



C'est la gageure qu'a tenue un des départements compétition les plus extraordinairement efficaces du monde : le HRC.

L'histoire de la NXR, c'est l'histoire d'un ras le bol et d'un clou qui a été long enforcer.

En 7 Paris-Dakar, Honda n'avait gagné qu'une fois. C'était en 1982, seconde année où Honda France s'engageait avec Cyril Neveu, qui avait déjà deux fois gagné le Dakar sur Yamaha, réalisant une extraordinaire passe de trois, pour le compte de son nouvel employeur. Mais l'année précédente, il avait terminé dernier et un twin avait gagné, la BMW d'Auriol.

En 83, récurrence du même binôme Auriol-BMW. Il devenait évident que le mono était au bout du rouleau pour cette course, mais le Japon s'obstinait : « Nous n'avons pas de modèle pour ça. Être premier mono nous suffit ». Il a fallu encore deux années de défaite pour que le clou enfoncé par Honda France pénètre dans la tête des dirigeants de l'usine ; ce putain de Dakar, il fallait le gagner coûte qu'il coûte. Ça tombait bien : deux ans auparavant, Honda avait créé une filiale : Honda Racing Corporation, un des plus fabuleux outils du monde pour fabriquer une machine de compétition, des bécanes de dirt à la Formule 1 de Rosberg, en passant par les 500 cross de Thorpe et Malherbe, les avions de Fast Freddie ou la moto de trial d'Eddy Lejeune. 220 génies, qui savent tout faire, de la planche à dessin à l'ultime boulon, phosphorant et créant là dedans à longueur d'année des machines à gagner. Avec, derrière, tout le potentiel de l'usine. Masuda, Hattori et Gotoda ont suivi tout le Paris-Dakar 85. Trois tronches. Le premier était responsable de tout le département tout-terrain de HRC ; le second, motoriste ; le troisième, responsable de cadres. Année catastrophe pour Honda : le triangle soupape d'admission-bougiesoupape d'échappement ne tenait plus. Les culasses chauffaient et les monos cassaient.

A l'arrivée, grande réunion entre les trois Japonais, les pilotes et les mécanos. Le désir des pilotes est simple : léger et rapide. Le cahier des charges est établi : ne pas dépasser 180 kg à vide, avec une puissance suffisante pour rouler à 150 dans le sable.

750 cm<sup>3</sup> devraient suffire — ce sera en fait 780 cm<sup>3</sup> — et le choix se porte vite sur le V twin. A vrai dire, HRC a déjà bricolé quelque chose à partir d'un moteur de dirt, qui pourrait constituer une bonne base. Et dans la série, il n'existe rien que l'on puisse améliorer.

Les essais au banc sur le moteur de dirt dégonflé n'ont pas été enthousiasmants. Le refroidissement par air, en particulier, pose un problème insurmontable. Autant faire un nouveau moteur. Un V twin étroit, bas et léger, transposable à la série — ce qui amortira le coût de la recherche —, ça, ils savent faire.

## Rien n'est acquis sur la planche à dessin

En février 85, Hattori se jette sur sa planche à dessin. Mi-mars, la phase réalisation commence. En mai, les premières pièces arrivent et en juin, un moteur tourne au banc. Cinq personnes seulement ont été affectées au programme. Début août, après la course d'endurance de Suzuka, Jean-Louis Guillou, responsable du service course de Honda-France, et Guy Coulon, le mécano surdoué de l'équipe, voient la première moto complète. Ils indiquent les premières modifications à apporter, concernant surtout l'aménagement : position, forme des réservoirs, position des pots, des instruments, Le 16 septembre, deux motos arrivent à Paris pour essais. Le 20 septembre, elles partent avec toute l'équipe pour Agadez. Après 7 jours d'essais dans le Ténéré, on aura que la moto est bonne : elle est à finir, pas à refaire.

Premières modifs : améliorer le refroidissement, allonger le bras oscillant de 3 cm (manque de stabilité), améliorer la détente de l'amortisseur AR, déterminer la bonne chasse, monter un frein à disque à l'arrière, et une flopée de détails.

