

Een machine voor de piste

Als je iemand hoort zeggen: 'AFRICA TWIN' dan zal de niet motorrijder onmiddellijk denken aan een paar Afrikaanse negerjongentjes, met bijpassende krullenkoppen en een perfecte gelijkenis. En... zonder lyrisch te worden, ander vergelijkingsmateriaal is in dat werelddeel ruimschoots voorhanden! Het gaat hier om een motorfiets. Een Honda. Een prachtexemplaar op off-roadgebied en niemand kan het me dan ook kwalijk nemen dat *mijn* interesse in deze civiele NXR groeide en groeide en de jalouzie op mijn buitenlandse collega's steeds groter werd. De kans om met deze prachtige twin een testrit te maken werd met beide handen aangegrepen.



door: TOON VAN VLIET

Honda XRV 650 Africa Twin, zo heet deze in motorland zeer knappe verschijning, uitgevoerd in een onmiskenbare Paris-Dakar look. De grote tweecilinder heeft een kleurstelling die bijna gelijk is aan de winnende machine van de Italiaan Edi Orioli, die de omstreden tiende editie van het monsterevenement op zijn naam schreef. De Italiaan haalde natuurlijk wel even een streep door de Franse rekening van bijvoorbeeld een Neveu of een Lalay, waarvan de eerste niet eens aan de finish kwam! Een verkeerde blik in Japanse koffiedik want de al gereedstaande Africa Twin leek echt als twee druppels water op de Lee Cooper Honda's van de Fransen. Zelfs het logo 'Africa Twin' heeft hetzelfde lettertype als het opschrift 'Lee Cooper' en daar worden naar men zegt nog steeds de meeste jeans -in Frankrijk- van verkocht. De meeste Africa Twins zullen ook wel in dat land aan de man en vrouw gebracht worden, maar een enkel exemplaar kwam dan toch naar Nederland. Naar 'Limbabwe', onze meest zuidelijke provincie, dit om maar even in de Afrikaanse sfeer te blijven.

per' en daar worden naar men zegt nog steeds de meeste jeans -in Frankrijk- van verkocht. De meeste Africa Twins zullen ook wel in dat land aan de man en vrouw gebracht worden, maar een enkel exemplaar kwam dan toch naar Nederland. Naar 'Limbabwe', onze meest zuidelijke provincie, dit om maar even in de Afrikaanse sfeer te blijven.

Transalp in oorlogskleuren.

Allicht wordt er direct aan de Transalp gedacht als je deze machine ziet. Dan valt meteen op dat de Africa Twin er veel agressiever uitziet. Meer voor competitie gebruik zo je haast kunnen zeggen en dan moet je je ook afvragen: voor welke competitie?

Een competitie die we in ons land niet kennen. De rally. Of denk je misschien dat je met zo'n XRN de Kampioensrit kunt winnen in de klasse veertig plus? Vergeet het maar. Afgetankt weegt de dikke tweecilinder 220 hele kilogrammen en daar zou ik niet graag een maisveld mee doorkruisen. Een toer door Afrika dan? Dat kan. En ik denk dat de motor daar ook voor geknipt is, al zal er dan toch nog wel even aan 'gewerkt' moeten worden. Het huiswerk is voor een groot deel dan toch al gemaakt. De watergekoelde tweecilinder, waarvan de cilinders onder een hoek van 52 graden zijn geplaatst, heeft een cilinderinhoud van 647 cc. Dat verkrijgt hij door een boring

