



MOTOCICLISMO

Febbraio 2004
ANNO 2
€ 3,00 in Italia



ANTEPRIMA
BMW R 1200 GS

ENDURO CROSS TRIAL **MOTAR**

addio?

L'ULTIMA

africana

LASCIA UN VUOTO INCOLMABILE TRA LA TRANSALP 650 E LA VARADERO 1000. PRESENTATA NEL 1987 E USCITA DI PRODUZIONE QUEST'ANNO, NON È STATA SOSTITUITA. IMPAREGGIABILE NEL DESERTO E IN AUTOSTRADA HA RESISTITO AI FENOMENI MODAIOLI. IN QUESTO SERVIZIO LA SUA STORIA, I CLUB, I PREPARATORI

È stata il punto di riferimento per tanti amanti delle Enduro "totali", quelle in grado di affrontare con la stessa disinvoltura lunghi tratti autostradali come impegnative piste desertiche, così come il traffico cittadino. Questo almeno fino a qualche anno fa perché oggi la situazione nel panorama Enduro è cambiata. Da una parte ci sono agili e potenti

monocilindriche di media o grossa cubatura molto specialistiche (per restare nel listino Honda, la serie XR e CRF) con le quali è possibile affrontare ogni tipo di terreno, compresi, con una preparazione adeguata, anche i raid africani. Dall'altra le grosse e pesanti bicilindriche con cilindrata prossima al litro, ideali per viaggiare, ma poco propense a un utilizzo off-road (vedi

le varie BMW GS, Aprilia Caponord e, sempre in Casa Honda, la Varadero). In mezzo il nulla, o quasi. Certo la stessa Honda ha in listino, da oltre 15 anni, la validissima Transalp, ma è un'altra storia: ha una vocazione più stradale ed è più piccola di cilindrata. L'Africa Twin piace così tanto che negli ultimi mesi del 2002, quando molti concessionari facevano a gara



per "liberarsi" delle vecchie moto non conformi alle nuove normative antiinquinamento, era già introvabile presso la rete di vendita Honda. Segno che la passione per questa bicilindrica è andata al di là di ogni logica, con i potenziali acquirenti disposti a sborsare l'intero prezzo del listino (9.250 euro a dicembre 2002) senza nemmeno un centesimo di

sconto, per portarsi a casa uno degli ultimi miti su due ruote, in barba alla mancanza dell'omologazione Euro 1 che la limita pesantemente in materia di circolazione per motivi ecologici. Ma... nel deserto non c'è il blocco del traffico!

Già, il deserto. Anche se non tutti lo hanno affrontato, certamente molti lo hanno sognato e sulla scia di questo

mito l'hanno comprata.

Certo, l'età svilisce anche la regina più bella, specialmente se si considera che l'ultimo restyling risale al 1996, ed è rimasta immutata (grafiche a parte) per ben 6 anni. Questo se da un lato testimonia l'affidabilità di uno dei migliori progetti Honda, dall'altro fa venire il dubbio che la moto sia stata volutamente lasciata nel dimenticatoio,

► 1986, Honda sconvolge l'ambiente dei rally con la NXR750.

Motore: bicilindrico a V di 50°, 4 tempi, 4 valvole per cilindro, distribuzione monoalbero, raffreddamento a liquido. Cilindrata: 779,1 cc (83 x 72 mm). Potenza massima: oltre 75 CV a 7.000 giri/minuto. Peso a secco: si parlava di 160 kg.



senza ricevere alcun aggiornamento che la tenesse al passo con i tempi e, soprattutto, con la concorrenza, a dire il vero sempre meno agguerrita: poco meno di una nicchia, rappresentata quasi esclusivamente dalla nuova KTM 950 Adventure.