Une moto repart fin septembre au Japon ; l'autre ne repartira que le 25 octobre, après de nou-

veaux essais dans les Landes avec le bras allongé, et ensuite avec les pilotes de retour des Pharaons. Ils ont encore leurs monos dans les bras et comparent. Et c'est tout bon. Avec le bras allongé, la moto va droit et ce n'est pas pour autant un autobus.

Pendant ce temps, au Japon, Hattori, Gotoda et leurs trois collègues bossent comme des ... Japonais. Ils sont même débordés, et demandent à Honda France de leur prêter Coulon pour aider à monter les quatre motos.

Coulon partira trois semaines avec Andreoli, un mécano de l'équipe d'endurance.

## Le 22 novembre, les protos avaient disparu !

Quand ils arrivent le 22 novembre, il n'y a plus rien ! Les deux protos ont été complètement dé-sossés après avoir subi de nouveaux essais : torsion de cadre, 1 000 km encore en montagne. Et un défaut est apparu : quelques craquelures dans l'un des carters-moteur en magnésium. Le matériau est jugé trop fragile et les carters sont refondus en alliage d'aluminium, toutes les portées étant baguées.

Alors, commence une fantastique course contre la montre. Car ce moteur est une pièce d'horlogerie. Conception simple, la plupart des solutions connues et éprouvées, mais réalisation sur certains points extrêmement délicate. Il a été conçu comme un moteur à haut rendement, capable de sortir 120 chevaux à un peu plus de 10 000 tours. Mais pour le Dakar, on se contentera de la moitié de cette puissance — peut-être un poil plus, 65 ch sans doute — à 7 000 tours. Qui peut le plus peut le moins.

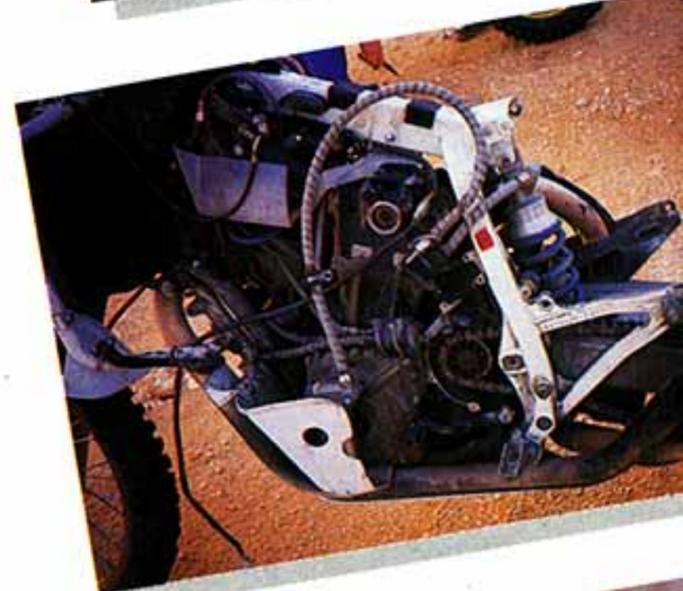
Ça encore, ce n'est pas compliqué.

Ce qui a compliqué la vie d'Hattori, c'est qu'il voulait réduire les frictions à leur plus strict minimum. Pour deux raisons : consommer le moins possible d'essence et se contenter d'une pression d'huile faible, d'huiles de mauvaise qualité, pas assez d'huile, voire presque pas d'huile du tout : en Afrique, tout peut arriver et la fiabilité doit être à toute épreuve.

Et Hattori va tout entreprendre pour réduire les frictions. Toute la technologie existante et, quand elle ne suffira pas, il va inventer de nouveaux trucs. Le classique (en compétition de haut niveau !) : cylindres traités Nikasil, tout monté sur roulements à aiguilles ou à rouleaux, aciers spéciaux réalisés dans les fonderies Honda, traitements de surface anti-friction des pistons et de l'embellage, angle des quatre soupapes assez fermé, avec des conduits impeccables, etc.