maal slag verhouding van 79 x 66 mm. De Transalp heeft een boring van 76 mm en komt aan 583 cc. Het blok is hierdoor niet alleen krachtiger geworden op z'n topvermogen (57 pk bij 8000 tpm), maar heeft ook een beter koppel. De beide Keihin carburateurs hebben een doorklaat van 34 mm en dat betekent een groei van 2 mm. Iedere cilinder heeft drie kleppen en dat werkt prima want de twin loopt nadat hij van de choke - stand verlost is als een zijtje. Trillingen zijn nagenoeg niet voelbaar en zón machine moet wat toeren kunnen produceren om echt lekker te lopen. Loeiend van de pret gaat het er dan op los. Schakelen gaat vanzelf ondanks het korte schakelpedaal en de koppeling grijpt mooi soepel en zonder rukken aan. Tussen de vierde en de vijfde versnelling is een wat grotere sprong dan tussen de eerste vier versnellingen duidelijk merkbaar. De Paris-Dakar Honda's hadden dat ook al en dat moet waarschijnlijk. Geen punt hoor, want je kunt tot dik over de honderd en misschien wel honderdwintig doortrekken in de vier, dan pas voelt de twin zich in zijn element en kan de laatste versnelling er aan te pas komen. De naald van de toerenteller komt dan net aan de 6000 tpm en als de African Twin ingereden is mag hij tot 8000 tpm hebben. Dat wordt jubelen in de woestijn. Mechanisch is de XRN 650 opvallend stil en daar zorgt natuurlijk ook



(vervolg op pagina 1800)

Een machine voor de piste

(vervolg van pagina 1788)

de waterkoeling nog eens extra voor, maar ook het schakelen gaat zonder enig geluid en zittend achter de rally-kuip hoor je bijna niets als alleen rijwind. Zelfs de twee uitlaten die in één grote demper uitmonden zorgen niet echt voor veel geluid. Dat laatste vind ik jammer. Bij zo'n fiets hoort een stevig gebrom. Ik kan me dat nog goed herinneren, al zijn die mannen me in de rally niet vaak voorbij gereden, meestal zaten ze ver van voren!

Wel is de kolossale demper van een keurige roestvrijstalen mantel voorzien en dat ziet er gewoon lekker uit. De uitlaatbochten zijn in bronskleur uitgevoerd en dat verkleurt in de praktijk niet snel, tenminste niet bij de éencilinders en dat zal bij de XRN bij langer gebruik ook wel niet het geval zijn. De twin is van waterkoeling voorzien, met een thermostaat die bij een bepaalde temperatuur 'aanslaat', meestal is dat het geval als de twin even flink de sporen heeft gehad en der rijder even vijf minuutjes van de baas pakt. In het instrumentenpaneel is een temperatuurmeter ingebouwd, meer dan een waarschuwing voor het hele kritieke houdt het metertje niet in. Een schaalverdeling zit er niet op, als de meter in het rood staat weet iedereen dat het aan de late kant is. Even vooruitlopend

op het rijwielgedeelte: onder het blok zit een aluminium beschermingsplaat die niet eventjes 'tussen de middag' gemaakt is. Je zou haast zeggen uiteraard is aan alles gedacht en links achter de beschermingsplaat bevindt zich een waterreservoir. Geen extra water voor de rijder als hij's machtend van de dorst in de Teneré even een 'bekkie' wil nemen. Neen. Extra koelvloeistof. Zón blok is toch nog wel een hele 'winkel' met spullen. Niet dan? Een bovenliggende nokkens die door een ketting aangedreven wordt, twee inlaatkleppen per cilinder en een uitlaatklep. Een robuuste krukas, met onder 76 graden geplaatste krukappen. Het wetsump smeersysteem, een waterpomp etc. en dan geen mechanische bijgeluiden? Knap hoor!

Zelfs met schakelen hoor je niets. Een nadeel is misschien de open ketting. Een keurig O-ring exemplaar, dat wel, vergt misschien wat meer aandacht, maar is vaak voor een dergelijke off-road getinte superbike toch wel aan te bevelen. Maak je een trip naar Tamanrasset dan kun je beter een reserve ketting en tandwielen meenemen dan een extra cardan.

