blanco, conserva la misma y peculiar estructura Transalp, con doble cuna superior en tubo rectangular. Para mejorar su rigidez pensando en una exigencia más deportiva se aumenta la pared de algunos tubos en puntos críticos y se utilizan soportes de motor más dimensionados.

El basculante de acero de la Transalp deja paso a una enorme viga de aluminio. Para mejorar la



El freno de disco trasero, basculante de aluminio con nueva geometría pro-link, horquilla con barras de 43 mm. y el potentísimo disco delantero de 296 mm. con pinza de doble pistón son decisivas ventajas de la Africa Twin.



Práctico cofre portaherramientas con cerradura, en la tapa lateral derecha. El surtido de herramientas no es muy grande pero queda sitio para algo más. El silenciador parece con ingenioso y hábil diseño distinto de la petaca que en realidad es.



Completo cuadro de relojes con disposición pretendidamente racing pero poco afortunada, tornillos, soportes y cables quedan muy a la vista dentro del cockpit. El portabultos trasero admite 20 kg. de carga.



estabilidad en recta (para las pistas de arena), este nuevo basculante es 40 mm. más largo. En su parte delantera se incorporan nuevas bieletas para la amortiguación Delta Pro Link, derivada de los modelos de cross Honda de última generación, con amortiguador de gas con depósito separado y regulable en precarga de muelle y retención

de hidráulico. El recorrido pasa de 190 mm. en la Transalp a 210 mm. La rueda trasera mantiene la misma medida de llanta y neumático (con cámara), pero con un nuevo buje para el disco de freno de 240 mm. Comparando con el minúsculo tambor de 130 mm. de la Transalp, la mejora es enorme.

La horquilla de 200 mm. de re-

corrido y barras de 41 mm. es reemplazada por un fenomenal Showa, asistida por aire, con barras de 43 mm. y 230 mm. de recorrido. Se podría haber ido mucho más lejos, hasta llegar a un recorrido de 300 mm. con barras de idéntica sección, que es lo utilizado por Honda en el París-Dakar, pero se habría desequilibrado un buen

## Tambores lejanos

compromiso asfalto-camino, que es lo principalmente perseguido. Estando completamente libre de flexiones, la nueva horquilla permite utilizar un potentísimo freno delantero, con disco de 296 mm. y pinza de doble pistón yuxtapuesto, completamente carenado por una envolvente protección de plástico irrompible.

El carenado, el cuadro de relojes supercompleto y los dos faros halógenos tienen sus soportes directamente anclados al chasis, pero la Africa Twin es, después de todas las modificaciones introducidas, más pesada, más larga y sobre todo carga más peso sobre su rueda delantera que la Transalp. Para compensar el aumento de peso (influye decisivamente el depósito de 25 litros) y mantener manejabilidad y una dirección ágil, en la Africa Twin se han tomado dos medidas. La primera es disminuir levemente un grado el ángulo de pipa y 6 mm. el avance. La segunda, montar sobre los soportes elásticos de la tija superior un manillar especialmente ancho.

Con toda su nueva parafernalia «dakariana» y aunque Honda ha trabajado aligerando el motor (con nuevas culatas y cilindros) el peso de la Africa Twin se dispara hasta 185 kg. en vacío, que es el peso de

la Transalp con su depósito de gasolina lleno. Con 25 litros en su descomunal tanque, más el agua de refrigeración y aceite la Africa Twin engorda hasta pesar 211 kg., preocupante cifra para una trail sólo superada por la BMW R 100 GS de 226 kg.

## Temible

Primero en parado y luego en marcha, la Africa Twin impone durante los primeros kilómetros un gran respeto a su piloto. Parece pesar en las manos tanto o más como dice la báscula, llegas con dificultad al suelo, te encuentras sentado muy arriba (en carretera puedes ver por encima del techo de los coches que circulan delante de ti (como si fueras en una furgoneta) y gira bastante poco en ciudad. La dirección en las primeras curvas se siente lenta, cuesta balancear la XRV con la cintura de lado a lado, hay que hacer trabajar los brazos. Justo cuando empiezas a pensar que es un verdadero armario y a recordar con nostalgia la Transalp o la ágil Dominator de la semana pasada, termina la decepcionante fase de adaptación y se empiezan a disipar tus temores.

Basta para ello con girar el puño del acelerador y notar cómo empiezan a fluir dóciles y fuertes caballos y abrotar toneladas de par.

*¡Horror! ¿Sin gasolina en medio de la selva? La Africa Twin disfruta de una amplia autonomía con su depósito de 25 litros aunque no es comparable a la de una NXR oficial Paris-Dakar que puede llegar hasta 57 litros.*



Con otro «ingenio» más débil que el bicilíndrico en V a 52° «Transalp evolution» utilizado por Honda, la Africa Twin podría haberse convertido en un temible pero lento paquidermo. Con la ayuda de su motor sucede todo lo contrario y la torpeza inicial se convierte en carretera en una agilidad difícil de sospechar.

El motor de la Africa Twin responde limpiamente, como el buen monocilíndrico Dominator, desde 2.000 r.p.m., con tacto completamente lleno al llegar a 5.000 y con capacidad para estirar hasta salirse de la zona roja a 9.000 r.p.m. sin dar síntomas de perder potencia ni transmitir nunca molestas vibraciones. Es elástico, muy, muy especialmente suave, progresivo y lineal en sus respuestas. Comparando con el Transalp ofrece claramente más nervio a medio régimen y bastante más temperamento y carácter arriba.

