

SETTEMBRE 2008
ANNO 6
€ 3,50
in Italia - mensile

ST
RA
DA

FUORI

MOTOCICLISMO 18

ENDURO

- A scuola di estrema
- David Knight, il ritorno

CROSS

- Il mondiale senza Tony Cairoli
- Europeo Supercross: ora o mai più

HILL CLIMB

- USA: la nostra incredibile Pikes Peak
- Davey Durrelle, re della montagna

DIRT TRACK E SPEEDWAY MOTO DA OVALE

viaggio al centro della terra



Husqvarna TE 310

TEST MODELLI 2009 HUSQVARNA

come vanno la TE 310 e le WR 125 e 300



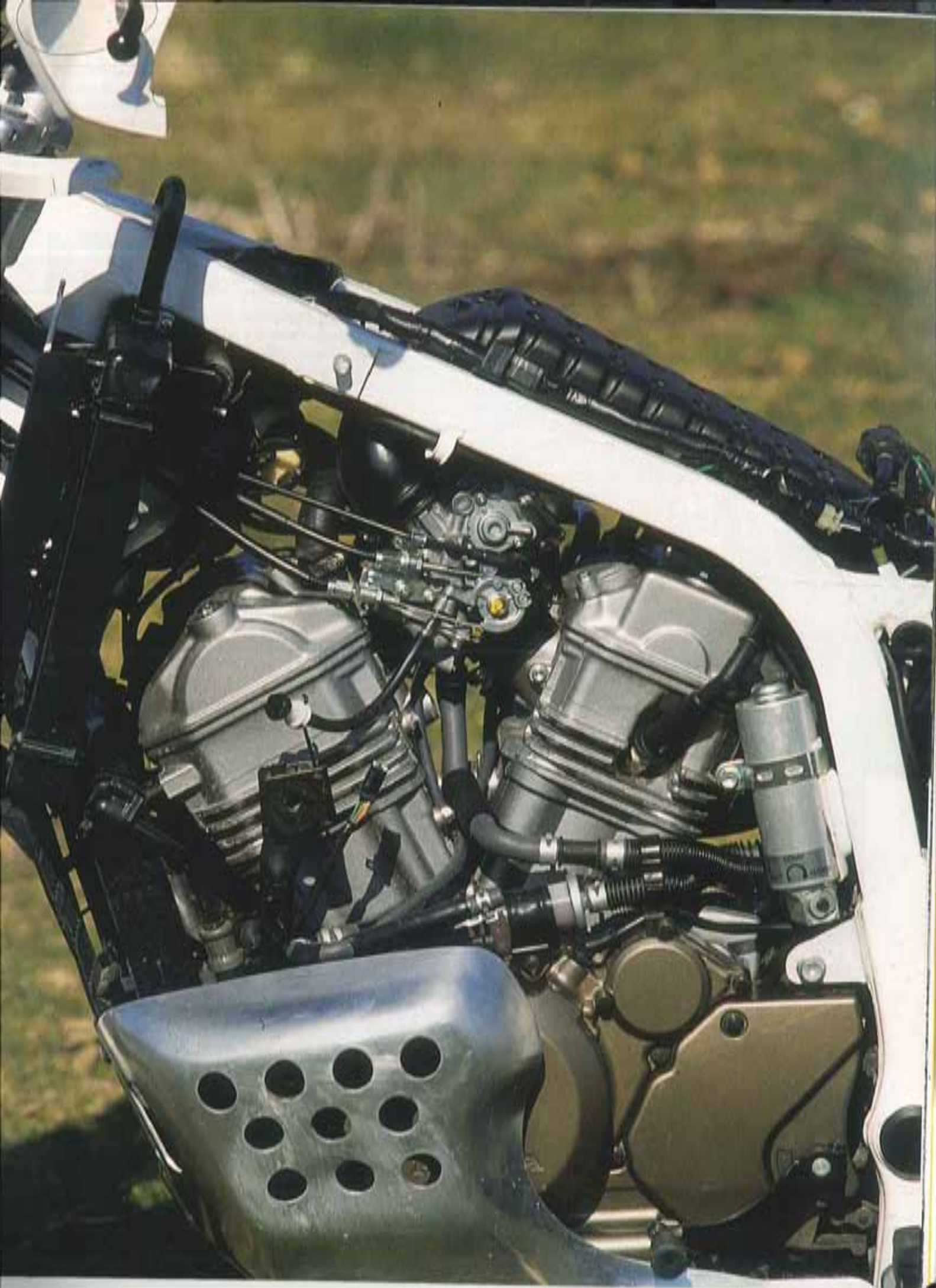
800005
9 4771722 308002
FUORISTRADA 9 2008

