

3D

DICEMBRE 2000 - ANNO 87 - L. 8.000

MOTOCICLISMO



DOSSIER

HONDA AFRICA TWIN

testo di Giuseppe Gori e Roberto Ungaro
foto di Giuseppe Gori

E' nata quando erano di moda le moto dakariane, con il serbatoio grosso e una buona vocazione fuoristradistica. E' cresciuta quando si poteva andare per sentieri senza problemi, anche se poi le sue ruote non vedevano altro che asfalto. Poi quell'era finì, ma la "regina d'Africa" andò avanti a fare proseliti perché andava bene davvero, sia fuori sia in strada. E ora eccola ancora qui, fedele a stessa e, perché no, ancora capace di conquistare. Ecco la storia di una moto che ha "fatto" la storia. Ecco l'enduro che, per molti, ha tradotto nella realtà i sogni d'avventura

Mal d'Africa



● Andavano di moda le Timberland, i piumini Moncler e le copertine di Capital erano monopolizzate dai mezzi busti imbalsamati con cravatte Regimental. Erano gli anni Ottanta. Ma in tutto quel ballame dove contava solo apparire c'era anche chi sognava avventure africane, e comperava volentieri moto da enduro con improbabili serbatoioni

grandi come cisterne. Poi, come spesso accade, c'era chi conosceva solo la strada del bar e sopportava quell'ingombro fra le gambe inutilmente, ma c'era anche chi sognava di poter fare km e km senza l'obbligo di preventivare una sosta dal benzinaio. Erano gli anni in cui la Parigi-Dakar occupava pagine intere di quotidiani sportivi. Erano gli anni dove

la televisione ci faceva vedere le gesta di quei piloti lanciati come kamikaze sulle dune a 160 km/h. Le Case vivevano di riflesso, costruendo moto che sembravano uscite dalla punzonatura di Parigi, dove partiva questa mitica gara. La Honda, come sempre, si era distinta fra tutte con la splendida e plurivittoriosa NXR 750, una bicilindrica a V stret-



Ecco l'ultima versione, la colorazione 2000, che ripropone un classico di Casa Honda, i colori HRC (Honda Racing Corporation). Sono passati gli anni, ma l'America Twin ha mantenuto molto della sua immagine iniziale, aggressiva e parecchio fuoristradistica. E' uno dei pochi esempi a due ruote che non ha "ceduto" alle tentazioni della moda, che hanno imposto via via una stradalizzazione sempre più forte. Gli ingombri generali sono importanti, ma in movimento la maneggevolezza sorprende. Con due gomme giuste si può osare.

to costruita dalla HRC (il reparto corse Honda, ndr) espressamente per le aggre africane. Ma in quegli anni c'era anche un'altra regina del deserto, la BMW, che sfruttava meravigliosamente le vittorie africane per vendere bene, anzi molto bene, la R80GS. Al Salone di Milano dell'87 debutta una di quelle moto destinate a far la storia. E' una Honda, si chiama XR-V650 ed è la prima Africa Twin. Ha un motore bicilindrico con meccanica derivata dal 600 già impiegato sulla XL600V Transalp dell'anno prima, e a sua volta lontanamente derivato dal motore della turistica VT 500. Il gradimento del pubblico, che ne coglie il grande potenziale, è immediato. La vecchia, opulenta e poco guidabile

XLV750R con trasmissione a cardano è subito dimenticata e di quella bicilindrica, nata per contrastare la BMW, non rimangono che pochi esemplari nelle vetrine dell'usato. Subito, c'è chi legge nella cilindrata un limite che poi la stessa Casa riconoscerà a distanza di qualche stagione, maggiorando la cubatura a 750, ma il passo avanti è netto oltre che lodevole. La Africa Twin si dimostra subito sufficientemente potente, maneggevole e instancabile macinatrice di chilometri. Nemmeno i primi esemplari lamentano difetti gravi o problemi statisticamente rilevanti. Insomma, la classica moto nata bene. Motociclismo nella prima prova pubblicata - approfittando anche di un test in

terra d'Africa - la descrive con buona positività, apprezzando la grande facilità di guida e la guidabilità generale. Comoda, ben frenata e con un'eccellente erogazione della potenza, solo il peso in ordine di marcia e una sella posta ad altezze discriminanti sono gli unici veri difetti di una moto che - alla fine - viene venduta e gradita anche da chi non vanta stature da basket.