Le nouveau : une astuce sur l'embellage, qui reste qui reste un secret, et une autre qui, exclusivement pour les lecteurs de Moto Verte, n'en est plus un, et qui va vous donner une idée à la fois de l'ingéniosité, de l'acharnement à faire toujours mieux et le sidérant cocktail, au sein de HRC, entre très haute technologie et empirisme. Pour réduire les frictions et ne pas avoir besoin d'une forte pression d'huile, on a éliminé la solution classique des bielles à chapeau avec des coussinets. Mais les roulements à aiguilles assemblés ne plaisent pas non plus à Hattori : une fois monté, on ne peut plus contrôler et au niveau fiabilité, il faut un vilebrequin rigide, donc monobloc. Et pour qu'il soit compact, il faut éliminer le roulement central. On en revient donc à des bielles à chapeau. Dilemme ! Alors, des roulements à aiguilles avec bielles à chapeau ? Non plus, car les calages et ajustages sont trop problématiques.

Il va falloir jouer plus fin encore : on va glisser directement les aiguilles entre maneton et tête de bielle, ce seront leurs portées respectives qui feront office de cage. Mais là se pose un problème de réalisation : comment obtenir une cage (fictive) parfaitement circulaire ? En effet, le positionnement d'un chapeau de bielle n'est pas très précis alors qu'ici, les tolérances exigées sont de l'ordre de quelques microns ! Le problème va être résolu à la façon de l'œuf de Colomb. Au lieu d'usiner un chapeau AVANT, on va le réaliser APRES, en partant d'une bielle monobloc qu'on aura cassée ; on est sûr qu'alors,



**Le cahier des charges de la conception de la moto pour gagner le Dakar est sorti de cette réunion, tenue à Dakar en janvier 85. Masuda, Gotoda et Hattori, les trois responsables du programme HRC, écoutent l'état major de Honda-France : Guillou, Poncharral, Coulon, Andreoli, Jaxel, Neveu, Lalay, Baron.**

**Le robuste cadre simple berceau dédoublé enserme la bête : un V twin à 45° étroit, compact, incassable. Un cocktail de solutions techniques éprouvées, de recherches très sophistiquées et d'aciers traités très spéciaux.**

**De face, Guy Coulon, le Français qui connaît le mieux cette moto d'usine. Il a participé, chez HRC, à son élaboration.**

le chapeau ainsi obtenu par rupture se positionnera parfaitement sur l'autre partie de la bielle. Audacieuse, la solution et retenue. Les quatre moteurs, assemblés fin novembre, sont passés au banc. Ce n'est pas parfait. Ils



sont désassemblés, nouveau travail sur l'embielage, remontage, repassage au banc, ce n'est pas encore parfait.

« Quand tu est à peu près sûr que c'est bon, c'est pas bon », explique Guy Coulon, enthousiasmé par cette façon de travailler, ce perfectionnisme acharné, cette toute petite équipe qui bricole quelques trucs archi pointus, avec la souplesse, la motivation et l'intelligence d'un petit atelier, hautement spécialisé. Comme un groupe d'artisans surdoués qui disposeraient du potentiel d'une usine.

Les quatre moteurs seront redémontés, réassemblés, montés dans les cadres et passés au banc. Un moteur est alors redémonté pour voir... Ce n'est pas comme ils voulaient, les quatre moteurs sont encore une fois désossés et maintenant, ce devrait être la bonne. Les trois semaines sont passées, on est déjà le 15 décembre. Coulon et Andreoli rentrent au bercail avec les quatre motos. Ouf ! Terminé ?

Non. Car là-bas, chez HRC, pendant qu'on assemble les quatre moteurs de rechange, on continue à bosser au banc. Et on trouve. On obtient un résultat encore meilleur, grâce à un nouveau traitement des bielles.

Quelques jours avant la mise au parc fermé, ces

quatre moteurs arrivent chez Honda-France et remplacent, sur les machines, les premiers, qui deviendront les moteurs de rechange.

Quand vous lirez ces lignes, tout le matériel sera reparti au Japon et déjà désossé et passé au microscope. Sauf la moto de Neveu, restée en Europe pour exploiter la victoire. Victoire d'une prodigieuse équipe, vous ne trouvez pas ?

### Et comment c'est ?

Mais avant de retrouver son atelier natal, la n° 96 (celle de Lalay) a été confiée pour quelques heures aux bons soins de Moto Verte.