L'AFRICA TWIN È UNA DELLE BICILINDRICHE
PIÙ RICERCATE TRA LE VECCHIE GLORIE DEGLI
ANNI OTTANTA E NOVANTA. ROBUSTISSIMA,
HA PERÒ ALCUNI PUNTI DEBOLI

Testo Mario Ciaccia, foto Ago Belfrutto e Archivio Motociclismo



ONOREVOLE SERVIZIO



L'Africa Twin è una sorta di dinosauro nato negli anni Ottanta, uscito di produzione nel 2000 (ma disponibile ancora nel 2002) e, a tutt'oggi, molto diffuso. Questo grazie alla sua fama di mezzo robustissimo, comodo, capace di fare un bel fuoristrada e piacevole da guidare. Si trova a prezzi tra gli 800 e i 5.000 euro ed è molto più versatile della maggioranza delle maxi enduro di attuale produzione, che sono nettamente

più potenti, ma con ciclistiche al 100% stradali. Solitamente, un mezzo con 50.000 km ha davanti a sé altri 100.000 km prima di dover subire interventi importanti, per questo molti partono per viaggi avventurosi persino con la prima serie, entrata in produzione esattamente venti anni fa.

Honda ha presentato la sua prima maxi enduro bicilindrica nell'autunno del 1982, a Parigi. La XLV750R montava un originale V2 longitudinale di 45°, con le bielle sfalsate di 90° per limitare le vibrazioni e testa monoalbero con 3 valvole per cilindro. Era raffreddata ad aria, con trasmissione finale ad albero e giunto cardanico. Priva di carenatura e dotata di parafango alto, non si rivelò un progetto riuscitissimo; inoltre, Honda non la utilizzò mai per correre la Dakar, che era il trampolino di lancio delle enduro dell'epoca. Alla Dakar fece correre la NXR780, una V2 di 50° con teste bialbero a 4 valvole, raffreddata ad acqua, con trasmissione finale a catena; non aveva una vite in comune con la XLV e fu la prima enduro con carena, doppio faro e parafango basso. Vinse tutte e quattro le Dakar cui prese parte (1986-1990) ma non venne mai messa in produzione di serie. La ricaduta commerciale di tali successi era però attesissima e venne presentata nella primavera del 1986: era la XLV600 Transalp che, però, della NXR aveva solo il look con carena e parafango basso, il raffreddamento ad acqua e la trasmissione finale a catena. Il motore era un V2 di 52° con bielle sfalsate di 76°. Come la

XLV750, aveva la distribuzione monoalbero a 3 valvole per cilindro. Il telaio era un doppia culla in tubi quadri, la forcella era telescopica e la sospensione posteriore era di tipo Pro-Link, con monoammortizzatore e leveraggi per renderla progressiva. Cerchi da 21" e 17", escursione di entrambe le ruote sotto i 200 mm. Si trattava di un'eccellente moto da turismo, capace di fare un moderato fuoristrada, ma molti rimasero delusi: volevano qualcosa di più vicino alla NXR.