L'Africa Twin è così: senza troppi fronzoli, buona per andare a Capo Nord in autostrada come nel Senegal. Maneggevole in città, veloce e potente quanto basta, grazie al suo V2 750 cc a sei valvole da 60 CV, praticamente indistruttibile. Era anche una delle poche ad avere accessori "seri" come il trip master multifunzione o quel grosso paracoppa in alluminio che faceva tanto "racing", o il doppio faro tondo, col tempo passato di moda, che oggi fa quasi tenerezza, anche se rimane molto evocativo della sua destinazione. Certo non è mai stata una enduro professionale, anzi, rispetto al primo modello da 650 cc con gli anni è sempre stata maggiore la sua vocazione stradale. Ma era e rimane una delle poche bicilindriche con la quale si può osare molto in fuoristrada, più che con certe monocilindriche "imborghesite" e dal peso di poco inferiore. Impossibile elencare tutti i suoi pregi, mentre i pochi

Il sogno del deserto diventa REALTÀ

difetti sono tali solo se visti dalla parte del motociclista più incallito che sicuramente preferirà le più confortevoli endurone stradalizzate.

Il successo di questa moto è testimoniato anche dai numeri di vendita, in Italia e all'estero: oltre 25.000 sono state infatti le Africa Twin vendute in Europa dal 1988, quando venne commercializzata la prima versione, di cui 17.000 solo in Italia. Tra i motociclisti stranieri, in particolare i francesi e i tedeschi sembrano apprezzare molto le doti di questa bicilindrica.

Dalle gare africane alle strade di tutti i giorni

La storia della Honda Africa Twin inizia sulle piste del più massacrante rally africano: la Parigi-Dakar. Era il 1986 quando Honda si presentò al via della competizione con la rivoluzionaria NXR 750, una bicilindrica 8 valvole di

780 cc capace di sviluppare oltre 75 cavalli, a fronte di un peso a secco sussurrato sui 160 Kg. Piloti ufficiali erano Cyril Neveu, già vincitore con la Honda XR550 nel 1982 (e con la Yamaha XT500 nel 1979/80) e il compianto Gilles Lalay: i due fecero primo e secondo, risultato eccezionale per una moto al debutto. L'anno successivo il francese bissò il successo, con alle spalle un giovane che stava per entrare nella storia di questo rally, Edi Orioli. Il Friulano vinse nel 1988 la sua prima Dakar in sella alla stessa moto usata da Neveu l'anno precedente, al quale venne invece affidato un modello rinnovato che si rivelò molto meno affidabile (e che si piazzò comunque terzo con Lalay). Nel 1989, Lalay portò al quarto successo consecutivo l'ultima evoluzione della NXR, mentre il compagno di squadra Marc Morales arrivò terzo.

Quattro vittorie su quattro partecipazioni, ma nel 1990 Honda si ritirò: questa gara non la convinceva più. Nel frattempo qualcosa era successo nella produzione di serie...

1987, la prima

Al salone di Parigi del 1987 era stata infatti presentata quella che a prima vista poteva sembrare una replica in



► 1987, RD 03: 647 cc (79x66 mm), 57 CV a 8.000 giri/min, peso 193 kg, prezzo (1988) 9.586.000 lire. Pro: guida fuoristrada. Contro: filtro aria troppo basso (si sporcava subito), frenata, centralina elettronica sotto la sella che si guastava facilmente.



► 1990, RD 04: 742 cc (81x72 mm), 60 CV a 7.500 giri/min, peso 210 kg, prezzo: 11.385.000 lire. Miglioramenti: coppia, comportamento stradale, comfort. Peggioramenti: peso, avantreno troppo carico, baricentro alto, guida fuoristrada, serbatoio da 24 l anziché 25.



► 1993, RD 07: 742 cc, 62 CV a 7.500 giri/min, peso 202 kg, prezzo 11.829.000 lire. Miglioramenti: peso e baricentro abbassati, filtro aria alto e accessibile, sospensioni regolabili. Peggioramenti: sella più scomoda, luce a terra, serbatoio da 23 l, assenza spia riserva.



