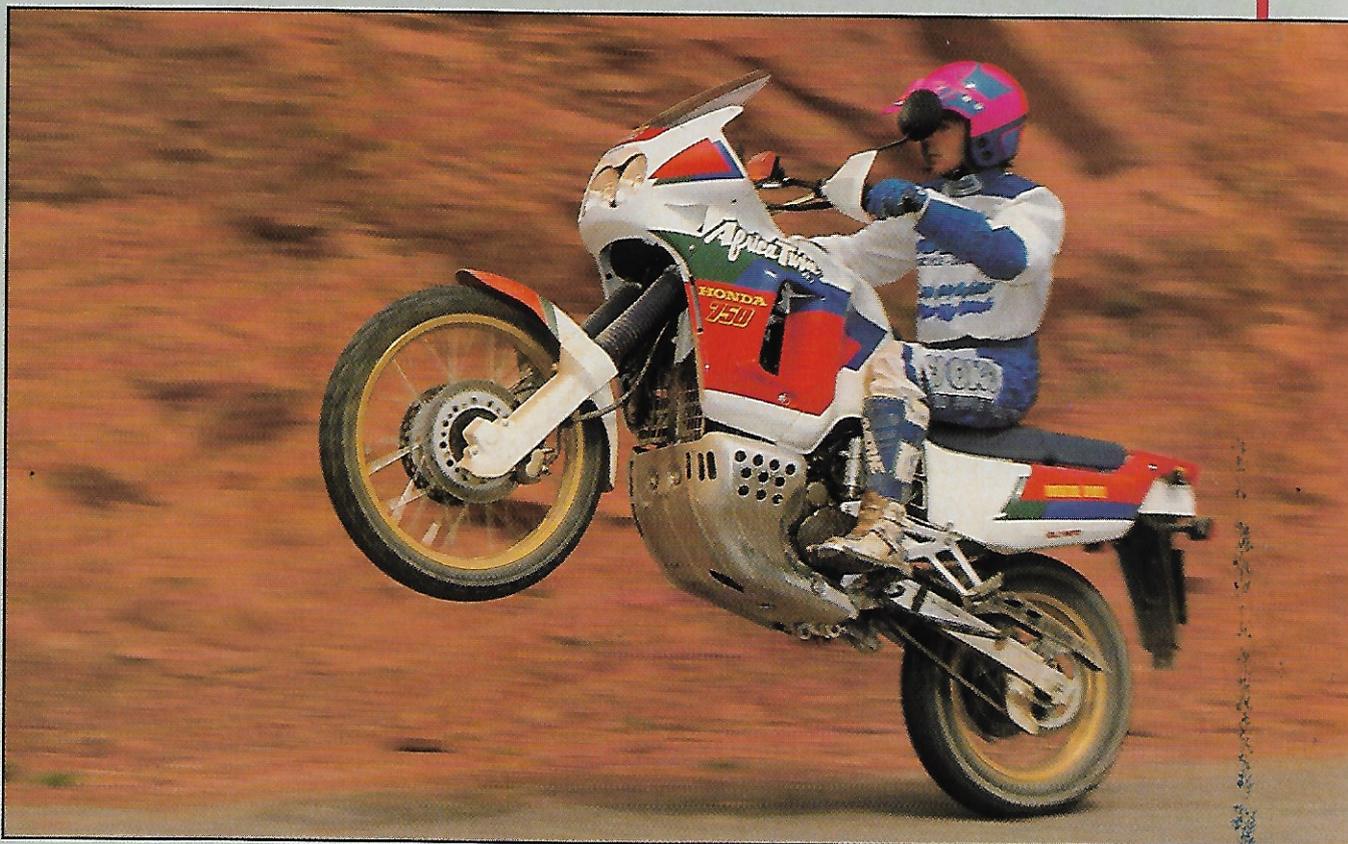




"ASFALTIZADA"

HONDA XRV 750 AFRICA TWIN



Transcurridos dos años desde su debut en el mercado, la "Africa Queen" ha evolucionado hacia la faceta que mayor uso le darán sus propietarios, que sin lugar a dudas será la carretera. Para ello ha visto como han sido reforzadas sus cualidades rúteras, en detrimento de su ya de por sí un poco recortada vida aventurera.

