

*Especial
Novedades '88*

Honda XRV 650 Africa Twin

La reina de Africa

Hoy todas las grandes trail presumen de lo mismo, todas quieren presentarse como «reinas de Africa». De momento, sin embargo, esta corona sólo puede recaer con propiedad en la Honda Africa Twin, única heredera en línea de sucesión directa de la NXR vencedora de las dos últimas ediciones del Paris-Dakar.





Derivada de la NXR 750 oficial de Cyril Neveu, doble vencedora del Paris-Dakar 86 y 87, arriba, y evolucionada a partir también de la Transalp, la Africa Twin es una completísima trail-deportiva de nueva generación.



Honda Africa Twin

DESPUES de haber participado y triunfado en el Rallye Paris-Dakar con sus 600 monocilíndricas, Honda retrocedía y perdía posiciones en la gran batalla del desierto en 1984 y 1985 ante la terrible ofensiva desencadenada por el «Africa Korps» de BMW. Por dos veces, Gaston Rahier y las boxer alemanas llegaban en primer lugar a la playa de Dakar. Los tiempos habían cambiado. Las bicilíndricas empezaban a escribir la moderna historia del Paris-Dakar y... Honda quería seguir participando en ello. Rotas las hostilidades, abandonadas las armas convencionales, que hasta entonces habían sido las monocilíndricas, y mientras Cagiva y Yamaha experimentaban con sus bicilíndricas o tetracilíndricas, Honda pasaba el encargo de un nuevo «misil» para el desierto a su departamento de carreras, HRC.

El 1 de enero de 1986 las nuevas Honda NXR 750 bicilíndricas de HRC causaban sensación en París, el 22 de enero... en Dakar. En su debut oficial se anotaban su primera victoria, que era la cuarta para su piloto, Cyril Neveu. El 22 de enero de 1987 la NXR vuelve a triunfar con Neveu. El 14 de Noviembre de 1987 en el Salón de París se presenta, como regalo sorpresa de Navidad anticipado, la Africa Twin, y Honda declara en su dossier de prensa: «La Africa Twin es la moto de serie directamente derivada de la fabulosa NXR... Motor, chasis, equipamiento, todo en la Africa Twin se ha beneficiado de la experiencia adquirida sobre las pistas africanas y todo ha sido pensado para que pueda llegar a Dakar como la primera privada... justo detrás de las bicilíndricas de fábrica.»

No está mal. Muchos firmarían esto ahora mismo. Esta declaración de principios puede servir como un buen punto de partida para empezar a conocer a esta nueva supertrail, réplica en cualquier caso tibia y moderada de las NXR oficiales, a las que posiblemente, como se dice, podrá escoltar, pero no superar. La principal razón es porque la XRV 650, aun siendo un producto de HRC, no ha tratado de ir tan lejos en el desarrollo de su personalidad racing como una VFR 750 R o una NSR 250. La XRV no será una moto fabricada en serie limitada con precio reservado sólo a pilotos con buen sponsor como la VFR 750



Diseñado en túnel de viento, cúpula amplia y alta y doble faro halógeno, especialmente amplios los cubremanos.

R. La Africa Twin intenta ser una buena trail, con la que uno se puede animar a correr un Paris-Dakar o un raid, pero no quiere renunciar a ser ante todo una trail asequible, práctica y polivalente. En este sentido, con otro planteamiento, ofreciendo una alternativa distinta con su motor bicilíndrico, y como versión deportiva de la Transalp que sobre todo es, trata de ocupar prácticamente la misma parcela de mercado que la nueva Suzuki DR 750 Big (que puedes encontrar en estas mismas páginas).

Adventure Sports

Si en algo es réplica muy directa la Africa Twin de la NXR, es en su línea y presentación. Adventure Sports, «aventura y deporte», es el segundo apellido de la XRV 650, y son dos conceptos que se mezclan y confunden en el Rallye Paris-Dakar, el ambiente del que parece haberse escapado la Africa Twin. Pintada agresivamente con los colores de guerra de HRC para 1988, tan sólo le sobran retrovisores y le faltan números de carrera de la TSO para quedar lista para verificar.