Alors, comme ça, nous avons essayé l'engin. Cette moto d'usine étudiée et mise au point par HRC, le plus puissant service course du monde. Cette bécane, spécialement conçue pour le Dakar, qui, au premier coup, a tapé dans le mille.

Une réussite.

Dès sa première sortie la NXR a triomphé, des pièges de l'Afrique comme d'une concurrence redoutablement affûtée. Il est facile de supputer ses qualités. Puissance, vitesse, fiabilité, voilà, à l'évidence, ses points forts.

Un monstre, aussi.

Dont la sophistication technique extrême, la complexité, même, le poids, l'encombrement, le manque de maniabilité, rendant la conduite difficile et (ou) dangereuse, par exemple, pourraient être les défauts. Comme une tenue de piste parfaite. Ou un freinage trop juste.

Bref, avec de grands pilotes et une bonne organisation, suffit-il d'une moto rapide et solide pour gagner ?

Autrement dit, que vaut vraiment le twin Honda ? Dessus, c'est comment ? Je vais tenter de répondre, puisque j'en descends !

Descendre, c'est le mot. Car elle est haute. Imposante, la bête. Impressionnante surtout. J'ai déjà eu l'occasion de côtoyer et de conduire pas mal de spéciales Dakar, plusieurs bicylindres en particulier, mais aucune ne m'a fait un tel effet avant même de rouler. Une BMW ou une Cagiva d'usine sont des machines énormes, avec leurs moteurs qui dépassent du cadre tant et plus, et leurs « citernes » posées là, au milieu, boursoufflées incongrues, mais elles restent simples, je dirais compréhensibles : tout y est gros, trop gros, souvent difforme, mais la conception n'est que très classique, avec tous les éléments d'une moto habituels, d'apparence habituelle - si ce n'est leur taille - à leur place habituelle. Quoi de plus dépouillé, en effet, qu'une BM Dakar ? Sa seule originalité réside dans son type de transmission secondaire (sur ce type de moto), et la suspension arrière, par exemple, aujourd'hui, c'est bonjour l'archaïsme...

Avec la NXR, on pénètre dans un autre monde. D'abord, je vous préviens, les photos sont parfois trompeuses : immortalisée de profil sur papier glacé, elle paraît certes massive mais néanmoins élancée, grâce au dessin de son carénage - eh oui, un vrai ! Cette année les motos du Dakar se sont pris tout à coup de petits airs de bécanes de vitesse, Honda et Yam officielles en tête, - de ses réservoirs additionnels latéraux et

### Pendant et après

Nous vous avons beaucoup parlé ici de la réalisation, et de la gestation de la NXR. Comment s'est-elle comportée, sur le plan technique, pendant la course et quel sera son avenir ?

Ah, vous en posez, des questions ! Faut tout savoir, avec vous, insatiables !

#### Pendant

En début de course, en Algérie, les motos tiraient un peu long puisqu'elles ne dépassaient pas 6 200 tours en 5°. Le braquet a été un peu réduit à Tam, ce qui a permis d'accrocher 6 700 tours, soit 300 tours sous le régime de puissance maxi. Pas de problème de puissance avec un couple énorme dès 3 000 tours. Mais problème de pneus, car ce couple arrache la gomme. La consigne pour les pilotes a très vite été d'enrouler et les mécanos, selon le terrain rencontré sur les étapes, diminuaient plus ou moins l'épaisseur des têtes pour éviter leur arrachement. Pression portée à 1,8 kg AR pour limiter les crevaisons.

Le système de fourche anti-plongée essayé lors des essais n'a pas été retenu et le frein AR à disque demandé par les pilotes n'a pu être réalisé, faute de temps.

Les moteurs ont été changés à mi-course (Niamey) par sécurité ; sauf celui de Charliat qui, pour voir, a fait toute la course. Sans bavure.

La chasse, par la rotation de 180° des roulements Timken excentrés, pouvait varier de + ou - 1/2 degré. Seul Lalay a demandé 1/2 degré de moins après Labé, préférant sur ce terrain un peu plus de maniabilité.