Para ello ha crecido en todos sus aspectos.

LA NUEVA SUPER TRAIL DE HONDA, LA REINA DE AFRICA, HA SUFRIDO UNA FUERTE EVOLUCION PARA AFRONTAR CON EXITO EL RETO DE LA COMPETENCIA. PARA ELLO HA VISTO CRECER EN VOLUMEN SU MOTOR Y TAMBIEN SU FORMIDABLE ASPECTO FISICO, A LA VEZ QUE SE HAN REFORZADO ALGUNOS PUNTOS DEBILES. TODA LA MOTO HA EVOLUCIONADO HACIA LO QUE MAS VENDE, LA FACETA DE CARRETERA. LA NUEVA XRV 750 DE HONDA SE HA "ASFALTIZADO".

MAS GRANDE

La apariencia de la nueva XRV 750 resulta más monstruosa y voluminosa que el anterior modelo, lo que le confiere un fenomenal aspecto de nave del desierto. Sus fibras son más masivas y redondeadas que antes, carenado frontal, nueva cúpula más alta, tapas laterales más hinchadas y protector de cárter más amplio, todo es de mayor tamaño y nuevo diseño, excepto el depósito que toma las mismas líneas del anterior,

aunque ha perdido un litro de capacidad.

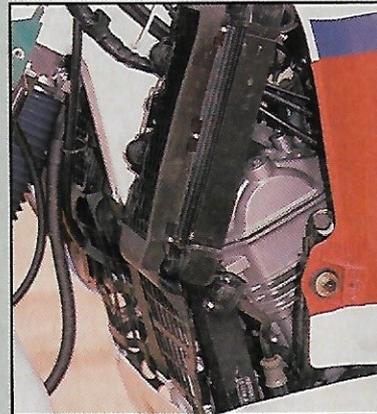
Con esta remodelación-evolución ha perdido algunos detalles aventureros, que han sido sustituidos por accesorios más vertidos hacia la faceta turística de carretera. Así, ha desaparecido el protector del disco y gran "LP" del eje delantero y ahora son un par de discos

Texto y fotos: José Codina

los encargados de la primera rueda de la moto, mientras que el posterior ha crecido para apoyar la frenada. La horquilla también ha perdido un centímetro de recorrido y ha ganado una revisión de su funcionamiento, y además continúa estando asistida por presión de aire. La cúpula del carenado ha crecido en altura para desviar el aire del cuerpo

del piloto y el funcional y gran transfin posterior en tubo de acero ha dejado paso a un menos funcional transportar plástico, preparado para soportar kilos de carga.

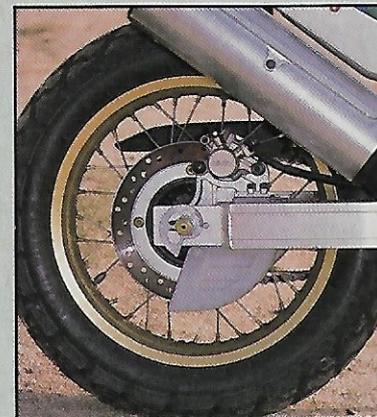
Pero nada de lo anterior ha conseguido mermar su presentación y "look" réplica "dakariana", si no que algunos elementos se han reforzado para ma



El motor ha crecido y recibe un radiador extra para el aceite, colocado bajo el de refrigeración del costado izquierdo.



La frenada está ahora confiada a dos discos de 276 mm., mandados por pinzas de doble pistón paralelo, de gran efectividad.