Las modificaciones introducidas se limitan a 4 mm. más de diámetro en los cilindros, válvulas más grandes y nueva carburación, pero son realmente muy productivas. Con respecto a la Transalp que visitó nuestro banco de potencia en agosto del 87, la mejora es de 8 CV. al embrague, siendo aún más significativa en par, superando en los dos casos los valores declarados por Honda. Junto con un su-

perior rendimiento, en el motor XRV 650 destaca un nuevo circuito de refrigeración ampliado en capacidad y que ha permitido elaborar los nuevos cilindros y culatas sin aletas de refrigeración, con terminación exterior lisa y en color magnesio.

La relación de cambio es ligeramente más larga en todas las marchas y se combina con una exagerada desmultiplicación final piñón-corona que nos deja con una quinta velocidad con la que llegamos sobre los rodillos del banco hasta 200 km/h. En carretera, y al intervenir un coeficiente de penetración aerodinámico no demasiado favorable, a pesar de que la cúpula ha sido diseñada en túnel de viento y de la estrechez del motor en V, la Africa Twin no puede con desarrollo tan largo y sólo en cuesta abajo y con viento a favor puede llegar a 177 km/h. En llano, sin viento, con mono de cuero y en posición tumbado registráramos en el radar 173 km/h., pero necesitando más lanzamiento del habitual al perder casi 2.000 r.p.m. en el cambio de cuarta a quinta. Una mínima ventaja por lo tanto frente a la Transalp de 172 km/h. y relación de cambio y desarrollo bastante mejor ajustados a su potencia. Pensando en viajar rápido, un ritmo de cruce indefinido de 150-160 km/h. es posible, ofreciendo el carenado suficiente protección.

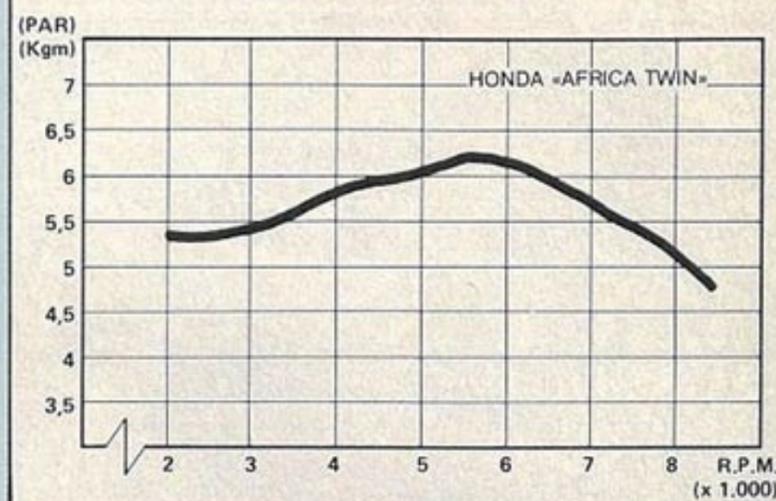
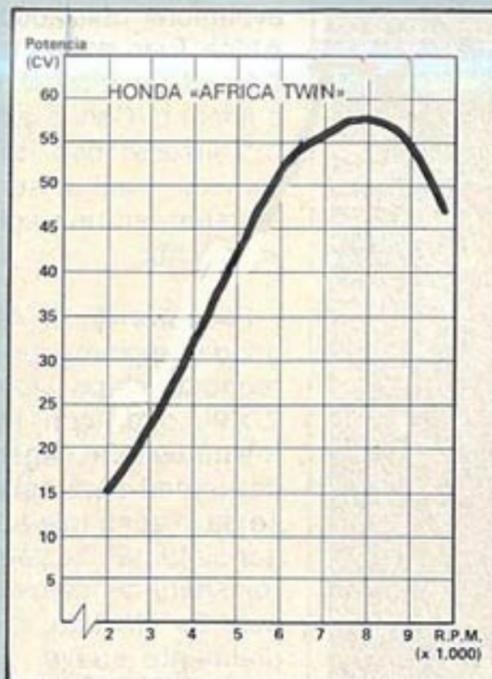
## Télex de la prueba

**Ciudad.** La enorme y voluminosa nave del desierto resulta muy exagerada con su decoración HRC en ciudad; es una moto que produce prácticamente el mismo impacto que una RC 30 y que llama muchísimo la atención, pero aunque sirva para «epatar», se encuentra un poco fuera de lugar y se mueve con relativa torpeza, para ser una trail, en medio del tráfico urbano. Su elevado peso, altura de asiento y reducido ángulo de giro, te ponen a veces en situación comprometida. De todas formas, siempre encuentras una buena ayuda en la elástica y muy suave respuesta de su motor.

**Carretera.** Su mejor referencia está en conseguir alcanzar el mismo nivel de comportamiento de una Transalp, de la que deriva directamente, pero superándola ampliamente justo donde hacía falta, en frenos, autonomía y equipamiento. Cualquier carretera con curvas es muy especialmente de su agrado, y su conducción, a pesar de una inevitable sensación inicial de pesadez y lenta dirección, llega a ser extremadamente fácil. Como supertrail-asfalto, la Africa Twin te permite la posibilidad de disfrutar con gran confort, incluido el pasajero, de un nuevo concepto de turismo en moto por esos mil lugares que quedan fuera de las grandes rutas habitualmente utilizadas.

**Autopista.** Este no es nunca el terreno favorito de una trail por muy «super» que sea, pero pudiendo mantener cruceros de 160 km/h. no llegas a aburrirte ni a cansarte demasiado porque el carenado de la Africa Twin te asegura una muy aceptable protección. La estabilidad es excelente a tope de sus posibilidades, aunque acusará rápidamente, con «bailecillo» frontal, el desgaste del neumático trasero o el viajar con una mochila o ropa amplia, que ayudan a sacudir la dirección, manteniendo casi constantemente puntas de 170 km/h. reales, el consumo no se dispara demasiado y la autonomía sigue siendo muy amplia.

