



# Africa Twin

Une Japonaise  
aux couleurs françaises  
sous les palmiers marocains

**J**oli cocktail que ce 650 trail. A l'image des trois coloris qui composent son unique tunique, le constructeur a joué trois cartes maîtresses :

- La réplique d'une machine de course, la NXR du Dakar,

- L'identité d'une grande voyageuse, la Transalp,

- L'habileté d'un gro-mono tout terrain, la Dominator.

On pourrait dire "plus trail qu'Africa Twin, tu meurs !" puisqu'elle est conçue pour dévorer des milliers de kilomètres et adaptée au tout-terrain. Mais, dans ce contexte d'essai privilégié, j'oserai affirmer que l'Africa n'est plus un trail. A l'inverse, elle est hyper-spécialisée, c'est un outil pour raiders (pas d'allusion facile avec les deux doigts en forme de... V !?), voire rallymen en herbe, ou plus sim-

Avec un nom évocateur comme celui-ci, il aurait été cruel de tenter une prise en main de ce nouveau trail dans un décor ordinaire. Bien que la tendance à l'utilisation de ce genre de machine (mixité ?) penche à l'avantage d'une consommation goulue de bitume plutôt qu'à la recherche d'une saveur au goût très tout-terrain ; l'essai, cette fois, affichera un menu copieux de pistes entrecoupées de liaisons routières discrètes.

Si l'on ajoute les quelques délicieux couscous, pastillas, tagines absorbés après les 200 bornes de poussière avalées quotidiennement, vous imaginez le festin ! Et ce thé à la menthe, qui, du col de la théière en argent, chute quarante centimètres plus bas au fond du petit verre peint à l'or fin... Humm...

Où en était-on ? Vous y êtes ?

Encore une précision avant de donner votre langue au dromadaire : les moyens de transports locaux les plus usités sont dans l'ordre : l'âne, la mob et la Peugeot !

Alors, sûr que lorsque vous sillonnerez le Maroc avec une Africa Twin, vous y serez roi !

plement aventurier\* en mal de grands espaces.

Ne serait-ce pas un sacrilège de ne la posséder que pour de rituels trajets boulot-dodo ?

Imaginez-vous le rictus des badauds lorsqu'ils croiseront un monsieur costar-cravate-attaché case juché sur ce monstre rutilant et assoiffé de désert ?

Non, ce serait de la confiture donnée à un cochon !

Carénage, bulle et double optique, symbole de vitesse ; débattements importants, pneus sculptés, grille de phare, image agressive ; l'heureux possesseur devra s'identifier à un battant et même si l'habit ne fait pas le moine, il sauvera au moins les apparences de l'homogénéité pilote-machine.

\*Adventure, c'est écrit dessus !

## ETS MERLIER MOTOS

*Africa Twin disponible*

Financement personnalisés.

50 bis, rue de Londres  
62520 LE TOUQUET

**21.05.23.19**

## MELUN MOTOS

*Africa Twin disponible*

ESSAIS SUR RDV  
TOUS FINANCEMENTS POSSIBLES

9, av. de Corbeil  
77000 MELUN

**60.68.83.53**





*Loïn de se  
confondre aux tons  
du paysage comme sa  
petite soeur la Transalp,  
l'Àfrica Twin provoque  
par son esthétique  
et ses possibilités.*



La position aux commandes reste civilisée malgré les apparences et le gros réservoir n'handicape pas le confort du pilote.

Comodos et tableau de bord sont complets et agréables ; trois témoins lumineux caractérisent ce trail. En plus des quatre traditionnels (pression d'huile, cligno, point mort et feux de route), deux voyants témoins du niveau de carburant et un lumignon jaune pour rappeler aux distraits que la béquille latérale est de sortie.

Pas de position réserve du robinet d'essence, quand le volume du précieux liquide descend en dessous de 8 litres le jaune s'illumine, à 4 litres, le rouge prend tout son éclat : il ne reste plus qu'une soixantaine de kilomètres à parcourir à allure réduite pour trouver l'indispensable citerne.