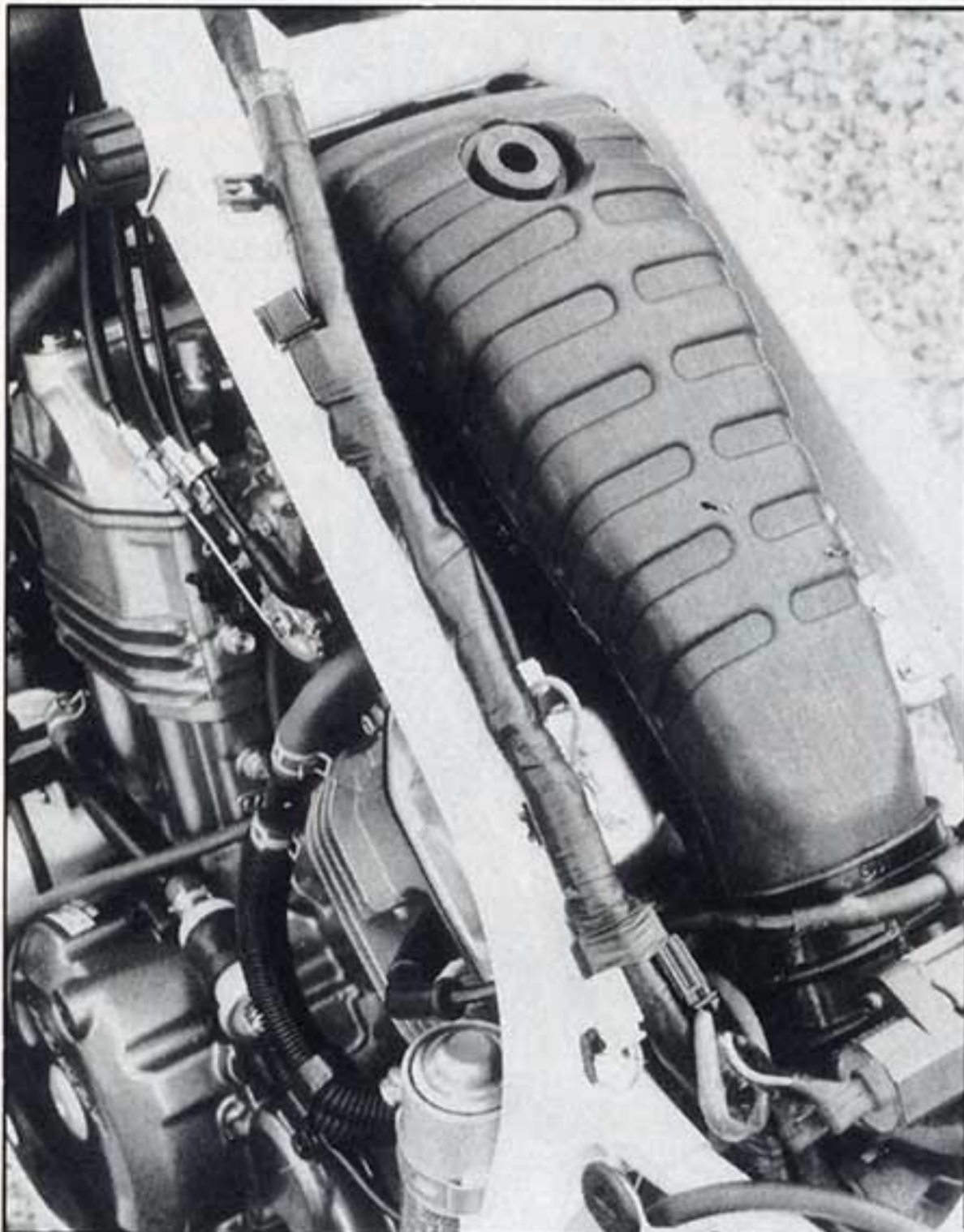
Complete dessertmachine

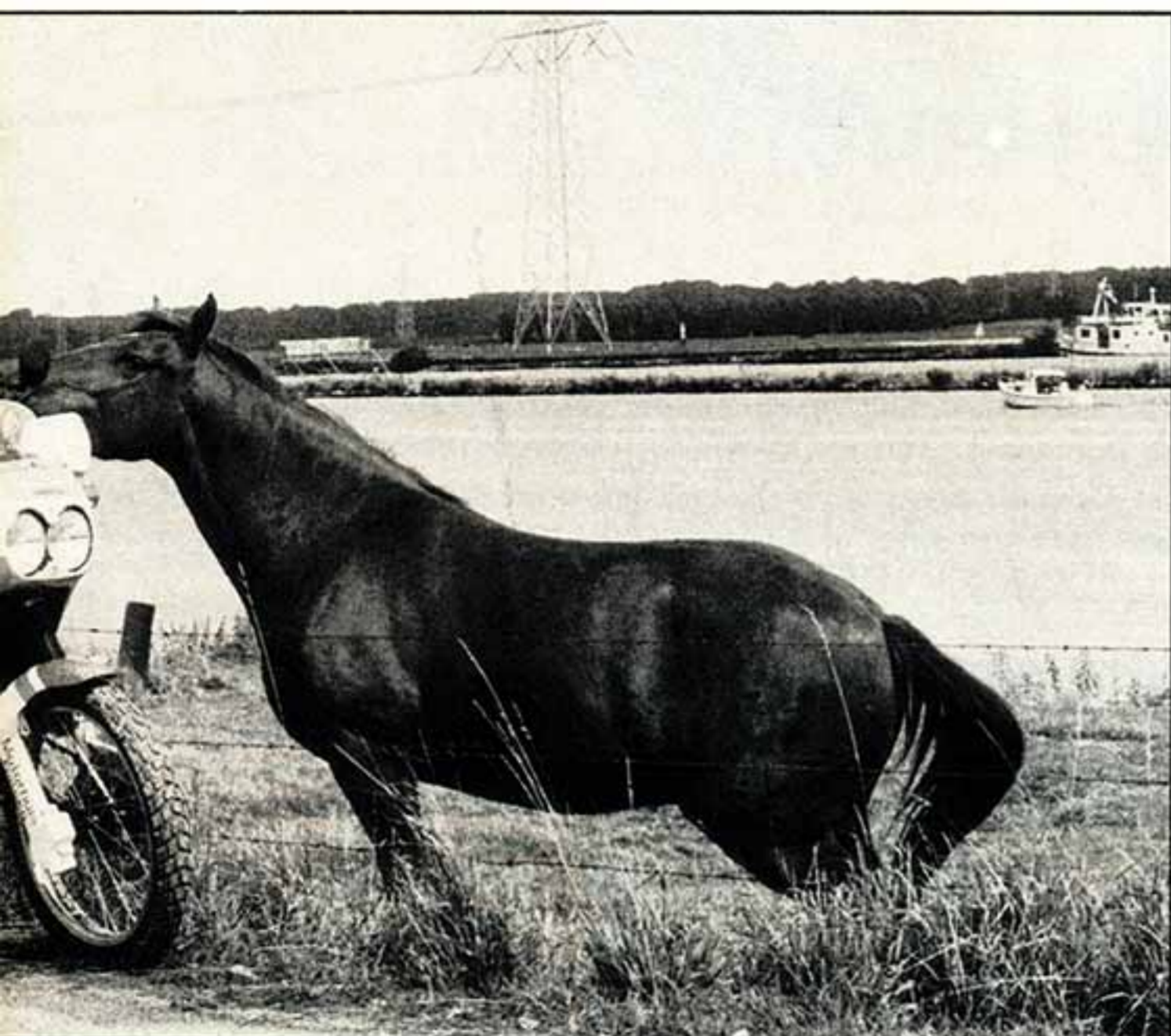
Als je van plan bent om echt een woestijntrip te maken dan heb je nog wel even wat werk, al moet het wel kunnen. De veerwegen van de Africa Twin zijn op flinke knipgaten berekend. De luchtondersteunde voorvork heeft een diameter van 43 mm en kan 230 mm inveren. Dat werkt. Achter is de XRN voorzien van Pro Link in Delta uitvoering wat zoveel in-