El freno posterior ha crecido hasta 256 mm., el basculante es más largo y el silencioso cumple las normativas de la EC-92.

er su apariencia aventurera. Ha crecido su protector de cárter motor y codos de escape, ahora desmontable en tres piezas, central y laterales, que en caso de caída en parado será lo primero que toque al suelo, salvando de males mayores al depósito... si se tiene la precaución de mantener recto el manillar.

Por supuesto que el chasis se ha reforzado y su geometría variado para su ceta más asfáltica, con lo que el conunto también ha ganado unos buenos 2 kilos de más, pasando de 185 a unos 208 kilos en vacío. Peso que la va dejando cada vez más de su vida aventurera.

nes menos. Algo similar ha sucedido con el par máximo, que ha pasado de 5,8 Kgm a 6.000 rpm. a un valor de 6,1 Kgm. a 5.500 vueltas, lo que repercutirá en una mejor solvencia del motor a bajo y medio régimen de giro, y una más agradable conducción en plan tranquilo.

Con el aumento de cubicaje el motor ha recibido un nuevo cigüeñal reforzado con las muñequillas caladas a 72 grados para evitar vibraciones, bielas mayores, culatas rediseñadas con válvulas de mayor diámetro, cambio de marchas modificado, rodamientos de bancada y cambio reforzados, al igual que los cárteres del motor, que ahora reciben 3,2 litros de lubricante y un

radiador para refrigerar dicho aceite, que cumplimenta de esta forma los dos ya existentes del circuito de refrigeración.

La caja del filtro de aire también ha aumentado de tamaño. Los carburadores son ahora de 36,5 mm. de diámetro para cumplir las convenientes normativas anti-ruido EC-92.

SELECCION NATURAL

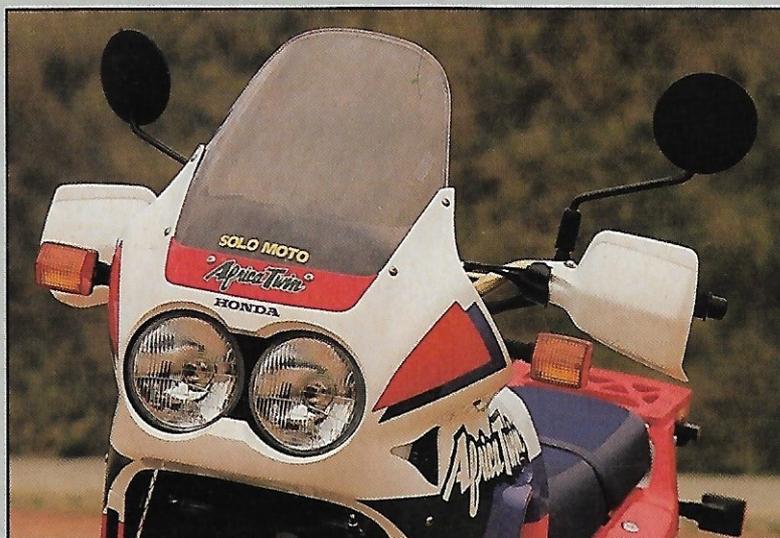
El impresionante aspecto físico de la XR750 continuará siendo el principal handicap con que se las tendrán que ver sus futuros propietarios. La moto no es

MAS MOTOR

96 c.c. más son los que ha recibido el nuevo motor de la Reina de Africa, aumentando 2 mm. el diámetro de los cilindros y 6 mm. la longitud de la carrera, quedando unas nuevas medidas de 81,0 x 72,0 mm., que dejan en 43,07 c.c. la capacidad volumétrica del bicilíndrico dispuesto en una "V" a 24 grados.

Este aumento de cilindrada no ha supuesto un gran incremento de la capacidad en la XR750, puesto que los técnicos del gigante japonés han preferido emplear los nuevos centímetros cúbicos para conseguir una mejor respuesta del motor a medio y bajo régimen, que dedicarlos íntegramente en la busca de "CaVallos".

