



# XRV750 Africa Twin

## Introduzione

Da più di un decennio transita sulle strade di tutt'Europa: si tratta della maestosa Honda Africa Twin, che da sempre svolge un ruolo pionieristico nel settore "Adventure Sports", e la cui immagine di potenza deriva direttamente dalle robustissime moto che ogni anno affrontano i rally più impegnativi del mondo. Spinta da un elastico ma potente motore bicilindrico a V, la Africa Twin è equipaggiata con sospensioni perfette per i lunghi viaggi ed una carenatura dal design tondeggiante, che conferisce a questa moto un look moderno e sportivo, offrendo un'ottima protezione dal vento - particolarmente gradita in caso di lunghi spostamenti.

Se la Dominator rappresenta il punto di riferimento per le monocilindriche fuori strada, allora l' Africa Twin ha ben diritto al medesimo titolo fra le bicilindriche. L'aura emanata da questa moto non è legata solamente alla vincente moto da cui ha avuto origine (la NXR, protagonista di numerose Paris-Dakar) ma piuttosto alla sua grande versatilità. E' stata infatti continuamente migliorata fin

dal 1988, al fine di raggiungere oggi una virtuale "perfezione". Trovargli un difetto può essere un vero rompicapo: persino l'altezza della sella, in passato considerata eccessiva, è stata lievemente abbassata per renderla sempre più accessibile a tutti. L' Africa Twin può essere quindi considerata sia una grande "Sportiva Fuoristrada" di peso contenuto, che una Fuoristrada adatta per uso cittadino.

*Presentata nel 1988 - Realizzata in Giappone - ON-OFF*





## XRV750 Africa Twin

### Scelta Cromatica

Per il 2000 l' Africa Twin si appresta a... scalare le colline del mondo intero in due nuove, vistose combinazioni cromatiche, completate da una serie del tutto nuova di particolari decorativi che sottolineano la passione per l'avventura di questa "endurona". La prima è un abbinamento di tre colori forti ed aggressivi, che accosta un rosso vivo con un blu scuro metallizzato ed un bianco brillante,

per esprimere al meglio, e senza compromessi, lo spirito "Honda Racing". L'altra è una combinazione tutta basata su un nero scuro e lucente, che accentua ed esalta la nuova grafica, per conferire all' Africa Twin quel tocco di eleganza e sofisticatezza - mentre si aggira per le strade della città come una pantera in cerca della sua preda.

#### Gamma Colori

- Sparkling Red (con Sahara Blue Metallic e Ross White)
- Black





# XRV750 Africa Twin

## Primo Piano

### Nuove Caratteristiche

- Nuove "stripes" decorative e nuove grafiche.
- Nuova colorazione.

### Caratteristiche Generali

- La Africa Twin sfoggia le migliori finiture e l'equipaggiamento più completo della propria categoria.
- Ha tutto per girare in città o per viaggiare su strada o nell'"off-road", da soli o con passeggero.
- Il motore bicilindrico a 6 valvole è raffreddato a liquido. Risponde subito quando si vuole salire di giri, ed ha una grande riserva di potenza sia agli alti che ai bassi regimi.
- La fama di moto affidabile che la Africa Twin si è costruita nel tempo non teme confronti.
- Un sofisticato sistema di sospensioni (Pro-Link al posteriore e forcella idraulica da 43 mm) risultano perfetti anche per un uso

"da professionisti".

- Anteriormente, troviamo un doppio disco da 276 mm, frenato da una pinza a doppio pistoncino con pastiglie in metallo sinterizzato.
- Gli steli della forcella sono protetti da un solido rinforzo in materiale plastico.
- Il doppio faro anteriore emana un fascio di luce molto potente.
- La strumentazione comprende: un trip-master elettronico con timer digitale e tre calcolatori parziali del chilometraggio, uno dei quali calcola i chilometri che mancano alla destinazione finale. L'utilità di questa funzione è quella di calcolare la propria media oraria con più facilità, o seguire con maggior sicurezza l'itinerario sulla cartina nel corso di un rally.
- La sella cela un capiente vano, cui si accede dopo aver sbloccato la serratura. Sotto chiave è anche il serbatoio della benzina.