► 1996, RD 07A: 742 cc, 60 CV a 7.500 giri, peso 205 kg, prezzo (nel 2002) 9.250 euro. Miglioramenti: fari, sella più comoda, consumo. Peggioramenti: pompa benzina delicata, sospensioni non regolabili, cerchi non anodizzati. Per tutte: regolatore di tensione debole.

L'Africa d'occasione

MODELLO	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991	1990	1989	1988
XRV 750 RD 07A (96 - 02)	7.260	6.740	6.210	5.700	5.200	4.760	4.320								
XRV 750 RD 07 (93 - 95)								3.840	3.630	3.420					
XRV 750 RD 04 (90 - 92)											2.780	2.640	2.300		
XRV 650 RD 03 (88 - 89)														1.440	1.300

scala ridotta (ma non troppo) della NXR: la Honda XRV 650 Africa Twin RD03. Le parentele con la moto guidata da Neveu erano evidenti nell'estetica e nelle grafiche HRC ma, a parte questo, le differenze erano molte. Oltre all'indispensabile avviamento elettrico, la nuova bicilindrica disponeva di propulsore a V di 52° (anziché 50°) con distribuzione a 3 valvole per cilindro anziché 4, soluzioni rimaste immutate fino ai giorni nostri. La prima versione aveva infatti ereditato il motore della Transalp, opportunamente rivisto, simile a quelli montati anche sulle

VT500E e NTV 650 Revere. La Transalp, presentata nella primavera 1986, rappresentava la prima espressione commerciale della NXR, ma ne prendeva le distanze: prima enduro di serie con carenatura e parafango basso, era votata più a un turismo stradale che al fuoristrada. L'Africa Twin venne quindi presentata come vera erede della NXR. Aveva un motore da 647 cc e 48 CV effettivi alla ruota a 7.750 giri, per una coppia massima di 5,21 kgm a 5.750 giri e una velocità massima effettiva superiore ai 170 km/h. La "quartina" di vittorie alla Dakar fece

da cassa di risonanza per le vendite di questo modello, che si dimostrò molto valido anche in fuoristrada, con una affidabilità eccezionale. Dunque non solo fumo ma anche tanto arrosto! Con una astuta strategia di marketing, nel 1990, la Honda France organizzò l'operazione "50 Africa Twin a Dakar" per altrettanti privati, mentre negli stessi anni, per sviluppare la passione africana evocata da questo modello, la Honda Italia, in collaborazione con la Rally Raid Promotion, organizzò per diversi anni viaggi nel deserto, sotto il nome

Boano, il professore

In Italia il massimo esperto è Roberto Boano, una carriera lunghissima: crossista di livello internazionale, rallysta africano e oggi anche preparatore. A lui si deve la realizzazione della Honda Transalp che Edi Orioli ha utilizzato nei suoi Desert Challenge in solitaria, attraverso i deserti del Ténéré in Nord Africa, dei Gobi in Mongolia e l'Atacama in Cile. A Roberto chiediamo quali siano, secondo il suo autorevole parere, le modifiche essenziali da apportare ad una Africa Twin per fare del fuoristrada serio. "Si può fare di tutto", spiega Boano, "ma credo che le uniche modifiche assolutamente necessarie siano la sostituzione dell'ammortizzatore posteriore e della forcella anteriore. Io ho scelto una Marzocchi Magnum 50 all'avantreno e un WP posteriore. Così preparata una Africa Twin può portarti dovunque e si guida come una moto da Cross". Lui ci riesce. Certo il suo catalogo di prodotti è ben più ampio e comprende accessori esclusivamente dedicati alla guida in fuoristrada come carene e cupolini in vetroresina, serbatoi maggiorati fino a 53 litri disponibili in vetroresina, kevlar o alluminio, selle, cerchi da 18", strumentazioni, paramotori di diverso tipo e materiali, e molto altro.