Su envolvente carenado, fijo al chasis y que se une al depósito por medio de tornillos rápidos de media vuelta (con anillas para poder ser manejados a mano), es réplica casi exacta del utilizado en las NXR, lo mismo que la enorme y eficaz protección del motor en aluminio. Las tapas laterales, en una sola pieza, se prolongan hasta el piloto trasero. En la parte frontal del carenado encontramos dos faros halógenos de 130 mm. con rejilla antipiedras y una cúpula bastante alta y ancha que debe ser necesariamente eficaz.

La protección del piloto contra el viento, el frío o la arena del desierto se completa con cubremanos muy amplios. Los dos discos de freno tienen defensas de plástico irrompible, lo mismo que las botellas de horquilla. La capacidad del depósito, con flancos que descienden hasta prácticamente alcanzar el nivel del cárter motor, es de 25 litros. Esto permitirá una muy amplia autonomía en una utilización normal, aunque evidentemente para afrontar el Paris-Dakar habría que colocar depósitos suplementarios laterales para poder llegar por lo menos a los 57 litros de

capacidad de la NXR 750 oficial. Para enviar la gasolina hacia los carburadores se utiliza una bomba electromagnética.

La terminación de la Africa Twin supera ampliamente lo visto hasta ahora en cualquier otra trail incluidas las más recientes Suzuki DR 750, Honda Dominator o Yamaha Tenere XT 600 Z. No es sólo cuestión de pintura o del vistoso y bien rematado carenado. En la XRV el cuadro de relojes está integrado en este carenado con el mismo buen estilo y calidad que en las mejores superbikes de carretera y cuenta con velocímetro, cuentavueeltas e indicador de temperatura de agua. Junto al mismo se encuentra una pequeña consola en la que se agrupan seis testigos luminosos para reserva de gasolina, punto muerto, caballete lateral extendido, luz larga, intermitentes y presión de aceite. El aluminio se emplea con profusión en basculante, placas soportes de reposapiés (de impecable ejecución), defensa de la pinza de freno trasero y en la tija superior de dirección. El manillar, anodizado en color oro, monta una defensa de espuma antigolpes tipo cross. El escape, dos en uno, es pieza digna de admiración con sello de calidad HRC.

El equipamiento se completa con un portaequipajes trasero especialmente sólido y amplio que sigue discretamente la línea de un asiento que monta sobre el depósito para permitir una conducción deportiva en posición avanzada y que tiene superficie antideslizante. Ningún detalle se ha descuidado. A partir de ahora quien quiera intentar superar en este sentido a la Africa Twin tendrá que ofrecer de serie un «trip-master» o un compás, prácticamente lo único que falta.

«Super-Transalp»

Deriva de la NXR, como dice Honda, pero sobre todo, y antes que nada, «super-Transalp». Esta es la conclusión a la que se llega rápidamente en una revisión en profundidad de la Africa Twin. Casi totalmente oculto por el carenado, depósito y defensa inferior se encuentra el conocido twin vertical en V a 52° de la Transalp y de la nueva NTV. La terminación exterior de sus cárteres es ahora muy atractiva, en color magnesio (sólo color). Los cilindros, sin aletas de refrigeración, son completamente diferentes y más ligeros, lo mismo que las culatas. Las características bá-

Frente a frente			
	XRV 650	Transalp 600	NXR 750 (87)
Motor	V Twin a 52°	V Twin a 52°	V Twin a 45°
Cilindrada	647 c.c.	583 c.c.	779 c.c.
Diámetro x carrera (mm.)	79 x 66	75 x 66	83 x 72
Potencia (declarada)	57 CV/8.000 r.p.m.	55 CV/8.000 r.p.m.	75 CV.
Par máximo	5,8 kgm/6.000 r.p.m.	5,5 kgm/6.000 r.p.m.	—
Carburadores	2,34 mm.	2	2
Cambio	5 velocidades	5 velocidades	5 velocidades
Suspensión del.	43 mm/230 mm rec.	41 mm/200 mm rec.	43 mm/300 mm rec.
Suspensión trasera	Pro-link/210 mm.	Pro-link/190 mm.	Pro-link/280 mm.
Freno delantero	Disco/296 mm.	Disco/276 mm.	Disco/270 mm.
Freno trasero	Disco/240 mm.	Tambor/130 mm.	Disco/240 mm.
Rueda delantera	90-90-21	90-90-21	90-90-21
Rueda trasera	130-80-17	130-80-17	140-90-18
Peso en vacío	185 kg.	174 kg.	—
Peso lleno	211 kg.	188 kg.	247 kg.
Capacidad depósito (l)	25	18	57
Precio	?	1.079.000	No disponible; más de 25 millones