QUATTRO SERIE

Nacque così l'Africa Twin, presentata nell'autunno del 1987, che però era molto più vicina alla Transalp che non alla NXR. Anzi, si può definire come una Transalp irrobustita per l'uso pesante. Si tratta di una delle poche Honda nate direttamente nella sede della HRC, cosa che le dà un blasone esclusivo. Il portapacchi posteriore prometteva ben 25 kg di portata massima. Rispetto alla Transalp, il peso aumentava di 19 kg, la sella era più alta e la moto più larga tra le gambe; per le manovre da fermo e nel fuoristrada tecnico incuteva più timore ma, una volta in movimento, era molto meglio bilanciata, aveva una posizione di guida migliore e sospensioni più adatte alle alte velocità. Il successo fu immediato, ma poi uscirono la BMW R 100 GS, la Cagiva Elefant 750 e la Yamaha Superténéré, che erano più potenti. Così, in Honda fecero uscire la seconda serie dell'Africa Twin, la RD04, con motore maggiorato a 750 cc e una serie di modifiche che la resero un po' meno adatta al fuoristrada e più all'uso turistico stradale. La sensazione era di un certo peggioramento delle qualità di guida, così, nel 1993, esce la terza serie, la RD07. Quando entrò in produzione, nel 1993, sul mercato erano già arrivate le maxi enduro molto stradali e molto potenti, ma in Honda mantennero fede all'impostazione originale: i CV rimasero gli stessi, la guidabilità migliorò tantissimo grazie al telaio dai montanti superiori più bassi, che riportavano il baricentro ai livelli della 650, se non meglio. La 07A, uscita nel

1988-89 RD03 650



La prima Africa Twin esce poco dopo la Transalp, rispetto alla quale sembra la sorella anabolizzata: telaio più robusto, sospensioni da 230 e 210 mm di corsa, serbatoio da 25 litri, paramotore da guerra, look molto simile alla NXR, colori compresi. Di questa moto, esistono due sigle da abbinare a XR650: la J è quella del 1988, la K del 1989. Ne venne prodotto un kit Marathon, comprensivo di serbatoio da 45 litri, serbatoi posteriori e paramotore con serbatoio per l'acqua, dedicato a chi voleva correre la Dakar.

1996, rappresenterebbe un passo indietro - sospensioni non regolabili - ma migliora i consumi e l'illuminazione notturna. Per comprarla usata, ci sono due posti ideali, soprattutto per la loro esperienza nella preparazione offroad (sospensioni, viaggi africani, ecc.): Boano Moto (Via C. Battisti 73, Caraglio-CN, tel. 0171-619061, info@boano.com) e Onlybike (Viale Monza 73, Milano, tel. 02-26116521, info@onlybike.it). La chiacchierata l'abbiamo fatta con i ragazzi di Onlybike che, tra

l'altro, stanno preparando l'Africa Twin con la quale Francesco Catanese correrà il Rally dei Faraoni, a ottobre.

Quale Africa Twin consigliate per fare fuoristrada?

"Di solito, la 03 viene considerata la più adatta, per la qualità del suo telaio, il peso più basso tra le quattro sorelle, il paramotore più robusto e le sospensioni a maggiore corsa, ma si tratta di sfumature. Basti pensare che Catanese corre con la 04, che sarebbe la meno apprezzata..."

1990-92 RD04 750

È l'Africa con l'aspetto più paffuto: in pratica, è una 650 ingrassata di 10 kg. La forcella perde 10 mm di escursione, il freno anteriore guadagna un secondo disco, la carena è più protettiva, i fianchetti imitano i serbatoi posteriori delle dakariane, il telaio è in metallo meno pregiato, il paramotore non è più in pezzo unico ed è meno spesso.

Se saltate al volo da una RD03 a una RD04, la moto risulta molto più pesante e alta di baricentro. Alla sigla XRV750 va aggiunta la lettera L se è stata prodotta nel 1990, la M se risale al 1991 e la N al 1992. Quest'ultimo modello si distingue per la verniciatura "a fiamme" e per il trip master digitale.