59 CV a 7.500 rpm. es la nueva potencia del motor XR750. 2 CV más que la XR650, pero a 500 revolucio-



Las tapas laterales se han hinchado, la guantera es de mayor tamaño y con verdadero cierre por llave. El transportín no es tan funcional. La doble óptica es de halógeno y la cúpula más alta protege bien el cuerpo del piloto, aunque crea turbulencias a la altura del casco.



baja ni tampoco ligera. Sus 890 mm. de altura de asiento y los 208 kilos de peso en seco de su mole, junto a su alto centro de gravedad, no la hacen un vehículo ideal para desenvolverse adecuadamente entre el tráfico ciudadano. Un pie mal puesto, una frenada "in extremis" y el buque del concurrido desierto urbano - casi nadie te echa una mano en momentos de apuro equilibrista... ¡¡quita esa mano de ahí!!!, me dijo un taxista- perderá su deriva y su dueño la salud monetaria.

Muy a pesar de los kilos ganados y de su mayor faceta ratera, la dirección parece más ligera y la moto un tanto más fácil de meter por donde el conductor desea, aunque sus kilos no se olvidan nunca, encontrándose siempre presentes, especialmente en sus evoluciones a baja velocidad.

Ya en ruta, comienzan a mostrarse una a una las modificaciones introducidas por los técnicos de Honda. La nueva cúpula del carenado, más alta y afilada

que la anterior, resguarda bien el casco del conductor... siempre y cuando éste tome una posición de conducción con los brazos semiflexionados y el cuerpo cerca de la benevolencia del carenado. Si estira los brazos para tomar una posición más turística, el viento desviado por la cúpula forma fuertes turbulencias que hacen vibrar la pantalla del casco, de las que no escapará el casco de los conductores de más de 1,75 mts. de estatura.

El nuevo motor se aprecia más redondo que el anterior. El trabajo realizado para potenciar su gama baja y media de revoluciones entrega sus frutos desde el primer instante, respondiendo con prontitud y sin rechistar desde apenas 2.000 vueltas en tercera y cuarta velocidad - con unas vibraciones "redondas", pero con entrega de potencia continuada y progresiva-, permitiendo un empleo muy tranquilo del motor en circulación urbana

o muy turística, pudiendo dejar el cambio olvidado en alguna de estas marchas en carretera de curvas. Es toda una delicia apoyar la conducción entre las 3.500 vueltas y la zona roja, pues el motor parece de goma, con un empuje siempre continuado y progresivo, sin aparente salto hacia delante al llegar cerca del rojo, pero siempre entregando buena y dominable potencia.

En conducción alegre y también deportiva, la franja más divertida del motor está entre las 5.000 y 8.000 vueltas, permitiendo estirar el motor un poco más en caso de necesidad -corte de encendi-

do en las 9.000 rpm-, para no tener que realizar un cambio. O al contrario, dejarlo bajar de las 5.000 para sorprenderse realmente con la potencia existente a ese régimen, pues el motor siempre empuja fuerte a la solicitud del mandador del gas.

En marcha no se notan demasiado los más de 20 kilos que ha ganado con la evolución a 750 c.c.. Sólo se dejan entrever a la hora de abordar curvas lentas de primera velocidad y en las entrelazadas, en los cambios rápidos de trayectoria, donde se muestra un poco lenta y reticente a seguir la trayectoria

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA (kms/h)	Erguido 175	Agachado 182
ACELERACION (seg) SALIDA PARADA	400 m. 13,6	1.000 m. 26,0
FRENADA (Metros)	A 100 kms/h. 10	A 100 kms/h. 38
RECUPERACION (seg)	100 metros	200 metros
Desde 50 km/h. en 5º.	5,2	9,2
Desde 50 km/h. en 4º.	5,1	8,3
CONSUMOS (Litros/100 kms.)		
CIUDAD	8,5	
CARRETERA	100 kms/h. 6,5	Deportiva 9,7
AUTOPISTA	120 kms./h. 6,3	150 kms./h. 8,7

Honda XRV 750 Africa Twin

Cilindrada: 743,07 c.c.