Les chaînes RK qualité acier endurance ont été changées deux fois, par sécurité, sauf celle de Charliat, changée une seule fois. Tenue irréprochable, jamais besoin de les retendre.

Aucun problème de suspension, sauf les joints spi de fourche changés une fois sur la moto de Neveu.

C'est tout ? C'est tout. Des motos d'une fiabilité extraordinaire. Pas les plus rapides du rallye, mais reconnues par tous comme les plus homogènes.

#### Après

L'avenir de la NXR ? En compétition, il est clair. Ce sera une légère évolution. Que demander de mieux, en effet, sinon de faire plus léger et gagner 5 chevaux, compte tenu que les pneus doivent progresser.

Mais il est non moins clair que Honda envisage une commercialisation d'un modèle client dérivé de cette machine. Une super XR ou plutôt, comme son nom l'indique, une « New XR. »

## L'avis des pilotes

**Cyril Neveu :** « J'ai été étonné. Je dois même avouer que j'ai eu la trouille. Ça avait l'air tellement complexe. Et puis c'était sa première sortie. Malgré les essais, j'avais peur d'essayer les plâtres. Surtout que dès la première liaison algérienne, j'ai eu un petit pépin avec une durite coincée !... Mais ensuite, plus jamais nous n'avons été arrêtés sur la piste, sinon pour crevaison ou roue cassée ! Une fiabilité à toute épreuve. Les mécanos n'ont eu que le minimum de boulot.

La MXR paraît pataude, mais en fait j'ai aussi été agréablement surpris par son agilité. Dans l'Assekrem, par exemple, je n'aurais pas fait mieux avec un mono. Même si l'on se doutait que l'on avait une bonne moto, il était difficile de se situer par rapport à la concurrence : et il s'est avéré que la Honda était supérieure. Tant mieux !

A l'avenir, on pourrait souhaiter un peu plus de puissance, pourquoi pas ? Du moment que ce n'est pas au détriment de la fiabilité... »

**Gilles Lalay :** « Super moto. Vous l'avez essayée, voyez donc qu'on ne racontait pas d'histoires ! Elle est homogène. Peut-être une Cagiva sera-t-elle plus rapide, mais la Honda est une machine facile : le moteur, la position de conduite, les suspensions - de vraies suspensions, dans le coup - tout est bon. Le bilan est absolument positif, c'est la moto parfaite pour le Dakar. Son seul défaut : le frein arrière. Inefficace, dur à la pédale, à retendre tous les 100 km ! A remplacer d'urgence par un disque... Quelques aménagements à voir, également, genre sacoches ou rangements, pour éviter de porter du matériel sur soi, c'est trop dangereux... Sinon, une moto de rêve ! »

**François Charliat :** « Fantastique. J'ai eu peur en la découvrant aux essais au Niger, surpris par la taille et le poids. Mais en roulant on s'habitue vite. Pour moi, le plus fort, c'est d'ailleurs la sûreté du truc : pas de surprise avec la NXR, pas de frayeur, avec ses super suspensions, elle prend les chocs en ligne, la fourche encaisse tout, l'arrière ne donne pas un coup de raquette. Parce que le moteur est super, mais un moteur puissant et pas de suspension, ce serait nul !

Elle aurait pu avoir plus de frein, même à l'avant ; je ne parle pas du tambour AR., déplorable. Le travail à effectuer pour l'améliorer encore ? Outre les freins, soigner les accessibilités et trouver la façon de loger le matériel du pilote sur la moto.

Ah, ils ne sont pas loupés, les Japonais ! Et encore, ils prétendent qu'ils n'ont eu que neuf mois pour faire cette bécane... et qu'on verra ce qu'on verra la prochaine fois ! »

à une déco avantageuse. Au « naturel », c'est le choc. Un morceau ! La hauteur de selle, quoique très respectable (genre un mètre) est pourtant sans doute plus raisonnable que sur les twins concurrents, modèles délirants du genre, et les bouchons de réservoir culminent nettement au-dessous du niveau du guidon. Non, ce qui frappe, c'est la largeur. Et elle est large de partout : devant, derrière, en haut, en bas, à cause du carénage, du réservoir, du radiateur et autres accessoires moteur ou des réservoirs additionnels.