**Off road.** A la Africa Twin le gustan los grandes espacios abiertos, el encontrarse con la inmensidad del desierto o de la sabana africana, pero sin ir a buscar su terreno ideal tan lejos, puedes disfrutar muy a fondo con ella por infinidad de pistas, senderos y caminos forestales. Las suspensiones son muy adecuadas para este fin, la respuesta del motor es ejemplarmente suave y progresiva y reacciones de dirección y chasis muy nobles transmiten inmediata confianza, incluso cuando tratas de apurar el ritmo. Serías inercias de más de 200 kg. y el llegar difícilmente al suelo te llaman sin embargo bastante pronto al orden.



El motor XRV 650 de la Africa Twin deriva directamente del motor XLV 600 Transalp, que a su vez lo hacía del VT 500. Nos encontramos por lo tanto ante un muy conocido, superprobado y fiable motor bicilíndrico en V a 52° con muñequillas de cigüeñal desfasadas en 76° para anular casi totalmente vibraciones, asegurando un buen equilibrio sin recurrir a ejes de balance, con circuito de refrigeración líquida con termostato y electroventilador, culatas con simple árbol y tres válvulas (dos de admisión y una de escape) y doble bujía de encendido para cada cámara de combustión.

El aumento de cilindrada con respecto al motor Transalp es de 64 c.c.; se ha conseguido exclusivamente a base de un mayor diámetro en los cilindros y se traduce en una considerable mejora de rendimiento a cualquier régimen. El motor Africa Twin sólo debía ser, según Honda, dos CV. más potente que el Transalp, pero en nuestro banco lo supera en ocho CV. alcanzando 58 CV. al embrague (57 CV. declarados al cigüeñal), y pudiendo competir por lo tanto directamente con el bicilíndrico boxer de

muy superior cilindrada de la BMW 100 GS de 62,8 CV.

La banda de potencia utilizable es amplísima, disfrutando a un régimen de giro de sólo 2.000 r.p.m. de prácticamente un 90 por ciento de su par máximo. Sin ninguna brusquedad, vacíos, ni tirones intermedios, empujando siempre de forma tenaz y constante, completamente lleno a 5.000 r.p.m., lo mejor de este ejemplarmente progresivo y elástico motor se encuentra, bajo un punto de vista deportivo, entre 6.000 r.p.m. y 8.000 r.p.m., donde estira con verdadera energía, pudiendo incluso superar este régimen en marchas cortas hasta 8.500 r.p.m. sin que la potencia decaiga bruscamente. El motor de la Transalp fue muy positivamente valorado por MOTOCICLISMO en una larga prueba de 10.000 km. que realizamos el año pasado; el mejor mérito de la Africa Twin es haber podido superarlo.

### De mil en mil

#### HONDA AFRICA TWIN

Revoluciones	Potencia (CV.)	Par motor (kgm.)
2.000	15,2	5,36
3.000	22,7	5,41
4.000	32,4	5,81
5.000	42,5	6,08
6.000	51,7	6,17
7.000	56,1	5,74
8.000	57,9	5,18

### Resultados obtenidos por el Banco de Potencia BOSCH LPS 002 de MOTOCICLISMO

	Honda Africa Twin
Potencia máxima a la rueda (según DIN 70 020)	49,8 CV.
Potencia máxima al embrague	58,0 CV.
Régimen de potencia máxima	7.860 r.p.m.
Par motor máximo a la rueda	5,55 kgm.
Par motor máximo al embrague	6,20 kgm.
Régimen de par motor máximo	5.693 r.p.m.
Velocidad lineal del pistón al régimen de potencia máxima	17,3 m/s.
Pérdidas de transmisión entre rueda y embrague al régimen de potencia máxima	14,13%
Relación peso/ potencia (rueda)	4,24 kg/CV.
Potencia específica (rueda)	76,9 CV/l.
Temperatura ambiente	19,0° C
Presión atmosférica	928,0 mb.

## Frente a frente

Modelo	Cilindrada Diám. x carr.	Potencia Embrague CV./r.p.m.	Velocidad Máx. km/h.	Aceleración 400 m.	Aceleración 1.000 m.	Consumo Min/Med/Máx.	Peso vacío/lleno	Capacidad depósito	Precio	Prueba MOTOCICLISMO
Honda Africa Twin	647 (79 x 66) x 2	58,0/7.860	173	13,4	27,3	5,7/7,8/9,2	185/211	25	1.150.000	1.032/1.062
Honda Transalp	583 (75 x 66) x 2	49,8/6.580	172	13,6	27,6	5,8/7,5/9,1	172/185	18	1.079.000	1.015/1.016
BMW R 100 GS	980 (94 x 70,6) x 2	62,8/6.670	176	13,2	25,8	5,2/7,7/9,2	201/226	26	1.295.000	1.052
BMW R 80 GS	798 (84 x 8 x 70,6) x 2	52,7/6.700	165	14,0	27,5	4,7/7,3/8,7	195/220	26	1.150.000	1.052
Suzuki DR 750	727 (105 x 84) x 1	48,6/5.840	166	13,6	27,9	5,6/7,8/8,5	179/205	29	909.000	1.054