houdt dat de link lager geplaatst is om aan de bovenkant van de demper wat meer ruimte te creëren voor ander noodzakelijke zaken als een goed luchtfilter bijvoorbeeld. Overigens steekt het onderste punt van het linksysteem beslist niet buiten de alu-grondplaat uit dus blijft alles mooi uit de weg van stenen en andere obstakels. De veerweg achter bedraagt 210 mm en dat is een heel eind voor een dergelijke motorfiets. Dat is een waarde die in de crosswereld het best zou doen.

De aanzuigkoker voor het luchtfilter zit onder de tank





Ondanks de Delta veerpositie is de zithoogte niet echt laag: 880 mm is voor mannen van 175 cm goed te noemen. Ben je wat kleiner dan moet je bij het stoplicht al snel gaan verzitten en de machine met een bil in evenwicht houden. Staat een stuk minder macho, maar helpt wel. Gaston Rahier en Cyril Neveu zijn daar meesters in en die kunnen met zón scheurrijzer toch best een stuk zandweg verzetten. Er is voor de kleintjes onder ons dus nog hoop! Voor en achter is de XRN voorzien van schijfremmen, die werken perfect. Aan de voorkant is de schijf keurig achter een beschermkap geplaatst. Een kap die voorzien is van een luchthapper, voor extra koeling. De rem is zondermeer goed, een tikkie agressief misschien, maar rekening houdend met dat gegeven, toch goed te doseren. De schijfrem in het achterwiel vond ik de best doseerbare schijfrem op een off-roadbike tot nu toe. Vaak rem je een lichter type motorfiets snel 'dood', waarschijnlijk zorgt het hoge eigengewicht van de twin ervoor dat dat net niet gebeurt. Prima.

Over styling hoeven we de Japanners niets meer te vertellen: zelfs mijn collega Co Wichard vindt de Africa Twin mooi! En die moet eigenlijk niets van off-roadachtigen hebben. Een Transalp vind ik een van de motorfietsen om te hebben - in de blauwe uitvoering wel te verstaan - en met de Africa Twin doet HRC daar nog net even een schep bovenop. 'Sportiever' is een zwakke afspiegeling van het verschil tussen beide fietsen. Een XRN is een geheel andere motorfiets. De perfect aan de 25 liter tank aansluitende stuurkuip is aan de voorzijde voorzien van twee verlichtingunits. En, rijdend in de donkere nachten van Afrika, kun je

best een beetje licht gebruiken. Die 25 liter in de tank zorgen voor een actieradius van zón 440 kilometer. Dás voor Paris-Dakar net niet voldoende. De zijschilden onder de buddy moeten dan even omgebouwd worden tot echte tanks. Misschien een leuk klusje voor Tommy Masumoto. En dan weet ik voor je in Waalre nog een adres waar je een leren gereedschaps tasje kan kopen. Pierre Karsmakers heeft dat nu toch niet meer nodig. Past precies op het bagagerokje.

