



Avgassystemet i rostfritt stål är en ny typ som Honda tog fram till denna modell. Pro-linken fungerar godkänt, och skivan har bra bett.

Trots sin tyngd är Africa Twin skojig i gruspropar ..



Kåpan är försedd med snabbspännen för att lätt kunna lossas. Tror Honda att maskinen ska krångla så ofta ...?

Den afrikanska siamesesen

Stark som en ardenner och smidig som en katt. Det är Hondas recept på sin nya hoj för "adventure sports": Africa Twin. En Paris-Dakar replica "för gatan". Men kan denna tvilling hålla sina syskon på sängkanten? Njaj, vi tycker att den siamesiska tvillingen borde utsättas för en sträng bantningskur...

– Av Clifford Johansen –

Vridet i cykeln är enormt, och den är relativt lätthanterlig.

Transalpen kom, såg och sågades av dem den var tilltänkt för: skogsåkarna. I gengäld fick den en helt annan köpgrupp än vad Honda hade väntat sig: touringåkarna. Därför har de nu beslutat sig för att ta ih Africa Twin till Sverige, en hoj som sålts på kontinenten i ett års tid.

Likheterna utseendemässigt mellan de båda hojarna är stora, men där upphör också alla likheter. Medan Transalpen är en touringhoj i grusförpackning, är "Twinen" en optisk kopia av fabriakens Paris-Dakar racers.

De bästa nyheterna på "Twinnen" är skivbromsen bak, en pakethållare som tål 20 kg packning, längre fjädringsväg och att den uppborrade v-twinen fått mer vrid i botten.

Storväxt

Africanen är hög att "kliva upp på", föraren sitter upprätt på cykeln, inte i. Men väl uppe finner sig föraren snabbt bekvämt tillrätta. Reglagen finns där man vill ha dem och fungerar "logiskt". Frambromshandtaget är inställbart i tre lägen. Instrumenteringen består av hastighetsmätare till vänster och varvräknare och temperaturmätare till höger. På vänster sida finns dessutom de sedvanliga varningslamporna och två lampor för bensinnivån. Någon reservkran finns inte, så en lampa lyser när det är åtta liter kvar, och två lampor när det återstår fyra liter. . .

Den stora kåpan, skydden för händerna och de djupa urgröplingarna i tanken skyddar mot väder och vind. Kåpan styr bort all luft från bröstet, men huvudet är mitt i snålblåsen. . . Sadeln har en ny typ av "anti-glid"-beläggning och är komfortabel för två även under längre sträckor. Backspeglarna var lätta att ställa in och gick att se i genom hela registret. (Kanske därför dessa blev stulna från vår testhoj en mörk natt i Göteborg. . .)

Motorn är en vätskekyld v-twin på 647 kubik med 57 hk/7000 rpm och treventils cylinderhuvud. (Borrning x slag: 79 x 66 mm.) Motorn mullrar lätt igång när man trycker på startknappen (kick finns inte) och är helt vibrationsfri, tack vare de förskjutna vevtapparna. Bensinen matas till två 32 mm fallförgasare via en elektromagnetisk bränslepump. Vridet finns där hela tiden, motorn drar ordentligt från 3000 varv, men mattas av något en bit innan rödmarkeringen vid 8700 rpm. Noll till hundra går på 5,4 sekunder. Toppfarten på vår modell var 160, men denna fart håller hojen också



Instrumenteringen är lättöverskådlig och funktionell.

uppför många branta backar. Teoretiskt kan den gå snabbare, eftersom det vid 160 km/t finns mer än tusen varv kvar att leka med. . .

Men bensinförbrukningen är ganska hög, 0,7 l/milen vid blandad körning.

Tung och smidig

Cykeln är väldigt tung att baxa omkring med. Men när man väl kommit upp på hojen, blir man förvånad över hur lättkörd den är. Smidigt och elegant går det att ta sig igenom de flesta situationer. . .

Väghållningen på asfalt är godkänd. Här är det däcken och föraren själv som sätter gränserna. En kurvig väg med lite potthål och "dä bare te å åk" . . . Den långa gaffeln med 43 mm

gaffelben (fjädringsväg 220 mm, förspång 110 mm) har luftassistans, jobbar fint och sväljer det mesta. Baksvingen (Hondas Pro-Link, fjädringsväg 210 mm) försöker hålla hjulet i kontakt med backen hela tiden och lyckas väl ganska bra. Bromsarna räcker till även för hård landsvägskörning och mattas inte särskilt lätt. Däremot låser sig hjulen ganska lätt vid terrängkörning. Fram sitter ett dubbelkolvsok med 296 mm enkelskiva, bak en 240 mm skiva.

Men Africa Twin är framför allt en "ökenracer" som kommer bäst till sin rätt på en grusväg. Det är då den upplevs som skojig. Gasa, busa, sladda och vara allmänt tokig. . . Men försök inte imponera på polarna med bakhjulsåka. Cykeln är alldeles för framtung.

"Twinnen" är försedd med en hasplåt av metall. Detta lovar gott för skogen, men verkligheten är en annan. Hojen är helt enkelt för tung för svåra skogspartier. Lätt terräng, där går det an att kånka omkring på 220 kilo, men inte ens Schwarzenegger hade haft någon glädje av en Africa Twin i skogen. . .