Prestaciones	
	Honda XRV 650 Africa Twin
<b>Aceleración</b>	
400 m.	13,4
1.000 m.	27,3
<b>Velocidad máxima</b>	
Solo tumbado	173
Solo sentado	168
Dos personas	161
Velocidad max. efectiva en cada marcha (a 8.750 r.p.m.)	1.ª/165; 2.ª/95 3.ª/127; 4.ª/160 5.ª/173 (8.000 r.p.m.)
<b>Error velocímetro</b>	
Velocidad indicada/efectiva	120/115; 140/133 160/153; 170/162 180/171
<b>Consumos</b>	
Mínimo	5,7
Medio	7,8
Máximo (autopista)	9,2
Ciudad	6,4
C. Deportiva/Off Road	8,7
Capacidad depósito/res.	25/7
Autonomía media (Res. incluida)	320

FICHA TECNICA

**Motor:** Cuatro tiempos, V Twin a 52° refrigeración líquida, simple árbol de levas en cabeza, tres válvulas por cilindro, arranque eléctrico.  
**Cilindrada:** 647 c.c.  
**Diámetro x carrera:** 79 x 66 mm.  
**Potencia máxima declarada:** 57 CV. a 8.000 r.p.m.  
**Par máximo:** 5,8 kgm. a 6.000 r.p.m. (d.).  
**Carburador:** Dos a depresión 34 mm.  
**Encendido:** Electrónico.  
**Cambios:** Cinco velocidades.  
**Transmisión secundaria:** Cadena juntas tóricas.  
**Suspensión delantera:** Horquilla telehidráulica, barras 43 mm. Recorrido 230 mm.  
**Suspensión trasera:** Pro-link. Regulable en muelle e hidráulico. Recorrido 210 mm.  
**Freno delantero:** Disco 296 mm. Pinza doble pistón. Pastillas semimetálicas.  
**Freno trasero:** Disco, pinza simple pistón, 240 mm.  
**Rueda delantera:** 90-90-21.  
**Rueda trasera:** 130-80-17.  
**Distancia entre ejes:** 1.540 mm.  
**Altura asiento:** 890 mm.  
**Peso en vacío:** 185 kg.  
**Capacidad depósito:** 25 litros.

**Antirrobo:** Central y habitual en otras Honda, bloquea derecha e izquierda. Como la RC 30, tiene la particularidad de poder desmontarse con facilidad de la tija de dirección para eliminar peso.

**Llaves:** Una, para contacto, tapón de gasolina y pequeño coenfren portaherramientas en tapa lateral izquierda.

**Retrovisores:** Igual que en la Dominator. Muy buena visibilidad y pocas vibraciones pensando en una utilización en carretera. Bajo un punto de vista exclusivamente «off-road», es preferible dejarlos en casa; se mueven constantemente con las ramas y no se pueden abatir sobre el manillar.

**Caballote:** En el chasis hay previstos puntos de anclaje para un práctico caballote central, pero debes conformarte con sólo una simple pata de cabra lateral que deja muy inclinada a la pesada Africa Twin y que se hunde con facilidad en suelo blando. Incorpora un chivato luminoso de aviso y un interruptor de seguridad que corta el encendido si por olvido arrancas con ella extendida. Sobra por lo tanto la incómoda y maldita goma de su extremo.

**Bocina:** Con desafinada voz de pito, que desentona en trail tan aparatosa y grandullona.

**Herramientas:** Cuentan con un pequeño lugar reservado, con cerradura de plástico de baja seguridad, en la tapa lateral izquierda, justo debajo del anagrama Adventure Sports. Es un buen detalle. El juego es completo, de calidad discreta y está incluido en pequeña y típica bolsa antirruidosa de la que salen con facilidad las herramientas, pero en la que luego, como por arte de magia, nunca caben.

**Accesibilidad:** Bastante lenta y laboriosa a pesar de lo que pueda parecer por los cuatro vistosos tornillos rápidos en los laterales del carenado. Apenas queda un hueco libre por donde meter una mano, y para desnudar la Africa Twin (carenado, depósito, asiento...) hay que aflojar y quitar otros 14 tor-

nillos convencionales. Los desmontajes de ruedas y sobre todo la operación de tensar cadena, con clásicas y prácticas excéntricas tipo «Bultaco», con numeros de referencia para no perder alineación, son puntos mucho mejor resueltos.

**Gasolina:** Para enviar la gasolina, situada muy baja, a los carburadores muy altos, en el centro de la V de los cilindros se utiliza una bomba electromagnética. Hay llave de paso a depresión y manual ON-RES para evitar sorpresas. Además cuentas para tu información con un doble chivato de reserva (al estilo de las primeras BMW-K) en el cuadro de relojes. La autonomía media, con 25 litros de capacidad, cerca de 350 km., es suficiente para largas travesías por lugares civilizados. A pesar de su monstruoso aspecto, el depósito no molesta a pilotos... de talla Neveu. Para los más altos, las entalladuras laterales son insuficientes y tropiezan las rodillas con el final de las mismas.

**Starter:** Muy a mano, en el lado izquierdo del manillar.

**Manillar:** Dadme un punto de apoyo y moveré la... Africa Twin. Es enorme, muy ancho y alto, pero de la talla justa como para poder manejar con soltura en marcha o en parado esta gran nave del desierto.

**Puño de gas:** Demasiado largo recorrido para carretera, con el tiro justo para campo. Muy blando.

**Palancas:** Aspecto pobretón y barato, de hierro malo pintado pero en buena posición, bastante protegidas,

**Reposapiés:** Como las palancas de cambio y freno, los del piloto están en buena posición, pero el aspecto es indigno por la bastez en las soldaduras de los soportes. En los del pasajero, igualmente bien situados, se han hecho sin embargo hasta verdaderas florituras para poder salvar el silenciador del escape.