Pour terminer ce tour du propriétaire, notons le porte-bagages largement dimensionné, robuste (il accueille 20 kg) et pourvu d'accroches-sandows. Pas de béquille centrale, mais un sabot moteur géant qui permettra de poser

la bête en cas de crevaison (j'ai testé pour vous !). Pour les délicats, ladite béquille est proposée en option.

## En piste... destination Afrique

Une fois la selle enfourchée, assez haute l'Africaine, la mécanique ne demande qu'à s'exprimer.

Contacteur au centre du Té supérieur couplé au neiman ; démarreur électrique relativement plus discret que sur la Transalp ; éventuellement starter au commodo gauche pour les pays froids ; hop le bi-650 s'éveille d'un bond pour tenir un ralenti métronomial. Les décibels à l'échappement s'évadent avec discrétion ; les masses en mouvement, bien équilibrées, n'émettent aucune vibration désagréable. Dès les premiers tours de roues, le 650 dévoile un tempérament plus fou-

gueux que celui du 600. Toujours très souple à bas régime, le V obtempère même avec des erreurs de sélections, mais la translation des pistons n'est vraiment docile qu'à partir de 4.000 tr/mn. Sans creuser un écart vraiment significatif avec le Transalp, le groupe propulseur de l'Africa demandera à jouer plus fréquemment de la boîte. Embrayage et sélection n'appelant aucune critique défavorable, le jeu sera gagnant.

Côté partie cycle, la machine est largement dimensionnée. Très bonne rigidité du cadre, suspension à grand débattement hydraulique de l'amortissement bien adaptée à la route et freinage à la hauteur des possibilités de ce 650.

Avec les pneumatiques à profil mixte chaussés d'origine, le pilotage sur routes sinueuses est un régal et l'avis des 24 essayeurs présents s'accorde à donner une très bonne note au tandem moteur + partie cycle en utilisation routière.