LASER[®]

LASER

P E R F O R M A N C E

MADE IN HOLLAND

Escapes deportivos para:

HONDA - YAMAHA

VF - 750

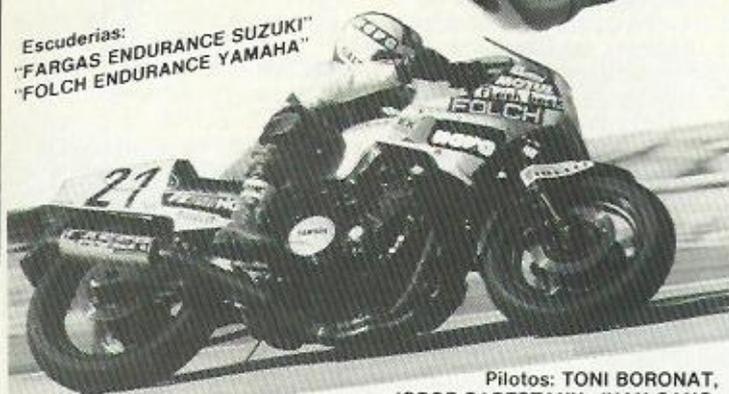
SUZUKI

KAWASAKI - BMW

K-100

UTILIZADOS POR LOS
VENCEDORES EN LAS
"SERIES DEL CAMPEONATO
DE ESPAÑA"

Escuderías:
"FARGAS ENDURANCE SUZUKI"
"FOLCH ENDURANCE YAMAHA"



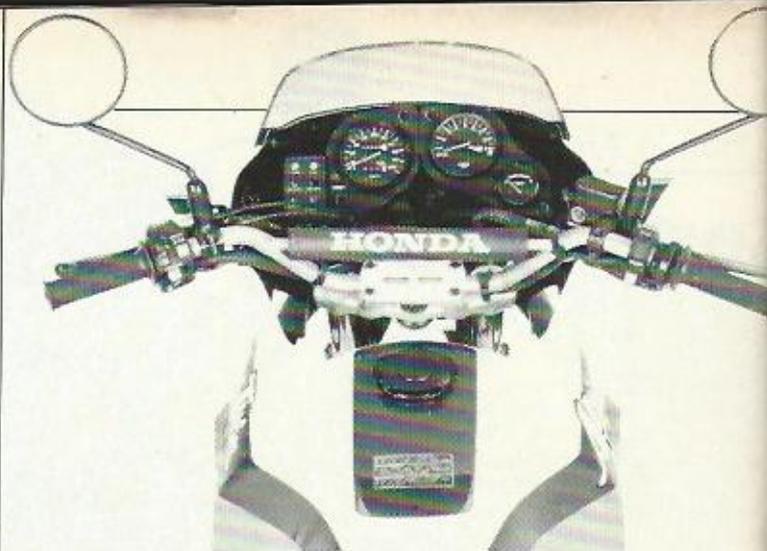
Pilotos: TONI BORONAT,
JORGE CABESTANY, JUAN CANO,
EDUARDO COTS, RUBEN DEL RIO, ECT.

HONDA	YAMAHA	SUZUKI	KAWASAKI	BMW
CB 750 F	XS 400	GSX 400	Z 400/550	K 100
900 BOL D'OR	XJ 550	GSX 550 ES	Z 550	
CBX 750	XJ 600	GSX 750 ES	GPZ 550U.	
CBX 1000	XJ 750	GSX 750/1100	Z 650/750	
VF 750 F	XJ 900	KATANA	GPZ 600R	
VFR 750	FZ 750	GSX 750R	GPZ 750U.	
	FJ 1100	GSX 1100R	GPZ 900R	
	FJ 1200		Z 1000/1	
			MK2/Z1R/J	
			1100 GPU.	
			1000 RX	

"TAMBIEN SE SUMINISTRAN REPLICAS
ESPECIALES PARA COMPETICION"

SOLICITADO EN LAS MEJORES TIENDAS O CONCESIONARIOS DE MARCAS

Una exclusiva para España de:
Cia. Internacional de Promociones s.a.
Avda. Meridiana, 354, 7ª. planta
Tel. (93) 312 00 61 (4 líneas) - 08027 Barcelona.