Boano Moto Snc., Via C. Battisti, 73 - 12023 - Caraglio (CN). Tel. 0171 619061
www.boano.com.; e-mail: info@boano.com



di "Africa Twin Challenge", destinati agli appassionati di questa bicilindrica che potevano provare l'emozione di correre lungo una pista africana e vivere da protagonisti la loro personale avventura. Contemporaneamente cominciarono a vedersi numerose Africa Twin schierate alla partenza di competizioni rallistiche, compresa ovviamente anche la Dakar, in mano a piloti privati. Così Honda Italia approntò una versione Marathon. Venduta all'epoca a poco meno di 24 milioni di lire, era dotata di tutti gli accessori indispensabili per la navigazione e per le gare africane, compresi serbatoi per acqua e quelli maggiorati per il carburante, che raggiungevano una capacità totale di 56 litri. Il motore rimaneva praticamente



immutato, anche se la testata presentava una guarnizione più alta per poter utilizzare benzine a basso contenuto di ottano.

Arriva la seconda versione...

Come tutte le mode, anche il mito dell'Africa ebbe un deciso calo nella seconda metà degli anni '90 e i media cominciarono a disinteressarsi a questo evento.

L'Africa Twin però non ha mai smesso di piacere, anzi. Il 1990 fu l'anno della prima versione da 750 cc, denominata RD04. Il motore passò a 742 cc e i carburatori da 32 a 36,5 mm. Incrementati anche i valori di potenza e coppia, rispettivamente di 54 cavalli a 7.250 giri e 5,63 kgm a 5.500 giri (dati rile-

vati), mentre per la ciclistica venne modificato il telaio e all'avantreno si aggiunse un secondo freno a disco. A vantaggio di una migliore guidabilità su strada e di una maggiore protezione aerodinamica, le doti fuoristradistiche diminuirono.

... la terza e la quarta.

Nel 1993 debuttò la versione che è considerata all'unanimità la più bella e la più efficace anche in fuoristrada: la RD07. La nuova Africa Twin aveva infatti un nuovo telaio più leggero che ne abbassava il baricentro, carburatori Mikuni a valvola piatta da 36 mm, cassa filtro montata in alto sul nuovo serbatoio ridisegnato e meno svasato, oltre a un design più moderno con grafiche aggressive dai vivaci motivi a fiamma.

Anche la sospensione posteriore venne riprogettata, aumentando l'escursione ruota di 10 mm. Con il restyling del '96 arrivarono invece sella, cupolino e portapacchi ridisegnati, scarico di volume maggiore, e nuova centralina d'accensione, che

▶ Stephan Jaspers, titolare della African Queens, in azione con la sua XRV1000 Marathon. In questo caso si tratta di una trasformazione che utilizza il telaio e il motore della Honda Varadero.



African Queens, la soluzione italo-tedesca

Il preparatore straniero più appassionato (e affezionato) a questa bicilindrica è sicuramente Stephan Jaspers, titolare della African Queens di Geisenhausen, nei pressi di Monaco di Baviera.

Quarant'anni, un passato, ed un presente, da pilota (ha partecipato a diverse edizioni del Rally di Tunisia, oltre che all'Elba 500 e al Rally di Cartago), Stephan ha forse il catalogo più completo di accessori e modifiche per Africa Twin, la maggior parte dei quali progettati interamente da lui, forte della sua esperienza in campo rallystico, e costruiti con cura artigianale e elevati standard di qualità. African Queens



è inoltre specializzato anche nella preparazione di mezzi completi.