Massive, disais-je ? T'as raison...

En selle, un seul pied par terre (je mesure 1,75 m, comment fait Neveu ? Simple : sa moto, ainsi que celle de Baron, étaient plus basses de selle et plus souples de suspensions que celles de ces deux grandes perches de Lalay et Charliat !), les fesses calées sur un excellent siège, large, z'avez deviné, mais confortable, on fait face à un guidon parfait (pour une position pullman) sur lequel est fixé un dérouleur de road-book, et à un tripmaster électronique Honda planqué derrière la bulle et commandé au pouce gauche. Sans oublier le compas pour le cap. Les genoux viennent se nicher au creux du double réservoir AV et les jambes sont ainsi totalement « carénées », pieds compris puisque des excroissances latérales du sabot moteur s'en chargent. Quand on saura que derrière les cuisses naissent les réservoirs supplémentaires, on comprendra que les mouvements en selle sont limités ! Cela dit, la position de conduite, quoiqu'inhabituelle (l'ensemble carénage-tableau de bord, fixe, ne tourne pas avec le guidon, et la largeur...), est excellente.

Pour démarrer, pas de bouton magique comme sur une BM, mais un long kick à droite (couplé à un décompresseur), assez haut perché, qui s'actionne toutefois très bien à cheval sur la moto. Un peu de gaz à la poignée, un vigoureux coup de botte, bien senti, et le quatre-temps s'anime. Bruit : élevé, bien sûr (avez-vous maté les deux tromblons d'échappement ? Vides !), moins ronflant, moins sourd qu'un flat-twin, un beau boucan de twin de course, « à l'ancienne », méchant, mais pas tout à fait aussi métallique qu'un Ducat, si de telles indications vous causent... Vibrations : très peu, merci.

Commandes ? OK. Boîte de vitesses ? No comment. Si, rapports long, bien entendu. On est parti, et ça pousse fort, effectivement. Une patate immédiate, et linéaire. Au compte-tours à affichage digital, malgré la démultiplication longue, les cristaux s'affolent et les 7 000 tr/mn sont atteints sans tarder. On sent d'ailleurs que ce moteur grimperait volontiers plus haut. Le rapport supérieur enclenché, la poussée continue, toujours sur le même mode (majeur !), c'est-à-dire avec vigueur mais sans violence, sans débordements. Le berlingue est puissant - sensiblement plus qu'un mono, sinon hyperpuissant - et surtout doté d'un couple d'enfer dès les plus bas régimes. Ce qui donne une courbe de puissance ultra-plate, des chevaux utilisables et efficaces. Encore une sorte de force tranquille, ce NXR ! Enfin, tranquille, relativement : assis, sans véritablement forcer, j'ai été chronométré à 179,4 km/h (en 5<sup>e</sup>, à environ 6 500 tr/mn) sur ce beau joujou ! Mais je n'ai pu insister pour améliorer la performance, le pneu AR, un Michelin Desert neuf, ayant une fâcheuse tendance à semer ses pavés aux quatre vents, n'appréciant ni le bitume, ni ces cadences infernales...

Belle pêche, gros couple, grande vitesse, boîte et transmissions sans problème, z'ont atteint leurs z'objectifs, les gars d'HRC, dites. Tout ce que je reprocherai à leur moulin, c'est peut-être un léger manque de souplesse à très bas régime : dès 3 000 tours, il envoie la sauce, mais, hoquetant, rechigne à fonctionner en douceur au-dessous. Bof, l'Dakar, c'est roulant... Et c'est une course, surtout ! Le R de HRC, c'est pour Racing !