De buddy heeft aan de bovenkant een suede-achtige laag, zit fijn stroef - ik bedoel dat je tijdens remmen en accelereren, mooi op je plaats blijft zitten - dás heel prettig. Het stuur vind ik het minste aan de XRN; het model is me iets te hoog en dan vind ik de goudkleurige verf niet materiaalvast. Dat is zonde. Overigens is het stuur wel in rubberblokken gemonteerd en je voelt dan ook niets trillen. Zelfs de voetsteunen hebben extra rubber 'vloerbedekking' en overal waar je maar even met je voeten of benen in aanraking met hete motoronderdelen zou kunnen komen zijn beschermkapjes gemonteerd. Ook voor de duo-Jen of Jo. Overzichtelijk is het woord dat op het instrumentenpaneel past. 'Overdone' is het volgende woord. Een oranjelampje waarschuwt als je zón 250 kilometer afgelegd hebt, na nog eens 100 km gaat het licht op rood en dat blijft branden totdat de linker en de rechterkraan aan de tank geen benzine meer doorlaten. Een reservestand kennen de kranen niet vandaar het 'stoplichtsysteem'.

Rijden met de XRN

Het enkelvoudig gesloten wiegframe

geeft aan de twin een prima stevig rijgevoel. Daarbij moet ik zeggen dat de motorfiets een tikkie aan de lange kant is en stukken beter rechtdoor gaat dan afdraait. Op de verharde weg heb je daar geen moeite mee, maar in het terrein valt een korte bocht niet echt kort te nemen. Een gevoel dat we al kenden van de P-D fietsen. De vering is zeer goed voor zijn taak berekend en je kan dan ook flink snelheid maken op een - overzichtelijk - pad. Accelereren doet de twin als een comeet en het lijkt wel of ie blijft gaan! Op straat vind ik de zithoogte wat te hoog en geef ik de voorkeur aan de Transalp, dat maakt in 't terrein niks uit. Staande op de steunen moet je wel oppassen met een onverwacht gat of knip, je kan dan je knieën tegen de tank stoten. Ik werd aangenaam verrast door de 'terreinligging' al zou ik zón motor voor het off-roadwerk in Nederland en België niet willen. De Edy Orioli replica is prachtig om te zien, goed voor het wijdopen terrein, de woestijn dus. De banden zijn van Dunlop Japan en geven in 't terrein niet aan de grond door wat de Africa Twin eigenlijk wil: zo hard mogelijk rechtdooruit!

Imponerend is de motorfiets zeer zeker wel en bij het rijden op de boulevard zeker een eyecatcher. Als ik het moest doen dan had ik liever een Transalp voor 't woon-werkverkeer (rot woord, ik heb een hekel aan 't werkwoord werken) en voor mijn off-road klussen een XR 600. Wie maakt er nou zón mooie Africa Twin stinkend smerig?!

TECHNISCHE GEGEVENS

Motor: vloeistofgekoelde viertakt V-twin, cilinders staan onder een hoek van 52 graden, één bovenliggende nokkenas aangedreven door een ketting. Drie kleppen per cilinder. boring x slag: 79 x 66 mm

comp. verhouding: 9.4 : 1

carburatie: 2 x Keihin CV 34 mm

ontsteking: CDI

smeersysteem: wet-sump

Transmissie: primaire overbrenging d.m.v. tandwielen, meervoudige natte platenkoppeling met kabelbediening, vijf versnellingsbak met klauwschakeling. Secundaire overbrenging d.m.v. O-ringketting.

Rijwielgedeelte: enkelvoudig gesloten wiegframe, onder het motorblok dubbeluitgevoerd uit ronde buis.

veersysteem: hydraulische voorvork met luchtondersteuning (43 mm), veerweg voor: 230 mm

achter: Pro Link, demping traploos met schroevendraaier instelbaar.

veerweg achter: 210 mm

Maten: lengte: 2225 mm

wielbasis: 1555 mm

breedte: 875 mm

grondspeling: 275 mm

zithoogte: 880 mm

balhoofdshoek: 62 graden

naloop: 113 mm

gewicht: 220 kg (met volle 25 liter tank)

prestaties: 57 pk bij 8000 t/pm

topsnelheid: 165 km per uur

benzineverbruik: tussen 1:16 en 1:20

prijs: f 15.000,—

verkrijgbaar bij: Motorhuis Geleen bv.
Rijksweg Noord 19-25
6162 AA Geleen