E subito diventa anche il riferimento per tutta la concorrenza, composta soprattutto dalle classiche, ma datate, BMW R 80/100 GS, dalle limitate Guzzi V65TT, e dalle veloci, ma poco affidabili Cagiva Elefant 750. Con "solo" 47,5 CV alla ruota l'America Twin non è la più potente, con 170,5 km/h non è la più veloce e



La dotazione di serie dell'Africa Twin è molto completa. Sopra i classici strumenti analogici circolari trova posto il contachilometri digitale, dotato di due parziali. Fanno molto "rally", ma sono anche molto comodi per il turismo. La sella è ampia, ben imbottita ed equipaggiata di una pratica copertura superficiale antiscivolo. Il portapacchi è ancorato a un supporto che funge anche da maniglia per il passeggero o, nei casi estremi, da presa per spostare il retrotreno nel fuoristrada, per esempio se si finisce in un canale di fango o sulle pietraie.

neppure i 203 kg a vuoto sono un record. La BMW R100GS sviluppa ben 57 CV e ha una velocità di 178 km/h, la stessa vecchia Honda XLV750R a cardano è più potente e veloce, e le italiane Guzzi e Cagiva sono decisamente più leggere. Però basta montare un paio di pneumatici tassellati per verificare senza dubbi la superiorità dell'Africa Twin. La moto si guida veramente bene. Per la stagione commerciale 1990 la Honda interviene profondamente ma la Africa Twin 750 non riesce a battere le "avversarie" nei singoli rilevamenti. Nel frattempo la Yamaha inizia a vendere la Superténéré, motorizzata con un bicilindrico parallelo da ben 66 CV alla ruota e oltre 185 orari, e svetta su tutti. An-

che sulla rinnovata e più stradale Cagiva Elefant 900 a iniezione che monta il motore bicilindrico Ducati.

Cambia anche la moda, e le esigenze di chi entra nelle concessionarie sono sempre più rivolte verso enduro confortevoli, veloci. Comunque più "stradalizzate" ed anche più turistiche in assoluto. Volendo però fare del fuoristrada - quello vero - l'Africa Twin rimane la scelta migliore, nonostante un peggioramento del peso (salito a 219 kg) e una taratura delle sospensioni un po' soffice.

La piena maturità di questo progetto arriva nel 1993 quando debutta una nuova ciclistica, che sposta il baricentro generale e la sella molto più in basso. Il peso viene ridotto di 6 kg e la posizio-

ne di guida migliora parecchio, grazie a sovrastrutture che lasciano maggiore libertà di movimenti al pilota.

Le prestazioni massime rispetto alla prima versione 750 rimangono sostanzialmente invariate. Anzi, forse peggiorano per via delle necessarie restrizioni allo scarico per abbassare l'inquinamento acustico. Ma il peso più contenuto e il nuovo telaio con i pesi riposizionati portano la Africa Twin a livelli di eccellenza nella guida off-road, almeno nella sua categoria di endurone. Su asfalto non è più all'altezza delle nuove e performanti BMW R1100GS (che va veramente forte al confronto), ma con la ruota anteriore sempre da 21" (quando quasi tutte le concorrenti sono passate alla ben più

stradale 19"), caratterizza sempre più nettamente l'inclinazione fuoristradistica del modello.

Fra i tanti meriti della Africa Twin non c'è solo un'affidabilità pressoché totale, ma anche un costo di acquisto e mantenimento molto conveniente nel confronto con le concorrenti, oltre a una discreta rivendibilità nel settore dell'usato. È l'unico modello sopravvissuto alla

moda delle enduro dakariane e mostra ancora una spiccata versatilità e si dimostra capace di affrontare qualsiasi percorso in fuoristrada con un indurimento delle sospensioni e due pneumatici tassellati. Per rendersi conto di quanto sia ancora largamente popolare l'America Twin basta andare a Genova, all'imbarco della nave che collega l'Europa al continente africano, per vedere ancora tante Honda bicilindriche attrezzate di tutto punto in mano a "sognatori" a due ruote.