Impecable terminación. Los testigos luminosos se agrupan en la consola izquierda, el manillar de aluminio anodizado cuenta con protector de espuma. C. Evolución del motor Transalp, más cilindrada, potencia y par.

sicas se mantienen. Cuenta con cigüeñal con muñequillas desfasadas en 76° para evitar vibraciones, sin necesidad de recurrir a ejes de balance y con refrigeración líquida con termostato, electroventilador y doble radiador (de aluminio). El encendido sigue siendo electrónico tipo CDI con doble bujía en cada cámara de combustión. La distribución, por simples árboles de levas en culata, mandados por cadena, con tensores automáticos, y que accionan tres válvulas por cilindro, dos de escape y una de admisión. Las válvulas aumentan de diámetro considerablemente como consecuencia del notable incremento de cilindrada, 64 c.c., experimentado por este motor.

Se ha pasado de los 583 c.c. (75 x 66 mm.) de la Transalp a 647 c.c. (79 x 66 mm.). De esta forma se mejora el par, que ahora ofrece un máximo de 5,8 kgm. a 6.000 r.p.m. (5,5 a 6.000 r.p.m. en la Transalp), y se ganan 2 CV. de potencia. Honda declara 57 CV. a 8.000 r.p.m., por 55 CV. a idéntico régimen para la Transalp. No son espectaculares mejoras, pero hay que tener en cuenta que se aplican en un motor que siempre hemos considerado en nuestras pruebas como especialmente agradable, extremadamente suave, elástico y con muy buena respuesta en baja, consecuencia de ser capaz de ofrecer el 90 por ciento de su par máximo a tan sólo 3.000 r.p.m. El motor de la Africa Twin, que utiliza el mismo cambio de cinco velocidades y un embrague reforzado, con algo más de nervio en alta y con respuesta aún más plana, está claro que puede alcanzar prácticamente la perfección. Con respecto a la NXR 750, este motor, sin embargo, sólo se parece en el número de cilindros, en su disposición y en la refri-

geración líquida. No olvidemos que el motor doble vencedor del Paris-Dakar es un 779 c.c. (83 x 72 mm.), de 75 CV. declarados, culatas de cuatro válvulas, cárteres mucho más compactos, cortos y estrechos y con cilindros a 45°

Contando como base mecánica con este fiable y muy probado motor, parece natural que se haya seguido utilizando también el mismo y muy rígido chasis de la Transalp, que combina una sólida estructura doble cuna superior en tubos de acero de gruesa sección rectangular con una simple cuna inferior desdoblada bajo el motor en tubo redondo. Buscando la máxima eficacia en una utilización trail, en pistas del desierto o en asfalto, en el chasis (completamente distinto al de la NXR) terminan los puntos de coincidencia y el parecido con la Transalp.

Distinta

La distancia entre ejes pasa de 1.530 mm. a 1.540 mm (1.590



Diseñado en túnel de viento, cúpula amplia y alta y doble faro halógeno, especialmente amplios los cubremanos.

mm. en la NXR) con la adopción de un nuevo basculante de aluminio de sección rectangular de impecable factura, utilizándose un «pro-link» mejorado en progresividad y con rodamientos de agujas en todas sus articulaciones. El amortiguador de nuevo tipo, con depósito separado, regulable en precarga de muelle y en hidráulico, permite un recorrido a la rueda de 210 mm. (190 mm. en la Transalp). En la suspensión delantera los cambios son también radicales; se abandona la horquilla de 41 mm. y 200 mm. de recorrido de la Transalp, para utilizar barras de 43 mm. y poder disponer de 230 mm. útiles. No se llega a los extremos de la NXR oficial (300 mm. delante, 280 mm. detrás), pero la mejora es sustancial y la altura del asiento, 890 mm., tolerable (990 mm. en la NXR). En el apartado frenos, bajo cualquier punto de vista y considerando cualquier posible utilización en la XRV, no puede haber problemas. El disco delantero, siempre algo justo de potencia y criticado por ello en la Transalp, pasa de 276 mm. a 296 mm. de diámetro y además monta una nueva y moderna pinza Nissin de doble pistón paralelo (tipo CBR) con pastillas semimetálicas. Detrás, como era de esperar en una trail de estas pretensiones, queda definitivamente olvidado el pobre y discreto tambor de 130 mm. de la Transalp, para pasar a un disco de 240 mm. muy especialmente aligerado como el delantero, con pinza de simple pistón. Finalmente, en las llantas, para neumáticos con cámara, aunque se mantienen las mismas medidas, 21"

delante y 17" detrás, se montan gomas mixtas de última generación, previstas para velocidades hasta 190 km/h., y bujes de nuevo diseño, muy ligeros y con radios tangenciales que aseguran tensión constante.