Potencia: 59 CV/7.500 rpm.

Velocidad máxima: 182 kms/h.

Precio: 1.150.000 ptas.

Lo mejor: confort de marcha

Lo peor: altura asiento y peso

www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com



ue llevaba. Aun así la XRV se muestra muy precisa de meter en todo tipo de curvas, siguiendo la trayectoria elegida por el piloto y hasta pudiendo rectificar dentro de ella si se va algo pasado. La modulabilidad de los frenos permite entrar actuando sobre ellos en las curvas, para soltarlos una vez ya se tiene la moto colocada en la trazada.

El doble disco delantero es mucho más suave y dócil que el gran "LP" de la XRV 650, y al mismo tiempo conserva su roz y contundente tacto en la parte final del recorrido de la maneta, para así contentar también a los propietarios más deportivos. El disco posterior es algo más brusco que sobre el anterior modelo, bloqueando con cierta facilidad la rueda posterior, pero esto queda compensado en conducción a fondo, pues se puede aprovechar al máximo su potencial, sin que de muestras de desfallecimiento, apoyando soberbiamente la actuación del doble disco delantero.

El confort de marcha sigue siendo excelente sobre la Africa Twin, gracias a

sus confortables suspensiones -mejores y más efectivas que cualquier moto 100 x 100 de turismo-, amplio y mullido asiento, fenomenal iluminación -dos faros halógenos y alternador de 360 W. de potencia-, buena posición de conducción y gran protección del carenado y del depósito hacia el cuerpo y piernas del piloto, aunque los pies quedan al descubierto... pero, ¡eh! que no estamos hablando de una moto turística, si no de una moto trail, pero que ha evolucionado enormemente hacia la carretera, hasta convertirse en una moto prácticamente de turismo.

Una moto de turismo preparada para largas distancias, inagotable, sin vibraciones, comodísima, con buena autonomía, ideal para surcar sobre ella cualquier tipo de carreteras, desde las más bacheadas rutas comarcales a las más rápidas nacionales o autopistas, y hasta dispuesta a socorrer las ansias deportivas de su piloto... cuando el espíritu y la carretera lo permitan.

En lo que respecta a sus prestaciones, no han sufrido un gran aumento, puesto



LA HONDA XRV 750 AFRICA TWIN FRENTE A SUS RIVALES

Marca y modelo	Motor/Tipo/Distribución	Diám.X Carr.	Cubicaje	Potencia máx.	Par máximo	Sus. del.	Sus. trasera	Freno del.	Freno tras.	Peso	Precio
Honda XRV 750 A.T.	4 T 2 VL 52 SOHC 6 LC	81,0 x 72,0 x 2	743,0	59,0/7.500	6,1/5.500	Hor./220	Pro Link/210	2 discos 276	Disco 256	208	1.150.000
Honda XL 600 V Transalp	4 T 2 VL 52 SOHC 6 LC	75,0 x 66,0 x 2	583,1	55,0/8.000	5,5/6.000	Hor./200	Pro Link/190	Disco 276	Tambor 130	174	999.000
Moto Guzzi V 65 NTX	4 T 2 VT 90 OHV 4 Aire	80,0 x 64,0 x 2	643,4	48,0/7.400	5,4/6.600	Hor./260	2 amortig./160	Disco 260	Disco 260	175	805.500
Moto Guzzi V 75 NTX	4 T 2 VT 90 OHV 4 Aire	80,0 x 74,0 x 2	743,9	46,0/6.600	6,0/5.500	Hor./260	2 amortig./160	Disco 260	Disco 260	179	906.850
Cagiva Elefant 750 DF	4 T 2 VL 90 SOHC 4 Aire	88,0 x 61,5 x 2	748,1	60,5/8.000	6,30/6.000	Hor./250	Soft Damp/240	Disco 260	Disco 240	192	1.089.000
Yamaha XTZ 750 S.T.	4 T 2 LT DOHC 10 LC	87,0 x 63,0 x 2	749,0	70,0/8.500	7,6/6.000	Hor./235	Monocross/215	2 discos 245	Disco 245	195	1.181.900
BMW R 80 GS	4 T 2 BT OHV 4 Aire	84,0 x 70,0 x 2	798,0	50,0/6.500	6,10/3.750	Hor./225	Paralever/180	Disco 285	Tambor 200	184	1.110.000
BMW R 100 GS	4 T 2 BT OHV 4 Aire	94,0 x 70,6 x 2	980,0	60,0/6.500	7,60/3.750	Hor./225	Paralever/180	Disco 285	Tambor 200	186	1.305.000
BMW R 100 GS P-D	4 T 2 BT OHV 4 Aire	94,0 x 70,6 x 2	980,0	60,0/6.500	7,60/3.750	Hor./225	Paralever/180	Disco 285	Tambor 200	236	1.440.000