Una "vetrina" molto eloquente della quantità di accessori African Queens è la sua Rallye Forte 840, un mezzo pronto per le competizioni in terra d'Africa. Della RD04 da cui trae origine è rimasto ben poco. La carrozzeria è interamente realizzata in vetroresina e il motore ha un alesaggio maggiorato di 5 mm, che ha portato la cilindrata a 836 cc. I pistoni sono di provenienza statunitense, le testate sono state ampiamente lavorate e l'albero a camme è stato sostituito con uno dal profilo più spinto. Modificati anche i carburatori e

l'aspirazione, con un filtro K&N, mentre completamente artigianale è lo scarico. Il reparto ciclistico si avvale invece di forcella Magnum, ammortizzatore Öhlins e cerchi Excel, quello posteriore da 18". Pesa 193 kg, ha una cilindrata di 836 cm³ e una potenza massima dichiarata di 78 CV a 7.000 giri/minuto. Costa circa 15.000 euro a seconda della dotazione e dell'allestimento mentre il motore, comprensivo di impianto di scarico, costa 3.733 euro. Lo stesso motore montato sulla Forte è stato oggetto di interesse anche da parte di alcuni tecnici giapponesi della Honda. Risulta infatti che il preparatore tedesco abbia spedito un suo motore in Giappone dietro richiesta della Casa madre.

African Queens, Holvedastraße 9a D-85301 Geisenhausen - Tel +49 8441 18 442 Fax +49 8441 18 402. www.africanqueens.de; e-mail: info@africanqueens.de



Only Bike, passione estrema

Only Bike di Milano è un altro "covo" di specialisti della bicilindrica Honda. I proprietari, Furio Modena e Roberto Nava, realizzano modifiche, installano accessori di African Queens (di cui sono distributori esclusivi), Ricky Cross, Boano e preparano mezzi per il fuoristrada più estremo. Un esempio è proprio l' Africa Twin di Furio, una moto adatta tanto alle piste africane quanto ai percorsi di tipo Motorally. Oltre all'immancabile accoppiata Marzocchi - Öhlins, è equipaggiata con serbatoi posteriori, strumentazione professionale, fari posteriori antinebbia, carena in vetroresina, sella speciale monoposto e altri numerosi accessori, tutti provenienti dai cataloghi Boano e African Queens. Lo

scarico invece è quello di una CBR 900, opportunamente adattato dalle abili mani di Roberto, responsabile dell'officina Only Bike. La moto di Furio Modena, durante lo scorso Honda Family Festival di Misano è stata eletta come migliore special, sbaragliando la concorrenza di custom, naked e sportive, alla faccia di chi pensa che l' Africa Twin sia una moto datata e non più di moda, che ha fatto il suo tempo. Splendida la livrea rosso nera che ricorda i modelli XR, parentela sottolineata dalla scritta XR.V.

*Only Bike, Viale Monza, 73
- 20125 Milano. Tel./Fax 02 26116521.
www.onlybike.it; e-mail: info@onlybike.it*

rimarranno fino al 2002. Ma le sospensioni vennero semplificate.

È in arrivo un'erede?

La concorrenza proponeva moto sempre più potenti e stradali e Honda ha risposto con la Varadero 1000, che è tutto fuorché l'erede della Africa Twin. Così, quando nel 2002 questa è uscita di produzione, il grido di dolore si è levato altissimo.

Voci incontrollate davano però per certa l'uscita di un nuovo modello al Salone di Monaco 2002, ma non si è però visto nulla. E Honda smentisce l'arrivo di una nuova versione spiegando che il mercato delle Enduro si è polarizzato sulle cilindrata di 600-650 o 1000 cc, sebbene nulla obblighi l' Africa Twin a restare fedele ai 750 cc.

Su Internet sono anche circolate

foto di un probabile prototipo, alcuni mesi prima dell'Intermot 2002. Dal disegno si evince l'intenzione di creare delle forme più snelle con un cupolino molto simile a quello della CBR 900 e fianchi più rastremati. Ma si sa, Internet è un grande magazzino di bufale, proposte in tutte le salse. Tra le voci che girano c'è quella relativa all'acquisto, da parte di Honda, di un motore da 840