Le alternative ci potrebbero essere, ma ruote anteriori da 19", meccaniche fin

troppo sofisticate o inutilmente potenti, sovrastrutture troppo delicate o costose, pesi eccessivi e anche prezzi d'acquisto decisamente superiori, rendono la voglia d'avventura più orientata all'uso pressoché stradale. Per cui onore alla Honda che, nonostante l'avvento della Varadero che ha il motore della VTR1000, ha mantenuto in produzione una moto così importante e storica. Anzi, speriamo che gli uffici marketing dell'Ala dorata, sia giapponesi sia europei, diano il tanto atteso segnale: va bene, rifacciamole il trucco!...

Signori, lunga vita alla Regina.

La genesi



1988

Ecco la prima Africa Twin, siglata XRV650 (prova sul fascicolo 7-1988). Affiancò la Transalp e colpì subito per la grinta volutamente non ostentata. Il doppio faro anteriore e la colorazione non lasciavano dubbi, sembrava la replica della mitica NXR750 ufficiale. Le fiancate voluminose e il grosso codino facevano il resto, perché sembravano proprio i serbatoi supplementari. Con questa moto, privati di "lusso" come Roberto Boano e il francese Sireyiol, conquistano ottimi piazzamenti nella categoria Marathon delle Dakar di quegli anni.



2000

A sinistra, la versione attuale. Le continue restrizioni riguardanti le emissioni inquinanti hanno un po' "soffocato" l'America Twin degli ultimi anni. E così, unitamente al fatto che ora esistono delle enduro ben più "dotate" a livello di motore (BMW R1150GS, Triumph Tiger...), il bicilindrico giapponese appare poco brillante se provato oggi. Rimane fantastica, invece, l'erogazione: è fluida, regolare e progressiva, non potrebbe esprimersi meglio. Di rilievo anche la ciclistica, facile pur se le sospensioni di così lunga escursione "fanno a pugni" con il rigore stradale, specie ad alta velocità. L'America Twin costa 18.045.000 di lire.



1990

Cresce di cilindrata, da 650 a 750 cc, quindi ha più CV, ma, soprattutto, più sostanza ai regimi medi. Però peggiora ciclisticamente, perché è più alta e così non si guida bene. È l'anno record per le vendite: 2.658.



1993

È forse la versione più riuscita. Esteticamente sembrano arrivare solo nuove fantasie grafiche, molto in voga in quegli anni, ma in verità il '93 coincide con un rifacimento ciclistico che dà nuova vita alla moto. Migliorano la guidabilità e la maneggevolezza, grazie a un nuovo telaio che abbassa notevolmente il baricentro. Dal 1988 al 2000 sono state vendute in Italia 16.997 America Twin.

Roberto Boano: amore vero

Di concessionari appassionati e competenti ne conosciamo tanti, ma l'amore che Roberto Boano ha verso l'Africa Twin è quasi commovente. Da anni le vende, le controlla, le modifica e ci corre: per ben tre volte le ha portate in Africa alla Paris-Dakar dove si è sempre distinto nella categoria Marathon. Tanto bravo e veloce, che Boano in tempi e modi diversi ha sempre goduto di un appoggio da parte della Casa madre. Un rapporto che gli è valso pure la qualifica di pilota ufficiale prima delle avventure con le bicilindriche. Nella foto a fianco è con la specialissima Transalp realizzata per l'ultima impresa "africana" di Edi Orioli: il Ténéré in solitario.