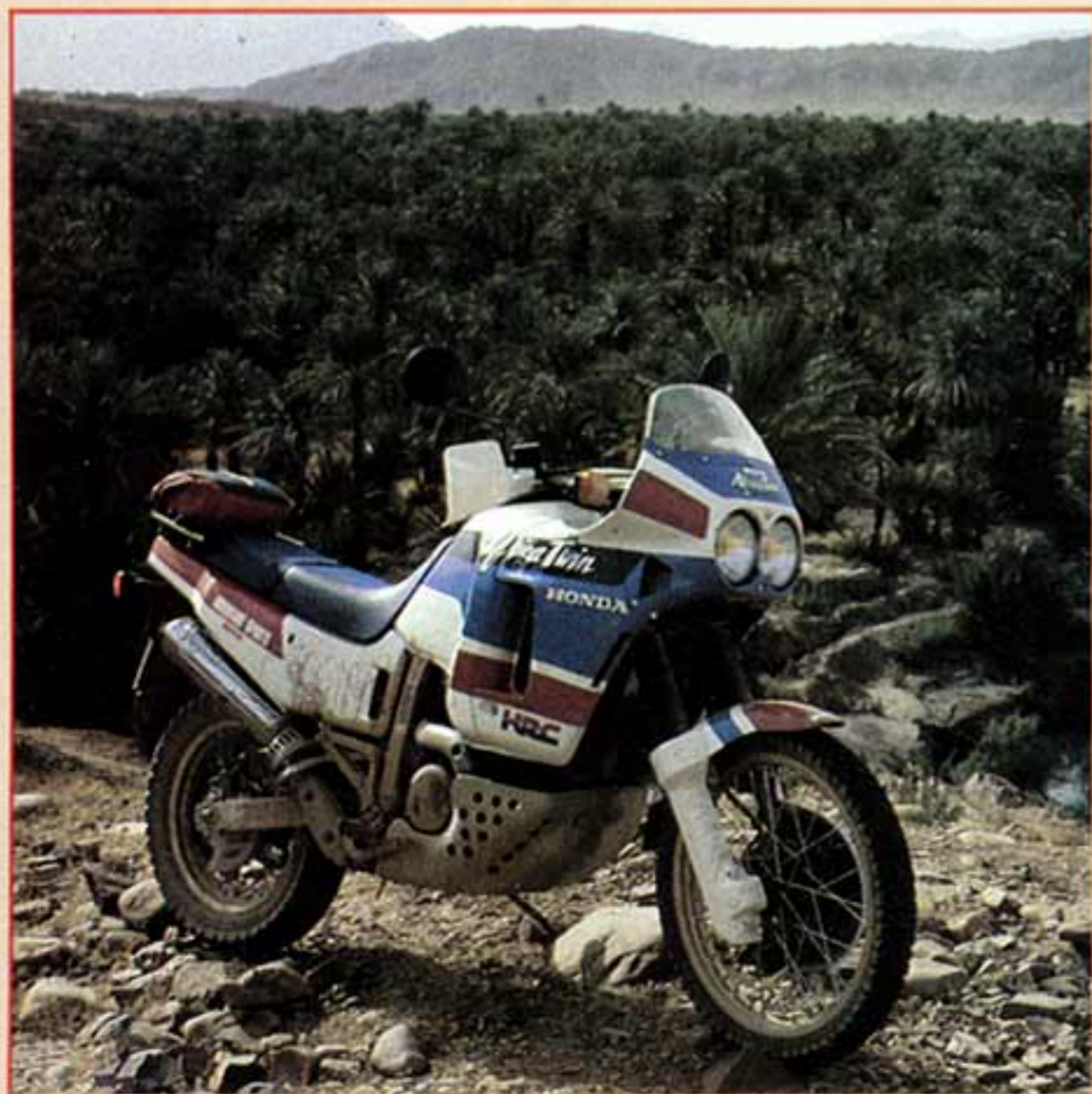
Les longs trajets sont engloutis à une allure de croisière située autour de

140 km/h, les pointes atteignant 175 km/h, compte-tours à 7.750 tours (la zone rouge est située à 8.750 tours/minute). Les mille derniers tours réclament une aide géographique ou climatique pour être conquis, descente ou brise arrière.