A pesar del empleo de numerosos componentes de aluminio y del aligeramiento de motor (en culatas y cilindros), bujes o discos de freno, el peso «en vacío» de la Africa Twin, 185 kg. declarados, es casi idéntico al peso de la Transalp, 188 kg., con depósito de 18 l. lleno. A tope de gasolina, con aceite y agua, la Africa Twin debe rondar los 211 kg. (205 kg. en las mismas condiciones pero con 29 litros en el depósito es el peso de la Suzuki DR 750 Big, de 179 kg. en vacío). La NXR (87) oficial del París-Dakar, cargada con 57 litros de gasolina, declara un peso total de 247 kg.

A moto parada y después de sólo unas primeras y apresuradas impresiones «de Salón» se puede mantener por tanto que la XRV 650 es la única trail que puede ser considerada como la reina de Africa, aunque sobre todo por una simple cuestión dinástica. Como dice Honda, está derivada de la NXR de Cyril Neveu, el indiscutible «rey» del desierto, pero la replica no se ha hecho con todo rigor y no hay conexiones directas en motor, chasis o suspensiones entre esta XRV y la NXR. Sólo se han cuidado con todo detalle los signos externos. La Africa Twin es algo evidentemente distinto que no hay que confundir con una NXR «replica».

Es una trail-deportiva, una genial «super-Transalp» que ha sido generosamente mejorada, equipada y lujosamente terminada, para poder superar en todos los sentidos, dentro y fuera de la carretera, a la Transalp, la mejor trail-asfalto probada hasta la fecha, que seguirá su camino de forma paralela a la XRV 650 como alternativa más económica y de menores pretensiones off-road. La Africa Twin además deja abierta una buena posibilidad, antes no valorable en la Transalp: la de poder servir como excelente base para, con una preparación adecuada, intentar la aventura de Africa, y contando con una importante ventaja, HRC, que domina el difícil arte de ganar carreras, ya ha hecho una buena parte de esa preparación para ti, y puede que haga más; ya se habla de posibles kits de potenciación de motor. □

Augusto MORENO DE CARLOS

FICHA TECNICA

Motor: Cuatro tiempos, V Twin a 52° refrigeración líquida, simple árbol de levas en cabeza, tres válvulas por cilindro, arranque eléctrico.

Cilindrada: 647 c.c.

Diámetro x carrera: 79 x 66 mm.

Potencia máxima: 57 CV. a 8.000 r.p.m.

Par máximo: 5,8 kgm. a 6.000 r.p.m.

Carburador: Dos a depresión 34 mm.

Encendido: Electrónico.

Cambios: Cinco velocidades.

Transmisión secundaria: Cadena

juntas tóricas.

Suspensión delantera: Horquilla telehidráulica, barras 43 mm. Recorrido 230 mm.

Suspensión trasera: Pro-link. Regulable en muelle e hidráulico. Recorrido 210 mm.

Freno delantero: Disco 296 mm. Pinza doble pistón. Pastillas semimetálicas.

Freno trasero: Disco, pinza simple pistón, 240 mm.

Rueda delantera: 90-90-21.

Rueda trasera: 130-90-17.

Distancia entre ejes: 1.540 mm.

Altura asiento: 890 mm.

Peso en vacío: 185 kg.

Capacidad depósito: 25 litros.

HARLEY-DAVIDSON

SOFTAIL CUSTOM



SPORTSTER® 883 (asiento monoplaza) SPORTSTER® 883 DELUXE



ELECTRA GLIDE® CLASSIC



IMPORTADOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA
TENEMOS EN STOCK TODOS LOS MODELOS DEL 88
APROVECHENSE DEL BAJO INDICE DEL \$



MOTORCYCLES, S.A.

IMPORTADOR EXCLUSIVO
SERVICIO Y VENTA

PL.VIRGEN DEL CARMEN, 7 - Tel (964) 22 69 68
12100 GRAO - CASTELLON

TELEFONO RECTIFICADO