1993-95 RD07 750



La terza serie rappresenta la "correzione" che Honda apporta alla RD04, che aveva più coppia rispetto alla 03, ma si guidava peggio. La cura passa per un telaio tutto nuovo, un perimetrale in acciaio che contempla il filtro dietro al canotto di sterzo, anziché sotto la sella. Tutte le sovrastrutture sono nuove: la moto appare più agile e moderna. Il serbatoio viene ridisegnato, per essere meno spigoloso in zona ginocchia; nonostante ciò (e la presenza del filtro), perde solo 2 l di capacità. Il motore resta quello, con membrane del carburatore diverse; le sospensioni sono regolabili, la batteria è sigillata e il peso scende di 6 kg. Sigle: la XRV750P è del 1993, la R del '94 e la S del '95.

Queste moto sono famose per rompere sia la pompa della benzina, sia il regolatore di tensione.

"Già. Sono componenti identici a quelli di altre Honda, ma si rompono con una certa frequenza (40-50.000 km) solo sulle Africa Twin. La pompa ha una sorta di martelletto che si rompe per usura, per cui dura meno a lungo se sei abituato ad andare sempre in riserva; il regolatore dura più a lungo se elimini i tre connettori e unisci tra loro i fili con il nastro telato".

Ha senso usare componenti diversi?

"C'è chi usa il regolatore del Piaggio X9, che costa di meno, ma si rompe lo stesso e chi monta pompe più economiche, o a depressione".

Le centraline?

"La 650 usa due centraline diverse e quella piazzata sotto la sella si rompe spesso, a causa del peso del pilota. Si rimediò realizzando le centraline in tandem, cioè in pezzo unico e montandole sotto la fiancata delle 04 e 07: se comprate una 03, sarebbe meglio se le fosse stata eseguita tale modifica. La 07A ha una centralina più piccola e moderna, che



Daly Bike, specialisti mitanesi dell'Africa Twin: da sinistra, Furio, Guido e Roberto, che ci hanno dato mille spiegazioni.

dialoga con la valvola a farfalla e col carburatore (TPS), per diminuire i consumi".

La 07A fa anche molta più luce.

"Sì, ha i fari alogeni. Con una modifica, è possibile montarli anche sulle altre tre".

Consumo olio?

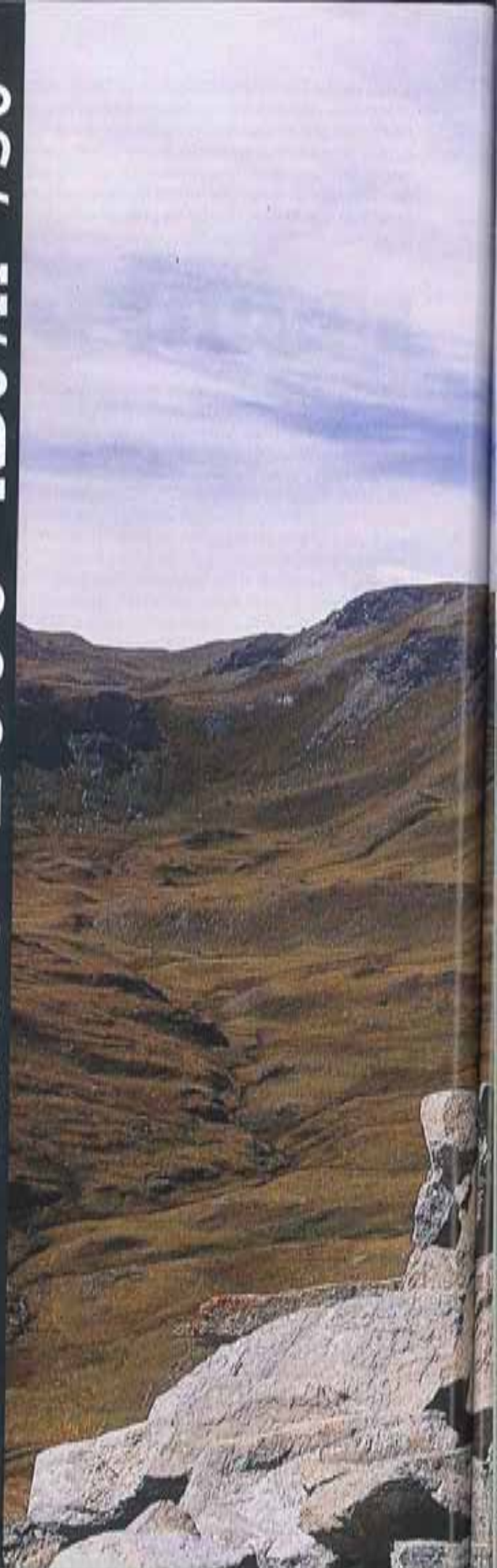
"Se queste moto vengono usate molto, in autostrada, a 140-150 orari, iniziano a bere. Del resto, in giro se ne vedono con 100-150.000 km, è normale che bevano".