Honda XRV 750 Africa Twin

MOTOR

Tipo: Bicilíndrico en "V" a 52 grados, longitudinal al sentido de la marcha, 4 tiempos, refrigerado por líquido, con el cigüeñal calado a 72 grados para evitar vibraciones. **Distribución:** Simple árbol de levas en culata movidos por cadena de tensado automático sobre tres válvulas por cilindro, dos de admisión y una de escape. **Diámetro x carrera:** 81,0 x 72,0 mm. x 2. **Cilindrada:** 743,0 c.c. **Compresión:** 9 a 1. **Potencia máxima:** 59,0 CV a 7.500 rpm. **Velocidad lineal del pistón:** A régimen de potencia máxima = 18 mts/segundo. **Zona Roja:** 8.300 rpm. **Par máximo:** 6,1 Kg.m. a 5.500 rpm. **Alimentación:** Dos carburadores Keihin G de 36,5 mm. **Lubricación:** Por bomba trocoidal en cárter húmedo. **Puesta en marcha:** Únicamente por motor eléctrico.

TRANSMISIONES

Transmisión primaria: Por engranaje. **Embrague:** Multidisco en baño de aceite. **Transmisión secundaria:** Por cadena con retenes. **Caja de cambios:** De cinco relaciones. **Relaciones de cambio:** 1ª-16/37= 3,083, 2ª- 16/33= 2,063, 3ª- 20/31= 1,550, 4ª- 22/28= 1,273 y 5ª- 24/26= 1,083. **Relación final:** 48/17= 2,82

PARTE ELECTRICA

Generador: 360 W a 5.000 rpm. **Batería:** 12 V 14 Ah. **Encendido:** Electrónico CDI. **Faro:** Doble óptica halógena de 55/60 W. **Ráfagas:** Por gatillo.

CHASIS

Tipo: Simple cuna desdoblada a la altura del motor, realizada en tubo de acero de sección rectangular. **Basculante:** En tubo de aluminio de sección rectangular. **Angulo columna dirección:** 27,4 grados. **Avance:** 113 mm. **Suspensión delantera:** Horquilla telescópica hidráulica asistida por presión de aire, de 40 mm. de grosor de barras y 220 mm. de recorrido. **Suspensión posterior:** Sistema de progresividad variable Pro Link a base de bieletas de aluminio, con monoamortiguador Showa con reglaje de muelle e hidráulico, con 210 mm. de recorrido.

RUEDAS

Llantas: DID de aluminio en medidas 1,85 x 21 delante y 2,75 x 17 detrás. **Neumáticos:** Bridgestone Trail Wing en medidas 90/90 x 21 delante y 130/90 x 17 el trasero.

FRENOS

Delante: Doble disco perforado de 276 mm. con pinzas de doble pistón paralelo. **Detrás:** Simple disco perforado de 256 mm. con pinza de simple pistón. **Pastillas freno:** Sintetizadas.