- Grazie alle esperienze maturate nei rally, l'Africa Twin ha mantenuto un telaio rigido, stabile, manovrabile, bilanciato e che fa affidamento su ottime sospensioni. Il forcellone è in alluminio.
- Il carter motore è riparato da un'elegante e funzionale protezione in alluminio.
- Il design del portapacchi posteriore consente di inserirvi un lucchetto a U, mentre le maniglie per il passeggero presentano ganci per collegarvi le cinghie elastiche.
- La carenatura fornisce una grande protezione contro le intemperie.
- Grazie al suo serbatoio da 23 litri, la Africa Twin può viaggiare per 300 Km senza soste.
- La XRV750 ha due anni di garanzia integrale ed usufruisce della qualità della Rete di assistenza Honda.



# XRV750 Africa Twin

## *Evoluzione*

La Honda ha caratterizzato con decisione la sua "twin" da vera "Figlia del Deserto", rinforzandone così l'immagine di "Adventure Sport". L' Africa Twin nacque con l'intento di soddisfare quegli appassionati già pronti per avventurosi viaggi esotici... e di far sognare quanti stessero per accarezzarne l'idea.

La prima versione 650 cc aveva ereditato il motore della Transalp, con in più l'aggiunta di alcuni centimetri cubici. La tecnologia del bicilindrico a V di 52° 6 valvole praticamente esente da vibrazioni, è comune a prodotti quali Transalp, NTV, Africa Twin ed alla custom VT600.

Un unico motore dunque per moto da strada, da fuoristrada e custom! Una grossa novità per la Honda, che fino ad allora aveva sempre preferito realizzare motori specifici per ogni singola moto. L'elaborazione per farne una vera moto da corsa cominciò nel 1989, e l'anno seguente la Honda debuttò nelle competizioni con la Africa Twin 750 cc.

*XRV650 Africa Twin*

**1988**





## XRV750 Africa Twin

### *Evoluzione*

Non che il 650 (per via del design, il motore della non andasse bene Transalp non poteva superare i 650 cc); si trattò semplicemente di un nuovo propulsore che utilizzava la stessa architettura base del modello precedente, aggiungendovi però un circuito di raffreddamento esterno dell'olio.

La moto era divenuta già più una roadster che una vera "off-road" ...

fatto confermato dalla presenza di due dischi anteriori e di uno maggiorato dietro, e da un cupolino più alto per migliorarne la protezione aerodinamica. Bisogna però notare come i primi tentativi effettuati nelle corse africane con la precedente Africa Twin avevano fatto sviluppare un telaio rinforzato nella parte superiore e nella colonnina di sterzo, con una contemporanea variazione dell'avancorsa. Questi cambiamenti

non avevano apportato modifiche particolari alla manovrabilità del mezzo. Il motore da 750 cc aveva comunque più "carattere", con più potenza sia ai bassi che ai medi regimi. I freni risultavano sensazionali su strada, grazie alla sensibilità della leva, alla presa, alla potenza e alla propria azione progressiva. La tenuta di strada beneficiava dell'aumentata precisione dello sterzo, senza perdere mai stabilità.

### *XRV750*

*Nuovo propulsore, due freni a disco anteriori, protezione aerodinamica migliorata.*

**1987**



*NXR, vincitrice della Parigi-Dakar; dominò sistematicamente dall'86 all'89.*

**1988**





## XRV750 Africa Twin

### *Evoluzione*

Nel 1992 la Africa Twin venne equipaggiata con un Tripmaster elettronico con lettore digitale, un accessorio fondamentale nei rally, che rappresentò l'ultima ciliegina sulla "Moto da Dakar", anche se il mito africano stava ormai svanendo... Infatti le vendite delle grosse fuoristrada stavano scemando in favore delle roadster e quando, nel 1993, la Honda introdusse la sua nuova Africa Twin vi fu una certa sorpresa accanto a quest'inaspettata novità. In effetti, come accaduto altre volte, anche questa XRV750P si rivelò essere una moto eccezionale, un veicolo da strada di una potenza e di una

manovrabilità incredibili. La sua stabilità - alle basse come alle alte velocità - era semplicemente impressionante e l'agilità della moto, comparata a quella delle altre "mono", era sbalorditiva. Con la nuova Africa Twin si raggiunse la perfezione in un settore... per il quale quella moto non era stata originariamente progettata.