Dov'è che le vecchie sono migliori delle nuove e viceversa?

"La 03 e la 04 hanno membrane dei carburatori diverse tra loro, ma che si crepano ogni 60-70.000 km. Quelle montate sulle 07 sono eterne. Al contrario, la campana della frizione delle 07 accumula gioco a livello molle e questo provoca un fastidioso rumore, che però non pregiudica il funzionamento. Così, dato che il pezzo costa 300 euro, molti si tengono la moto con questo concerto".

Le Africa Twin vengono molto usate in Africa, coi bagagli, senza rinforzi posteriori al telaio. Non si rompono mai?

1996-2000 RD07A 750



L'ultima serie, la RD07A, si riconosce, rispetto alla RD07, per avere i cerchi grigi e i motivi grafici non seghettati. Per i nostalgici delle enduro anni 80, perdere i cerchi anodizzati oro è un peccato. Le sospensioni non sono più regolabili, ma la moto migliora sul fronte illuminazione notturna (fari alogeni) e consumi (sensore TPS che permette il dialogo tra alimentazione e centralina). Le prestazioni calano, a causa di un impianto di scarico più silenzioso, massiccio e pesante e di alcuni dispositivi antiinquinamento che non permettono, tuttavia, l'omologazione Euro 1. Sarà que-

sto, secondo Honda, il motivo dell'uscita di scena della moto dal catalogo, giustificazione incomprensibile visto che la sorellina Transalp, con le dovute modifiche a un motore sostanzialmente identico, è tutt'ora in vendita e omologata Euro3. La XRV750T è la versione 1996, le altre: V (1997), W (1998), X (1999), Y (2000). Da noi, è stato possibile acquistare Africa Twin nuove fino al 2002. La Varadero 1000 non ne ha preso il posto: si può considerare un'eccellente moto da turismo stradale a largo raggio, ma l'Africa Twin appartiene a un altro genere.



"Praticamente mai, a parte qualche raro esemplare di 07, caricato come un asino, che si crepa nella zona della pompa benzina. Il telaio più pregiato è quello della 03: se lo guardi smontato, rispetto alla 04 noti maggiori rinforzi, specie sotto l'attacco del forcellone. Inoltre, è realizzato in un acciaio di qualità superiore. Però anche quello della 04 è indistruttibile, a parte quello di Catanese, che si crepa in zona sterzo perché lui l'usa in pista da cross facendo salti di 20 metri".

Le 03/04, che hanno il filtro sotto la sella, soffrono di più rispetto alle 07, che l'hanno dietro al canotto di sterzo? "Senz'altro. Quando viaggi in Africa, la scatola filtro delle prime due si riempie di sabbia molto in fretta e va pulita ogni giorno. Se lo fai, il motore non soffre".

COSA NON VA

CAMPANA FRIZIONE

Capita di sentire delle 07/07A molto rumorose a livello frizione: è colpa del gioco accumulato dalle molle nella loro sede (a destra), un problema praticamente solo acustico.