Touratech, cura tedesca per il Mal d'Africa

Sempre di origine tedesca, anche se dispone di un distributore italiano, è la Touratech, affermato marchio di accessoristica. Il suo "core business" è rappresentato dai prodotti per BMW, ma dispone di un ricco elenco di accessori, visionabili sul sito istituzionale e acquistabili presso i rivenditori ufficiali, anche per l'Africa Twin. Nel catalogo Touratech segnaliamo

i serbatoi maggiorati, i kit borse e i pregiatissimi supporti per strumentazione e GPS. Presso la rete distributiva Touratech è inoltre possibile acquistare porta road book manuali ed elettrici, trip master professionali e la gamma completa di navigatori GPS Garmin, accessori immancabili su una vera nave del deserto. Anche Touratech ha realizzato una versione personalizzata della

Africa Twin, in una brillante colorazione giallo-verde, utilizzando una profusione di accessori esclusivi.

Touratech. Distribuito da Delta Electronic srl, Via Brennero, 340 - 38100 Trento. Tel. 0461 822100 Fax 0461 826204. www.touratech.it, e-mail: info@touratech.it



Riky Cross, protezioni su misura

Ancora al fuoristrada, ma con un occhio anche all'uso turistico, è invece incentrata la produzione di Riky Cross, azienda del varesotto nata dalla passione di Riccardo Rossi.

Il suo catalogo dispone infatti di tubolari e protezioni per carrozzeria, motore, serbatoio, fano, dischi freno, destinati ad utenti sportivi che hanno l'esigenza di proteggere dagli urti le parti più esposte

della moto, tutti in alluminio e disponibili nei colori nero, bianco o cromato, ma anche cavaletti, portapacchi, portaborse e scarichi racing...

Riky Cross, Via Olgiate Olona, 13 21052 - Busto Arsizio (VA) Tel./Fax 0331 637374. www.rikycross.it, e-mail: info@rikycross.it

cc realizzato con pezzi speciali da African Queens. E Roberto Boano ci ha parlato di un GP del Brasile 2001 in cui discusse di un'ipotetica Africa Twin ideale con un ingegnere HRC di cui non ricorda il nome.

Vita di club

Anche l'Africa Twin, come tutte le moto "speciali", ha i suoi numerosi ritrovi, virtuali e non, per gli appas-

sionati. Il primo indirizzo scovato in rete è quello dell'Africa Twin International Connection, all'indirizzo www.atc.org, un ritrovo esclusivamente on line che organizza una volta l'anno un raduno Europeo. Si tratta dell'unico punto di riferimento virtuale a livello internazionale. Ben diversi sono gli scopi che animano l'Africa Twin Club Italia (www.africatwinclub.it), fondato nel

1997 da Massimo Mattio, attuale Presidente, e Roberto Boano, che ricopre la carica di presidente onorario. Pur non essendo "ufficialmente" riconosciuto dalla Honda Italia, il club in passato ha partecipato anche a raduni ufficiali organizzati dalla Casa Alata. Il club, che oggi conta circa 300 soci attivi (di cui oltre 150 in Lombardia, dove è nata una sezione collegata alla sede cen-

A cuore aperto

Una lunga e bella storia d'amore si è conclusa con una micidiale operazione chirurgica in piazza: così Claudio Ruggi ha detto addio alla sua Africa Twin, utilizzata con estrema soddisfazione per ben 120.000 km, comprensivi di viaggi in Africa. C'era un problema all'alberino millerighe di uscita del cambio, con il pignone che "giocava" in sede e per sostituirlo occorreva spalancare l'intero motore. Perché non effettuare l'operazione davanti a un pubblico e osservare come si sono ridotti i vari organi al suo interno dopo una percorrenza così elevata? Peccato che, una volta aperto il tutto, sia venuta meno la voglia di ricomprarla...