CAPACIDADES

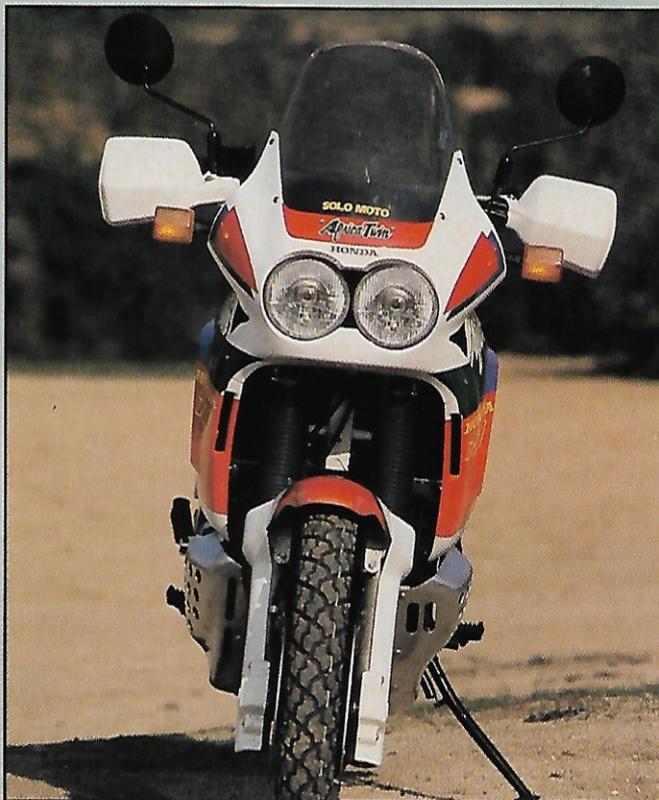
Depósito gasolina: 24 litros. **Reserva gasolina:** 8 litros. **Cárter motor:** 3,2 litros. **Circuito refrigeración:** 2 litros.

DIMENSIONES Y PESO

Largo total: 2.230 mm. **Anchura total:** 855 mm. **Altura total:** 1.440 mm. **Altura asiento:** 890 mm. **Distancia entre ejes:** 1.565 mm. **Distancia al suelo:** 255 mm. **Peso en vacío:** 208 kilos. **Peso en orden de marcha:** 233 kilos.



El gran protector del cárter motor es ahora divisible en tres piezas. La nueva XRV 750 es más ratera y turística que su hermana menor. El tablero de instrumentos es comparable al de una superbike.



que, como ya hemos mencionado anteriormente, la potencia no ha aumentado espectacularmente. Simplemente se mejoran respecto a la XRV 650, con una velocidad máxima de 182 kms/h., a los que cuesta lo suyo de llegar con la aguja del tacómetro rozando el rojo y unos buenos kms. de lanzamiento. Pero no son las prestaciones en lo que ha mejorado más la XRV 750, si no en la forma en que entrega su potencia y en lo agradable de esta entrega a todo lo largo de su régimen.

POR PISTAS

Por pocas pistas la van a meter sus propietarios. La causa es evidente y no se la deberá culpar de poseer un físico tan magnífico y propiciatorio a ser dañado a la más tonta probabilidad de sufrir una pequeña caída. Peligro al que por pistas se está mucho más cerca a causa de la irregularidad del camino.

Si ya el anterior modelo pisó pocas pistas divertidas, la XRV 750 buscará aún menos dificultades que su hermana menor.

Siempre será posible meterla por anchas pistas sin grandes dificultades, tras tomar las debidas medidas a los frenos y agarre de los neumáticos que son un 80 % de asfalto... antes de que lleguen las curvas, ya que sus kilos cuestan de detener. Conociendo sus limitaciones y tomándole el tacto poco a poco, hasta será divertido buscar algún que otro susto.