Il serbatoio venne spostato nettamente più indietro e posto più vicino al baricentro del mezzo. Questa modifica, unitamente all'abbassamento della sella di 15 mm, all'ulteriore riduzione dell'avancorsa e all'eroga-

zione ancora più potente e elastica del motore, fu una delle ragioni della migliorata manovrabilità.

Per migliorare anche le prestazioni su strada, si lavorò sul design della carenatura ottenendo più protezione - e soprattutto una diminuzione degli spostamenti d'aria e dei rumori esterni. L'Africa Twin si presentò così nel 1996 con una carenatura ridisegnata ed un cupolino più alto nella parte superiore, per offrire una maggiore protezione aerodinamica ed una sella rimodellata, al fine d'offrire una maggiore comodità.

#### *XRV750P*

*Moto destinata maggiormente all'"on-road", 8 kg in meno, telaio ridisegnato - con maggiore stabilità alle basse come alle alte velocità.*

**1993**



*Carenatura largamente diversa, cupolino più alto ed efficace, sella modificata per ottenere una maggiore comfort.*

**1996**





# XRV750 Africa Twin

## Gamma storica delle colorazioni

1993



XRV750 - 20007 - I



# XRV750 Africa Twin

*Gamma storica delle colorazioni*

1994



XRV750 - 20008 - I



# XRV750 Africa Twin

*Gamma storica delle colorazioni*

1995



XRV750 - 20009 - I



# XRV750 Africa Twin

*Gamma storica delle colorazioni*

1996



XRV750 - 200010 - I



# XRV750 Africa Twin

*Gamma storica delle colorazioni*

1997



XRV750 - 200011 - I



# XRV750 Africa Twin

*Gamma storica delle colorazioni*

1998



1999



XRV750 - 200012 - I



# XRV750 Africa Twin

## Caratteristiche Tecniche

### Caratteristiche Tecniche

### XRV750 Africa Twin

Motore	2 cilindri a V di 52°, 4 tempi raffreddato a liquido, monoalbero (SOHC)
Alesaggio × corsa	81 × 72 mm
Cilindrata	742 cm <sup>3</sup>
Rapporto di compressione	9 : 1
Carburatori	2 da 36 mm contrapposti (tipo CV)
Potenza massima	60 PS a 7.500 giri/minuto (DIN) (44,1 kW/7.500 min <sup>-1</sup> )
Coppia massima	6,3 kg-m a 6.500 giri/minuto (DIN) (62 Nm/6.500 min <sup>-1</sup> )
Accensione	Digitale transistorizzata con anticipo elettronico
Avviamento	Elettrico
Cambio	A 5 rapporti
Trasmissione	Catena sigillata con "O-ring"
Dimensioni (L×L×A)	2.320 × 905 × 1.430 mm
Interasse	1.565 mm
Altezza della sella	860 mm
Altezza da terra	215 mm
Capacità serbatoio carburante	23 litri
Ruote anteriore/posteriore	Mozzo in alluminio con raggi d'acciaio
Pneumatici anteriore	90/90-21 54H (Tela diagonale)
posteriore	140/80 R17 69H (Radiale)
Sospensioni anteriore	Forcella a perno avanzato con steli da 43 mm, escursione 220 mm
posteriore	Pro-Link con forcellone oscillante in alluminio, escursione 214 mm
Freni anteriore	Doppio disco idraulico da 276 mm con pinza a doppio pistoncino e pastiglie in metallo sinterizzato
posteriore	Disco idraulico da 256 mm con pinza a singolo pistoncino e pastiglie in resina stampata
Peso a secco	207,5 kg

Le caratteristiche tecniche sono provvisorie e possono variare senza preavviso.