Questi i suoi commenti e i suoi ricordi: "Nell'86 il mio contatto con l'Africa è stato con una Honda, ma con una monocilindrica XR600R preparata. Una moto fantastica ancora oggi, con qualche aggiornamento nel motore per renderlo più potente sarebbe ancora vincente. Le BMW F650 che hanno vinto nelle ultime due Dakar le ho guardate bene, e devo dire che hanno ripreso molte soluzioni e



concetti che la Honda aveva usato 15 anni fa!" Gli anni d'oro della HRC nel fuoristrada... "Infatti, la monocilindrica non era niente a confronto con la bellissima NXR 750. La bicilindrica ufficiale era fantastica, anzi pazzesca. Non c'era un solo dado che non fosse stato costruito appositamente! Era e rimane la miglior moto da rally mai realizzata. Anche le Elefant, le BMW e le Yamaha ufficiali in tempi diversi sono state qualcosa di notevole, ma nel complesso nessuna è stata come la Honda bicilindrica. Io lo penso, ma chi ha avuto modo di fare dei paragoni ne è altrettanto convinto."

Non sei mai riuscito a scroccare un giretto? "Una volta, per fare alcuni collaudi con Edi Orioli. E non ho mai più guidato un mezzo simile, era efficace e facile in tutto.

Non era la più veloce, ma era semplicemente perfetta. Ho cercato in tutti i modi di acquistarne un rottame rimasto in Francia, conscio di dover poi comunque spendere chissà quanto per ricostruirla. Per quella moto farei qualsiasi follia!" Così hai dovuto "ripiegare" sull'Africa Twin? "Che considero la miglior moto da enduro di serie di grossa cilindrata. Nacque subito bene e non ha mai, dico mai,

dato rogne. Semplicemente indistruttibile. C'ho fatto di tutto: tre Dakar, Faraoni, campionati italiani motorally, campi da motocross e mulattiere da enduro vero! Per romperla bisogna andare contro le piante o buttarla giù da una scarpata!" Un bel vantaggio per i piloti privati. "Anche per gli utenti normali, perché in 100.000 km forse si riesce a cambiare una frizione o una candela." La versione più riuscita? "Senza dubbi l'ultima, quella tutta rifatta nel 1993, anche se già la prima 650 era molto indovinata. Quella meno riuscita è stata la prima 750. Con le sospensioni più alte e altre modifiche poco azzeccate non si guidava bene come la prima 650, e pesava anche parecchio. Poi hanno rifatto completamente la ciclistica e le sovrastrutture, e così l'ultima versione è arrivata fino ai nostri giorni, rimanendo ancora un riferimento per tutti." Bisogna ammettere però che la BMW GS è una gran bella enduro... "Non lo metto in dubbio, e su asfalto sarà anche meglio. Ma io sto parlando di "vere" enduro! Quelle che producono oggi sono troppo limitate nel fuoristrada: con la ruota anteriore da 19" e certe dimensioni ci sono troppi limiti." Difetti zero, allora? "Le prime due versioni avevano la scatola filtro troppo in basso, sulla sabbia ci voleva un filtro al giorno."

La Regina

Una moto fuori dagli schemi, una vera dominatrice delle grandi distanze, costruita per andare il più forte possibile, ma solo sul dritto. Impressioni evidenti, un motore che spinge senza affanni da tutte le parti, una moto diversa dalle agili monocilindriche da gara alla bergamasca. Tutte questi pensieri ci affollano la mente sul Chot, l'immenso lago salato della Tunisia, mentre proviamo la Honda ufficiale della Dakar, la moto di Edi Orioli, la 750 che ha vinto la maratona africana del 1988. E' la versione 1987, ancora velocissima e più affidabile del nuovo modello '88, in mano a Cyril Neveu. Certo è che la bicilindrica di Orioli non ha niente a che vedere con la piccola 650 al suo fianco. Prima di tutto la cilindrata cresce a 780 cc, la distribuzione ha 4 valvole per cilindro (invece che tre),

l'angolo dei cilindri di 50 gradi invece che di 52. I punti di contatto sono la doppia accensione, i colori di guerra sulla carenatura, l'immagine da nave del deserto e l'aspetto decisamente imponente. Salire in sella alla moto che ha appena vinto la Dakar non è agevole perchè la sella è così alta e sembra di stare un



poco appollaiati, ma non siamo scomodi. Facile l'avviamento con la lunga leva sulla destra, il rumore che esce dallo scarico pressoché vuoto è eccitante, ma esige rispetto. E con la stessa deferenza ci avviamo sulla distesa del Chot:

nessuna duna di sabbia da scalare, ma qualche buca traditora, piena di sale ancora bagnato e pronta a far da banco di prova per le sospensioni. L' Africa Twin "vera" è sorprendentemente leggera e agile, sempre in relazione alla mole. Precisa d'avantreno avanza sulla terra a più di 160 km/h senza problemi e senza quasi accorgersi della velocità, come in un tappeto d'aria. Il motore è letteralmente il migliore bicilindrico da noi provato: non è potentissimo, ma l'erogazione è di quelle che sembrano non finire mai, allunga in tutte le marce senza strappi. In questo modo fa strada e ne fa tanta senza perdere tempo con la leva del cambio. E anche il resto della moto è da premio di laurea con sospensioni dalla taratura fantastica e scorrevolissime e freni sempre gestibili.

Marco Riccardi



Se siete enduristi e volete allestire la vostra Twin per le vacanze o le escursione estrema, questo catalogo fa per voi (tel. 0049/7728/9279-0. Internet www.touratech.de)



Un'altro catalogo da consultare se volete essere pronti ad ogni avventura africana con la vostra enduro (tel. 0049/8441/18442. Internet www.AfricanQueens.de). Sotto, quadro "piuttosto" completo per questa Africa.





Sopra e sotto, due allestimenti African Queens visti al recente Salone di Monaco. In alto, accessori montati sulla moto originale, in basso, invece, una preparazione più corposa.



Il mondo Africa Twin

Il nostro Boano ha un suo sito personale www.boano.com, ancora in costruzione, dove si potrà consultare l'attività e il dinamismo del noto concessionario e pilota piemontese.

Poi c'è l'**Africa Twin Club Italia**, al quale se possedete una di queste bicilindriche dovete assolutamente iscrivervi. Il presidente è **Massimo Mattio**, e risponde allo 0175/248888, o allo 0338/6908045. Notizie, consigli di ogni natura, scherzi e una eccezionale attività di incontri e raduni si organizza - sempre attraverso il web - nel **news group IHM-Polverosi**, dove ci si iscrive attraverso il sito

www.polverosi.org. Qui la presenza di Africanisti è corposa e appassionata, e iscrivendosi nella mailing list ogni sera si scaricano decine di mail. Un club virtuale vero e proprio tutto da gustare e frequentare. Affiancato da www.lab3d.com/enduro, un sito dedicato all'enduro che sta crescendo in modo molto interessante.

Touratech e **African Queens** sono i principali produttori e rivenditori di parti speciali dedicate ai più diffusi modelli di enduro a grossa cilindrata. Tenete presente anche l'ampio catalogo statunitense della **White Bros**.

Cominciamo dalla più nota **Touratech**, un'azienda tedesca rivolta soprattutto all'utenza BMW, ma con un gamma di parti specifiche per Africa Twin e Varadero. Il loro catalogo - 300 pagine a colori di ogni bendidio - è un vero postal market di sogni e accessori più o meno utili. Decine di prodotti dedicati alla navigazione turistica e sportiva, dal semplice road-book a movimento elettrico fino alle più sofisticati GPS satellitari. Poi borse in gomma pesante impermeabile e bauli in lega leggera dall'aspetto massiccio e robusto, con portapacchi dedicati, e poi ancora serbatoi super maggiorati, cupolini e deflettori, selle speciali, fanali aggiuntivi e più potenti, sospensioni Ohlins già tarate, batterie a secco, cavalletti di tutti i tipi. Ma anche tende e prodotti per campeggio, utensili e carte geografiche. Insomma, tutto quanto può servire per fare una Sei Giorni di Enduro o il giro del mondo. E si può acquistare tutto per corrispondenza con bonifico bancario o più comodamente con carta di credito. La **African Queens** invece è specializzata sui modelli Honda enduro e per le Africa Twin è un'orgia quasi infinita. Infine un Marchio italiano, la **Riky Cross** di Busto Arsizio (VA- tel. 0331/637374), specializzata in accessori come portapacchi, cavalletti e paramotore.