**Asiento:** Muy alto, pero una vez arriba es un placer. Cómodo, blando, con la anchura adecuada, monta sobre el depósi-

to y su tapizado es antideslizante.

**Carenado:** Anclado al chasis. En tres piezas. Dos paneles laterales que se unen al depósito y cúpula, según Honda, diseñada para la ocasión en túnel de viento. Protección más que suficiente, aunque la cúpula sea un poco baja para todo menos para autopista, que nunca es el mejor ambiente para una trail.

**Protección motor:** Lo mejor nunca visto en una trail. Son las piedras y conejos los que deberían protegerse ante semejante armadura medieval que se les puede venir encima sin dejar ni un solo punto vulnerable al descubierto. Las protecciones de plástico de horquilla y discos de freno cumplen igualmente muy bien su papel.

**Escape/silenciador:** Inmejorable aspecto, aires de HRC, bonito y musical sonido, pero el silenciador no es un ligero cilindro como parece, es un... timo. Desmontando la tapa lateral derecha te encuentras con la realidad de una voluminosa y pesada petaca.

**Instrumentación:** Muy completa, con indicador de temperatura de agua; no falta más que un trip-master, que no hubiera estado nada mal, y un compás.

**Faro:** Doble óptica halógena de cegadora luz blanca para ver muy bien en carretera, como con una turismo bien equipada, y para poder circular o terminar una travesía de noche por campo con amplio margen de seguridad. Sólo falta la rejilla de protección, incluida en las Africa Twin de «salones» y en la de las fotos de publicidad, pero escamoteada finalmente de la serie, al menos en nuestra moto de pruebas.

**Equipajes:** Una buena mochila a la espalda resulta muy apropiada en esta moto, pero es más cómodo cargar el petate en el portabultos gigante trasero. Muy feo, parece una gran parrilla de asar, pero es plano y admite nada menos que 20 kg. de equipaje.

A pesar de la apariencia y de su exótico y sugestivo nombre, la Africa Twin ofrece ante todo una excelente faceta como trail-asfalto y está capacitada para poder proporcionar gran placer de conducción por cualquier ruta europea y muy especialmente por nuestras muchas veces tortuosas y bacheadas carreteras. Con la Africa Twin, igual que sucede con una BMW R 100/80 GS, con la Suzuki DR 750

Big o, naturalmente, con su hermana menor, la Transalp, puedes empezar a pensar seriamente en muy largos planes de confortables viajes por carretera y en el «gran turismo» de altura.

Con respecto a la Transalp, el comportamiento en carretera se ha mejorado sustancialmente. Los frenos (su talón de Aquiles) son ahora mucho más eficaces, las suspensiones más firmes, sin perder

por ello apenas confort, y la estabilidad, que ya era ejemplar, sube todavía algunos puntos más debido a la mayor precisión a alta velocidad que garantizan la nueva horquilla de 43 mm. y los oportunos refuerzos del chasis.

Con su depósito de gasolina completamente lleno la Africa Twin sin embargo acusa mucho antes y de forma más molesta que la imperturbable Transalp el desgaste

del neumático trasero (avisándote con discretos bailes frontales). En trazados complicados de montaña abordados al ataque, teniendo que manejar más peso y estando muy lejos del suelo, la Africa Twin obliga a conducir con decisión para vencer sus inercias y admite menos improvisaciones que una Transalp (o que una buena monocilíndrica), pero puedes simplificar siempre muy bien el trabajo ayu-



dándote con su motor. Basta con una oportuna y suave punta de gas, que tienes siempre a tu disposición, para poder redondear los ángulos más cerrados con facilidad, superando la clara sensación de moto larga y con gran lanzamiento de horquilla que inicialmente transmite.

Comparando con deportivas de asfalto, la clara ventaja de la Africa Twin en zonas de curvas enlazadas (la muchas veces comentada «milagrosa» efectividad de las trail) se encuentra en su postura de conducción, en su amplio manillar, que da confianza y seguridad total para poder controlar cualquier extraño que se pueda presentar, y sobre todo en la fabulosa motricidad de su motor... con la potencia justa a tu servicio, ni más ni menos que la que puedes aprovechar íntegramente.

La secuencia para ir muy deprisa en curvas con la Africa Twin se

## En punto muerto

● **Los neumáticos de origen** de la Africa Twin son exactamente iguales que los de la Dominator, unos Bridgestone Trail Wing 42. Esto quiere decir que son muy malos en tierra, pésimos en asfalto mojado y discretos, pero al menos bastante seguros sobre asfalto seco. Con ellos, de todas formas, aplicandote en una conducción un poco exigente en aceleraciones y frenadas difícilmente terminarás el rodaje. El trasero estaba listo para ser cambiado a los 1.800 km. «de pruebas», por lo que como mucho le auguramos una vida media de 3.000/4.000 km., que sigue siendo bastante breve.

● **¿Es la Africa Twin la auténtica African Queen, la Reina de Africa?** La lucha por ceñirse esta codiciada corona es realmente intensa y no sólo en las dunas y pistas del Sahel. Desde hace tiempo, en su publicidad en España, Yamaha viene presentando a la Teneré 600 como «La Reina de Africa», pero... Honda afirma en los anuncios de su Africa Twin: «Muchas marcas presumen de ser «Reinas de Africa», pero sólo Honda es capaz de ganar cuatro veces en el París-Dakar...descubre el placer de pilotar la auténtica «Reina de Africa»».