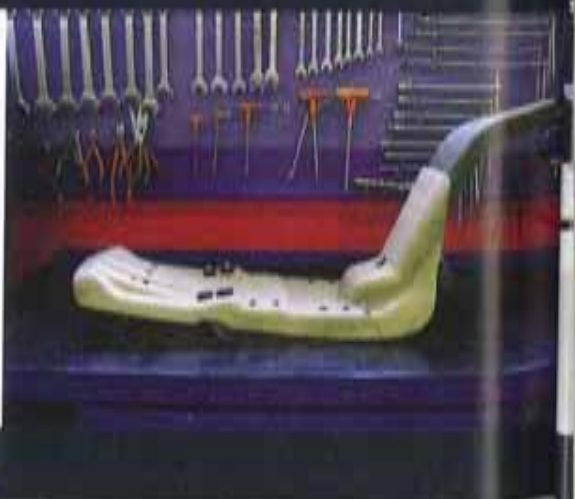
MEMBRANA CARBURATORE

Da sinistra, quella della 03, della 04 e quella delle 07/07A. Le prime due si crepano verso i 60-70.000 km, la terza è praticamente eterna. Visto che tali moto vengono acquistate con sempre più di 50.000 km, può essere opportuno chiedere al proprietario se ha già cambiato le membrane.



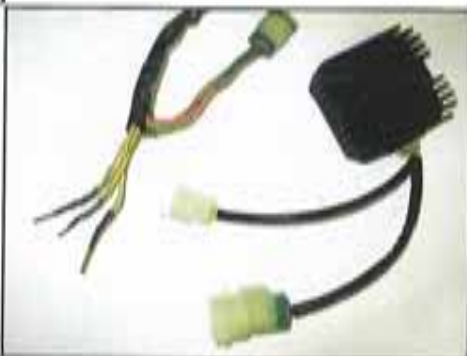
SNORKEL

Sulle 03/04, che hanno il filtro in basso, è vantaggioso montare lo snorkel che consente di prelevare l'aria da sopra il serbatoio, davanti alla sella. Purtroppo, è caro. Boano ne propone la versione in carbonio (a lato): costa 720 euro, comprensivi di base sella e scatola filtro, oltre a un giorno di mano d'opera. Ontybike (a destra) lo propone in alluminio e chiede tre giorni di mano d'opera per lavorare la cassa filtro originale (va sigillata di qui e aperta di là, dato che la presa d'aria viene completamente spostata). Visti i prezzi richiesti, la maggior parte degli "africani" preferisce tenere la presa di serie e pulire il filtro dopo ogni uscita polverosa.



CENTRALINE

Sopra, a sinistra, le due separate della 03 sono state "fuse" in un pezzo unico sulle 04 e 07 (al centro), per evitare che quella sotto la sella continuasse a rompersi. La 07A (a destra) ne monta una più raffinata, dotata di TPS, il sistema che dialoga con il carburatore per ridurre i consumi. Molti possessori di 03, appena rotta la centralina sottosella, acquistano quella in tandem della 04 e la montano al posto di quella nella fiancatina. Acquistare una 03 che ha subito tale modifica non è male...



REGOLATORE TENSIONE

A sinistra, un regolatore originale e una modifica eliminando i connettori e unendo i fili

con il nastro telato o lo scotch da elettricista. In questo modo, si rompe lo stesso, ma dura più a lungo. Il pezzo è comune a tutte e quattro le serie. In viaggio è sempre bene averne uno di scorta.



POMPA BENZINA

Quando si rompe, è possibile escluderla collegando tra loro i tubi di entrata ed uscita con un terzo tubo, più sottile, da portare come ricambio. L'operazione è facilissima sulle 07/07A (sopra, a sinistra), che hanno la pompa a vista dietro il serbatoio e più complessa sulle 03/04 (al centro), dove il sistema è distribuito negli interstizi tra serbatoio e motore e tra fiancatina e sella. Dato che costa 250 euro, c'è chi, come ricambio, si porta quella in plastica del Piaggio X9, che costa 18 euro e va collegata a un forcello già esistente su uno dei due carburatori.



modi opposti di fare fuoristrada con l'Africa Twin: sopra, Mattia Boer al Rally di Rimini 2007 (foto Edoardo Bauer) e, sotto, la RDO4 stracarica di Daniele Baretta, durante la Bergamo-Città del Capo del 2004 (foto Baretta).