Mais le reste, ça suit ? Dès que ça roule, et sur terrain dur, absolument. A l'arrêt, faut la manier, la bête : pas évidentes, les manœuvres. De même, j'ai eu l'occasion, pour les photos, d'évoluer à faible vitesse sur du sable très mou, et là on mesure le manque d'agilité de l'engin... Qui à un moment donné, fausse manœuvre, s'est couché sur le flanc : le relever, sur ce sol trop meuble, grimper en selle, redémarrer, bonjour la dépense d'énergie ! Mais là, c'est une situation extrême une fois encore, par rapport aux conditions rencontrées sur un Dakar. Car dès que ça roule, sur piste, cette fichue bécane est irréprochable. La stabilité est tout bonnement exemplaire, grâce à une rigidité d'ensemble étonnante ainsi qu'à des suspensions redoutables d'efficacité sur une machine d'un tel poids. Fourche et monoshock avalent les inégalités comme qui se balade et encaissent les plus gros chocs sans broncher davantage : un rouleau compresseur, qui bouffe littéralement les difficultés, et qui plus est en offrant un confort absolument exceptionnel. Ma, quel tableau idyllique ! Eh oui, dès qu'on file au guidon de la NXR, on est bluffé par son comportement et l'on se sent prêt à attaquer sans arrière-pensée. Car en fait la maniabilité, la moto lancée, n'est pas si mauvaise, au contraire, et l'on vire même facilement, aidé en cela par le tempérament progressif, sans brutalité, du moteur. La freinage, enfin, m'a paru suffisant, avec un super disque AV, même si l'AR, comme l'ont déploré les pilotes, semble bien dépassé.

Alors... ? Super bécane, assurément. Un moteur performant mais facile à utiliser, incassable aussi, dans une partie-cycle surprenante d'efficacité malgré des mensurations au-dessus de la moyenne.

Honda s'est décidé, enfin, à construire la moto pour gagner. Ils ont réussi leur coup, puisqu'ils ont enlevé la victoire... avec la moto de Dakar idéale. Logique !

## FICHE TECHNIQUE

**Avvertissement :** cette fiche technique est celle d'une machine d'usine dont quatre exemplaires seulement existent au monde. Certaines données sont tenues secrètes par le constructeur. Vous en saurez pourtant plus, ici, qu'aucun journal n'a été en mesure de vous en apprendre sur la 780 NXR.

### Moteur

**Type :** bicylindre en V à 45°, refroidissement liquide.

**Alésage x course :** secret. Légèrement supercarré.

**Distribution :** simple ACT entraîné par chaîne et monté sur aiguilles. Quatre soupapes par cylindre.

**Cylindres :** alu, traités Nikasil.

**Pistons :** traitement de surface anti-friction.

**Embiellage :** manetons calés à 90°, paliers sur roulements à rouleaux, bielles à aiguilles, traitement de surface anti-friction.

**Puissance maxi :** environ 65 ch à 7 000 tr/mn.

**Régime maxi :** coupure d'allumage à 8 500 tr/mn.

**Couple :** 95 % de sa valeur maxi (non communiquée) à partir de 3 000 tr/mn.

**Taux de compression :** 8 à 1.

**Allumage :** électronique à avance variable.

**Alimentation :** deux carburateurs à dépression Ø 36 mm.

**Lubrification :** carter humide et pompe.

**Mis en route :** kick.

**Boîte de vitesses :** 5 rapports. Première à 36,7 %.

**Embrayage :** origine Goldwing.

**Consommation :** 7 l mini, 10,5 l maxi durant les essais au Sahara.

### Partie-cycle

**Cadre :** simple berceau dédoublé à section rectangulaire. Partie arrière démontable.

**Suspensions :** fourche Showa AV., Pro-Link et Showa AR. Débattements : 280 mm AV. et AR.

**Frein AV. :** disque hydraulique double piston.

**Frein AR. :** tambour.

**Pneus :** Michelin Ø 21" Désert + Bib AV.

Michelin Ø 18" Désert retillé + chambre AR.

**Empattement :** 1 570 mm.

**Chasse :** n.c. réglable + -1/2 degré.

**Poids avec eau et huile :** 180 kg.

**Poids avec pleins, outillage, matériel de sécurité :** 235 kg.

**Répartition :** 46,6 % AV.

53,4 % AR.

**Contenance essence :** 57 litres.

Répartis en 32 litres et deux réservoirs AV. en tôle d'acier, protégée Kevlar et 25 litres AR. en un réservoir plastique dédoublé et poches alvéolées type F 1.

**Transmission :** chaîne RK endurance.

**Vitesse maxi :** plus de 180 km/h.