● **No le falta razón a Honda;** su Africa Twin, aun siendo sólo una aparente pero discreta y tímida réplica de las NXR oficiales, tiene realmente más sangre azul. Yamaha ganó en su primera edición el París Dakar, pero hace muchos años que no repite, aunque haya estado muy cerca de conseguirlo. La corona de reina hace hoy mejor pareja con el rey «Cyril V»,

con su heredero «Orioli I» y con Honda... como lo hizo en su día con el rey «Gaston II» y BMW, aunque los bávaros no han hecho mucho por reivindicarla.

● **De todas formas** la verdad es que Reina de Africa no ha habido más que una, y era la miserable y mugrienta lancha a vapor en la que un capitán sucio y borracho, Humprey Bogart, se las ingeniaba para soportar a una impertinente dama de victorianas costumbres, Katherine Hepburn, en una deliciosa e inolvidable película de aventuras de Jhon Huston ambientada en la Africa Negra cuando la Primera Guerra Mundial.

● **Honda Africa Twin,** Honda VFR 750 F y BMW K 100 RS con ABS. Las tres forman un grupo de lo más heterogéneo y pintoresco con muy poco o nada en común, pero las tres estaban en período de pruebas en MOTOCICLISMO y salimos con ellas a carretera para ver qué pasaba, y lo que pasó es que la Africa Twin las barrió insolentemente y con una sola mano a las dos en puertos de montaña y en tramos de curvas, defendiéndose admirablemente bien incluso en trazados bastante más rápidos y abiertos.

● **Si con las superbikes** de asfalto mantienes un crucero en rectas de 160/170 km/h. para luego pretender adornarte en curvas, estás perdido; la Africa Twin siempre jugará contigo y te batirá en toda línea, mientras su piloto, en lugar de arrastrar reposapiés o rodillas, se fuma un magnífico puro. Para olvidarse de ella y para dejar de ver la constante pesadilla de su

doble faro en tus retrovisores, hay que jugar fuerte de verdad y correr muy seriamente en las rectas, sólo así, con una «ventajilla» de motor, podrás deshacerte de ella... aunque luego siempre te sacará un buen montón de kilómetros mientras te dedicas a visitar gasolineras. La Africa Twin acostumbra hacerlo sólo cada 350 km.

● **La Africa Twin** puede llegar a ser, por motor, chasis y suspensiones terriblemente rápida en caminos. Con la Kawa ZX-10, a más de 260 km/h. por carretera se vivían fuertes sensaciones y pillabas siempre desprevenidos a gorriones y urracas. Con la Africa Twin por pistas de tierra a 150/160 km/h., la sensación de velocidad llega a ser igual o más espeluznante todavía que con la ZX-10 en asfalto, y a quien puedes pillar desprevenidos es a los conejos... así que no es muy difícil volver de una excursión con algo para la cena.

● **Con ninguna moto** se debe salir sólo y sin compañía de excursión por campo, es un buen consejo. En el caso de la Africa Twin debe ser una máxima a cumplir estrictamente. Simplemente equivocarse o aventurarse demasiado por un sendero que se estrecha y tener que dar la vuelta, puede llegar a ser, con sus 211 kg. de peso, una maniobra extremadamente complicada; conviene ir siempre con un amigo-ayudante.

● **¿Y qué pasa entonces** en el París-Dakar cuando una NXR 750 de 247 kg. se cae o queda clavada en la arena? Más vale que haya un tuareg a mano.

● **El año pasado,** con la Honda Transalp, hicimos una larga

prueba de 10.000 km. que llamamos «Operación Transiberia» visitando, en un tiempo récord de 14 días, las 47 capitales de la Península. Al final y entre los cinco probadores que participamos en aquella prueba (MOTOCICLISMO N.º 1.015) llegamos a la conclusión de que la gran mayoría de carreteras por las que habíamos circulando eran, por su trazado y estado del firme, fenomenales «rutas Transalp». Con la Africa Twin sucede lo mismo.

● **Lo que peor le sientan** son los 2.300 km de nuestra breve red de autopista, pero a cambio le entusiasman los cerca de 235.000 km. de carreteras de segundo o tercer orden que tenemos, y se encuentra muy cómoda en una buena parte de los 80.000 km. de nuestra red principal. Sumando a esto miles de kilómetros de senderos y caminos esperando turno para que los descubramos con ella, llegamos nuevamente a la misma conclusión que con la Transalp. La Africa Twin es una trail exactamente hecha a la medida de nuestra «piel de toro».

● **¿Será que hablando** de carreteras realmente Africa empieza en los Pirineos? Hombre, no es para tanto, pero aunque así fuera, no sería como para ofenderse. Al menos con una Africa Twin poco importa, simplemente ¡aprovecharlo!, porque la Africa Twin, reina o no reina de Africa es, por encima de cualquier otra consideración, una fantástica y espectacular Super-Transalp, con más motor, mejores suspensiones y frenos y muy superior autonomía.

## Tambores lejanos

describe con pocas palabras y todavía resulta más fácil en la práctica. Inicias el ángulo con total confianza en la gran rueda delantera de 21", inclinas con decisión todo lo que haga falta (te costará rozar los reposapiés) y cuando sólo has intuido la salida de la curva ya puedes abrir gas con decisión (anticipándote a cuando tú creas que deberías hacerlo) para salir catapultado en plena tracción a por la siguiente. Si te pasas o cometes brusquedades el neumático trasero derrapa o derivará suavemente, pero con un poco de práctica lle-

con el que no estás dispuesto inicialmente a dar nada más que un breve paseo por caminos sencillos cuidadosamente elegidos. Al cabo de poco, tiempo sin embargo, decides que no te bajarás de su cómodo y antideslizante asiento hasta que llegue la noche. Para poder permitirte, si te empeñas, la Africa Twin disfruta de una autonomía máxima, a consumo mínimo y en plan de excursión, de prácticamente 500 km.