L'occasione è stata la fiera di Novegro, il paese alla periferia di Milano dove più volte all'anno si svolge un gigantesco mercatino dell'usato motociclistico (ne parliamo anche in altra parte di questo numero). Tra i mille tendoni di chi vende moto da regolarità anni 70, mezzi da GP, auto americane anni 50, scooter di tutte le ere c'era anche l'Africa Twin Club Italia. La gloriosa RD04 è stata messa su un

pedestallo tutta intera e spogliata in un attimo dagli esperti ragazzi di Only Bike, concessionaria milanese. Roberto Nava smontava pezzi con la velocità di un campione di Cubo di Rubrick e ogni volta aveva parole di elogio per tutto quello che estraeva: pistoni, cilindri, fasce, campana frizione, ingranaggi del cambio, alberi a camme, guide valvola e tutto il resto apparivano ancora talmente in buono stato da non richiedere la sostituzione: neanche le catene di distribuzione. "Normale" ha commentato Roberto Nava "su una moto come l'Africa Twin: non mi sentirete mai dire peste e corna su di lei! Il problema al millerighe è dovuto alla perdita di riporto cemen-

tificato che fa sì che il pignone mangi materiale, accumuli gioco e consumi la piastrina di fermo. Più che all'usura, come causa penserei al montaggio di pignoni difettosi."

Del resto, sappiamo di Pony Express francesi che con le NTV650 hanno coperto 500.000 km, limitandosi a cambiare la frizione a 250.000 km!

Mario Ciaccia



► Di fianco: colorazione in vivace giallo/blu, strumentazione rally, scarico racing e molti particolari ricercati: è la RD07 del segretario della Sezione Lombardia dell'Africa Twin Club Italia, Roberto Antonini, che ha percorso più di 150.000 chilometri. Più a sinistra: la vera moto da guerriero urbano, come il suo proprietario, Renzo Lanzanova. Serbatoio maggiorato, doppio scarico artigianale e colorazione verde militare per questa RD04 con all'attivo anche un paio di edizioni del mitico Elefantentreffen. Nella pagina a fianco, Roberto Boano alla Dakar.

trale), organizza uscite e incontri, oltre ad un raduno internazionale annuale cui partecipano centinaia di appassionati. Quello del 2004 si svolgerà a fine maggio sui Monti Sibillini. Qualche contatto telefonico: Massimo Mattio (Presidente ATCI), 338 6908045; Roberto Antonini (responsabile sezione Lombardia), 335 8100020; Pino Farina (responsabile sezione Sicilia), 320 4010221. Il ritrovo "virtuale" di soci e simpatizzanti è sul sito ufficiale del club, dove si possono trovare il calendario eventi, le informazioni e le foto relative ai raduni, oltre a informazioni tecniche e curiosità. Tramite

l'apposito forum, diviso in sezioni, i visitatori del sito possono comunicare tra loro, scambiandosi consigli o proposte di viaggio. Oltre alla sezione lombarda, molto attiva, nonostante la lontananza geografica, è anche quella siciliana (www.siciliainmoto.it/H_Principale/Club_Honda.htm) che, oltre a partecipare ai raduni ufficiali del club, organizza tutti gli anni un giro estivo di una settimana sull'isola. Altre sezioni sono presenti in Toscana (www.africatwintoscana.it), nel Tri-veneto (www.africatwintriveneto.it) e nelle Marche (www.africatwinclubmarche.it).

Su Internet si possono trovare indicazioni per ottenere il meglio dalla propria moto o per ovviare ad alcuni difetti congeniti. Passando in rassegna i diversi modelli si scopre che uno dei problemi che affliggeva i modelli RD04 750 e le prime RD07 era il regolatore di tensione. All'indirizzo www.qsl.net/iz7ath/moto/regolatore/regolatore01.htm trovate indicazioni su come sostituire questo indispensabile componente. Al link www.africatwintriveneto.it/voltcontrol.htm è invece indicato come installare un voltmetro, per verificarne gli sbalzi di tensione. Sui primi modelli RD07A (96-98) può invece capitare di avere problemi con la pompa della benzina, specialmente se si appartiene