El conjunto se muestra muy noble y equilibrado. La potencia del motor hará resbalar con facilidad el grueso neumático posterior y perder la compostura al delantero, que no quiere saber nada de

QUE CAMBIA EN LA HONDA XRV 750 AFRICA TWIN

Elemento	XRV 650	XRV 750
Cubicaje	647,0 c.c.	743,07 c.c.
Diámetro x carrera	79,0 x 66,0	81,0 x 72,0
Compresión	9,4 a 1	9 a 1
Potencia máxima	57 CV/8.000 rpm.	59 CV/7.500 rpm.
Par máximo	5,8 Kg.m./6.000 rpm.	6,1 Kg.m./5.500 rpm
Zona roja	8.250 rpm.	8.300 rpm.
Carburadores	2 Keihin VD 34 mm.	2 Keihin CV 36,5 mm.
Alternador	Potencia 310 W	Potencia 360 W
Angulo dirección	28 grados	27,4 grados
Avance	113 mm.	112 mm.
Recorrido horquilla	230 mm.	220 mm.
Freno delantero	Simple disco 296 mm.	Doble disco 276 mm.
Freno posterior	Simple disco 240 mm.	Simple disco 256 mm.
Capacidad depósito	25 litros	24 litros
Peso en seco	185 kilos	208 kilos
Cárter motor	2,8 litros	3,2 litros
Radiadores	Líquido refrigeración	Líquido y aceite motor
Neumático trasero	130/80 x 17	130/90 x 17

conducción animada por pistas. La suspensión soportan bien los muchos kilos, y en los escasos saltos en que se logre hacer despegar del suelo su imponente masa, siempre se verán amortiguados con un gran equilibrio entre ambos ejes. Los frenos delanteros son fácilmente dosificables, mientras que el posterior bloquea con facilidad la rueda, aunque se le llega a tomar el tacto con rapidez.

Toda conducción divertida o todoterrena, queda al alcance del nivel de pilotaje "off road" de cada propietario, pero por lo general, sobre la XRV 750 es conveniente alejarse de pistas húmedas, pendientes pronunciadas de todo tipo y dificultades de grado medio-alto. Mejor buscar su faceta aventurera por anchas y más o menos fáciles pistas de largos horizontes, por donde colmará sin peligros las ansias exploradoras de sus usuarios.



Su silueta continúa siendo de lo más espectacular y magnánima.



A FAVOR

- Elasticidad y potencia motor
- Cualidades ruteras
- Aspecto y presentación
- Aplomo a alta velocidad
- Finura y tacto funcionamiento
- Confort de marcha
- Suspensiones equilibradas
- Frenada potente y dosificable

EN CONTRA

- Altura asiento
- Peso del conjunto
- Turbulencias cúpula
- Físico expuesto a caídas
- Transportín engorroso
- Conducción por pistas
- No tiene reserva manual



EN DEFINITIVA

Puede que la nueva Africa Twin deje perplejos a muchos de sus incondicionales, al ofrecer una potencia máxima de tan sólo 59 CV y unas prestaciones sólo mejoradas respecto a la XRV 650.

Quizás los responsables de Honda no han buscado una confrontación frente a frente con grandes trails de superior caballería, optando por seguir el camino de ofrecer un motor superagradable, dócil, humano y que seguramente satisfará a una gran mayoría de usuarios, que no ven en la XRV 750 una moto de trail, si no más bien una gran moto trail de turismo en la que lo más importante no son sus prestaciones. Cómoda, confortable, de gran suavidad de marcha, con un elástico motor y un aspecto impresionante.

Una gran moto de turismo que siempre ofrecerá la opción de olvidarse del asfalto y buscar la satisfacción personal por pistas. ◆

HONDA XRV 750 AFRICA TWIN

GUIA DEL COMPRADOR

PRECIO 1.150.000 Ptas. matriculada IVA. incluido.
GARANTIA 2 años piezas y mano de obra.
FABRICANTE Honda Motor Co. Ltd. Japón.
IMPORTADOR Montesa Honda S.A., ifno.. 93-3771000

www.motoselasicas80.com

motos clásicas

info@motoselasicas80.com