Nuevamente el motor, de una docilidad de respuesta sensacional, es el primer responsable del brusco cambio de opinión. Fuera del asfalto sus cualidades aún se aprecian todavía mejor. En segunda, a



***NXR por fuera Super-Transalp por dentro, no es difícil encontrar el mejor ambiente para disfrutar plenamente de una Africa Twin.***

garás a controlar la situación tan fácilmente como sobre una Dominator de casi 50 kg. menos.

### Africana

Soñar con la aventura africana es lo primero que te sugiere la Africa Twin y es lo que primero hemos hecho, pero lamentablemente sólo soñar. Nuestro plan de viajar con ella del TENERÉ al Kalahari o de Casablanca a Nairobi no se podía llevar a cabo... por falta de tiempo y porque nuestro presupuesto de pruebas lo habíamos dejado ya temblando hace dos semanas cuando viajamos al Pacífico para hacer desde la cubierta del portaaviones Nimitz las fotos de la Kawa ZX-10 y de un F-14 Tomcat despegando... De esta forma, aunque continuamente la Africa Twin te transmite la irresistible llamada de Africa, nos teníamos que contentar con probarla por nuestras pistas y caminos habituales, con escapadas muy especiales para la ocasión por la sorprendente y muy auténtica «sabana de Quinorna» y por zonas erenas.

Hasta este momento, la Africa Twin nos había demostrado en carretera su condición de fenomenal «Super-Transalp». Al dejar el asfalto vuelves a sentir la molesta sensación de que la Africa Twin es un pesado y voluminoso artefacto

punta de gas y casi en una lenta agonía de 1.500 rp.m., subes por cualquier sitio; en primera podrías pasar por donde se te ocurriese, igual que un *Caterpillar*, si no fuera porque este motor forma parte de un conjunto que desplaza sobre arena barro o hierba, más de 200 kg. Una circunstancia que conviene tener siempre en cuenta aunque la Africa Twin te incita continuamente para que te liberes de complejos con muy buenas y estimulantes sensaciones «racing».

El peso y la distancia del asiento al suelo pone los límites como para huir decididamente de pasos complicados. En pistas rápidas y mientras las piedras saltan y golpean ruidosamente, «ding-dong», contra la coraza de duraluminio inferior, empiezas a tomar una gran confianza. La horquilla delantera lo absorbe casi todo y con reacciones siempre muy previsibles cuando no puede hacerlo. El aplomo de dirección es absoluto y no te tienes que agarrar al manillar crispadamente. La conducción por caminos es muy relajada. La amortiguación trasera transmite algunas brusquedades pero supera ampliamente a la de una Transalp y encaja bastante aceptablemente con la pretendida personalidad deportiva de la XRV.

Lo que más te asombra de esta enorme y voluminosa Honda es la

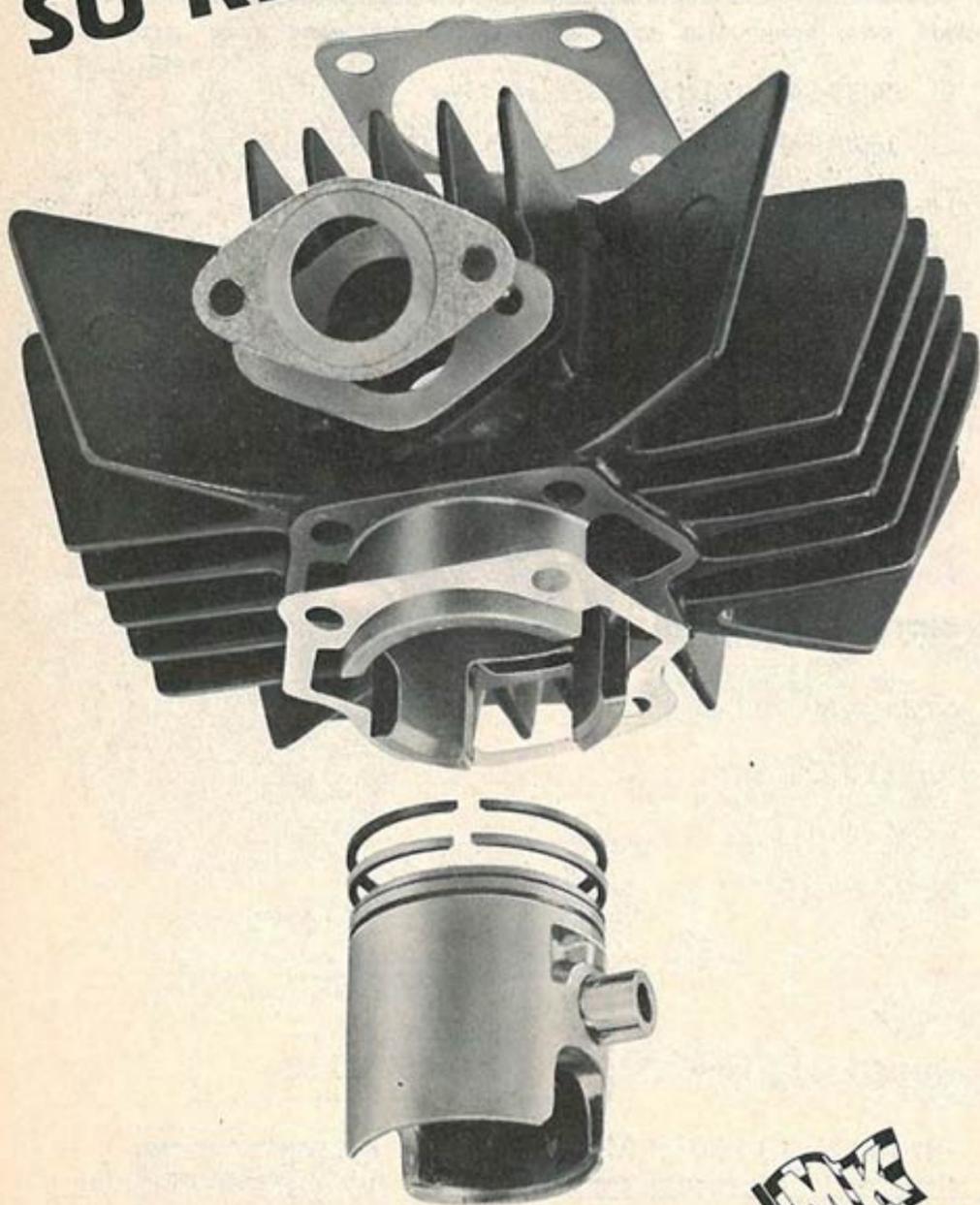
# Metra Kit

elementos de competición

PRESTIGIO Y CALIDAD

Cilindro fundido en estructura gráfica perlitzada que permite una homogénea distribución de las láminas de grafito dentro de la estructura de la matriz perlítica, con la consiguiente mejora de la lubricación y deslizamiento del pistón sobre la camisa.

## FIABLE POR SU RESISTENCIA



**Metra Kit**  
elementos de competición

Pasaje San Salvador, s/n.  
08140 CALDES DE MONTBUI  
Tel. (93) 8651356 Barcelona

MAHLE



FAG

**Metra Kit**

## Tambores lejanos

facilidad con la que puedes hacerla derrapar y cruzar a la entrada de una curva (ayudándote con el freno trasero muy bien dosificable) o a la salida gracias al efectivo «trail-control» que permite su motor. Con el paso de los kilómetros, después de atravesar ríos y caminos llegas a mirar a la Africa Twin convencido de que está «encogiéndose», cada vez te parece más pequeña y menos pesada. El freno delantero, mientras no cambies el neumático de origen, debe ser muy delicadamente tratado apretando su maneta como si fuese de fino cristal sobre firmes poco adherentes.

contra, sino puede que todo lo contrario, y seguirá contando con una excelente opción dentro del cada día más especializado y amplio trail-world.

La Africa Twin nos parece, a pesar de lo que sugiere su aspecto y de los demasiado atrevidos anagramas HRC en los laterales de su carenado, algo más Europa-Twin que Africa-Twin, pero la base que ofrece como trail-sport africana es suficiente como para poder pensar en ella para una de las más serias aventuras que se pueden vivir, el París-Dakar. Honda afirmaba en la presentación de esta moto, pocos días antes de ganar con Orioli una nueva edición del París-Dakar con la hasta ahora invicta NRX 750:



Veinticinco litros de capacidad, llave manual de paso y dos chivatos de reserva que se encienden cuando quedan 7 y 4 litros. En la foto se pueden ver los contactos previstos a estos dos niveles.

La rueda delantera debe entrar también en la misma cuarentena por precaución, mientras dure el rodaje y llegue la hora de cambiarla por algo mejor. Ir «barriendo» de lado a lado los caminos con la rueda trasera derrapando y con los pies en las estriberas puede llegar a ser una divertida experiencia con la gran Africa Twin, pero sentir una insinuación de «navegada» con el Bridgestone delantero (es muy amigo de hacerlo) en un rápido camino de «fast-trail» flanqueado por árboles es algo que deja muy mal cuerpo con más de 200 kg. en las manos, aunque termine bien.

En suelo blando y por réplicas de dunas, sólo con mucha marcha y gas a fondo (¿quién se atreve?) la Africa Twin resuelve los problemas que se le presentan porque al bajar la velocidad su dirección se vuelve muy pesada y te agota. Si te quedas clavado... pico y pala.

Después de la Africa Twin la Transalp mantiene casi intactas sus posiciones. Cuesta 71.000 pesetas menos y sólo tiene que envidiar como trail-asfalto y como puntos verdaderamente importantes los frenos y la autonomía de la XR.V. Su línea mucho más discreta no jugará necesariamente en su

«Todo ha sido pensado en la Africa Twin para que pueda llegar a Dakar como la primera privada... justo detrás de las NXR de fábrica.»

«Todo... todo», es una afirmación un poco optimista; hacen falta depósitos supletorios de gasolina y mejoras en suspensiones, pero puede que lo de llegar a Dakar en primera fila se cumpla. Sobre todo porque Honda-Francia se lo ha tomado muy en serio y está dispuesta a formar un equipo de nada menos que 50 Africa Twin competición-cliente con preparación especial para clase marathón que serán vendidas por un precio de alrededor de 1.200.000 pesetas a pilotos seleccionados en un stage previo de una semana de duración. Los medios en carretera no faltarán a los elegidos, pues contarán con piezas y doce mecánicos a su disposición. Con este ejército de Africa Twin lanzadas al desierto, desde luego será muy difícil fallar; por algo decía Honda «todo ha sido pensado...».

Augusto MORENO DE CARLOS  
Fotos: Emilio JIMENEZ

(Con la colaboración de José M. TORRES-CERO, Eduardo GALAN y sobre todo Reserva El Rincón-Safari Madrid)