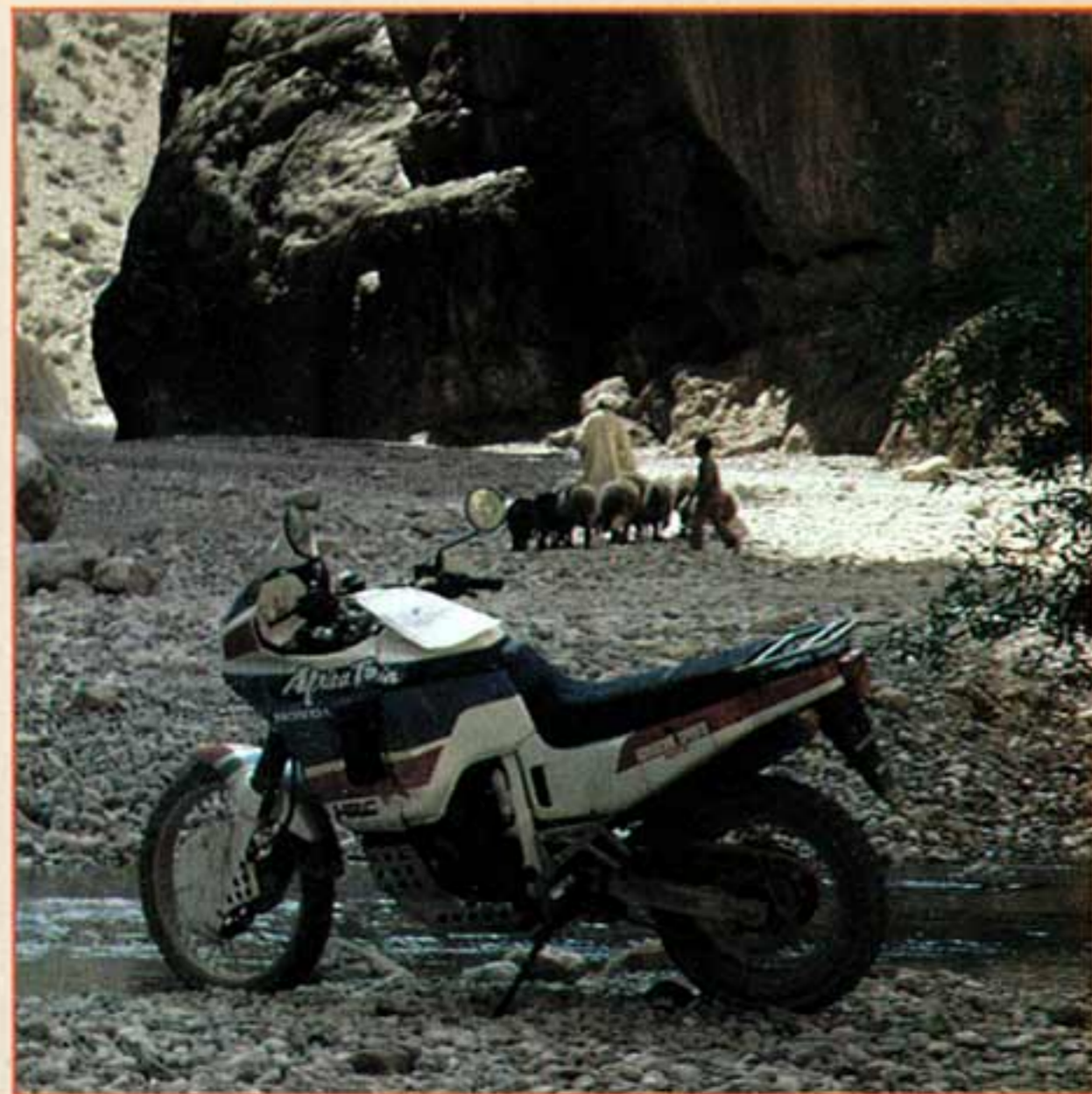
La protection au vent du pilote est satisfaisante, le confort du postérieur plus discutable probablement lié au rembourrage personnel de chacun. La selle paraît tout de même "se durcir" après plusieurs heures de route, et son revêtement anti-dérapant n'est efficace qu'à moitié : ce sont en fait les genoux qui stoppent la progression vers l'avant, en buttant sur l'évasement du réservoir. En tout-terrain, les rotules finissent par changer de couleur et s'en plaindre.

Sacrée plâtrée de tout chemin. Au Maroc, tous les types de revêtements accueillent les fanas enduristes ou trailistes. Les mets se sont succédés : terre, cailloux, salbe, gué et sauts. La première demi-centaine de kilomètres a réclamé une sérieuse accoutumance au poids.

*Si vous n'avez jamais vu une palmeraie, il n'est pas trop tard : prenez une A.T., traversez la grande bleue et roulez plein sud.*



*Une japonaise arrivée dans son pays d'accueil : gorges profondes, oued, djellaba et moutons.*





## Première à gauche après la palmeraie... c'est la piste

Il est recommandé de ne pas aborder une piste avec le plein afin de délester un peu l'avant déjà bien pourvu en kilogrammes. Mais avec l'appétit croissant de se délecter de quelques jolies pointes à 110 et plus sur les longues portions de terres accidentées, le pilote devient téméraire et le buffle devient gazelle. La tenue de route étonne, le guidage est précis et l'adhérence du train arrière permet tous les rattrapages (ou presque !) sur les coups de gaz. Grands bouts droits à fond en motricité sur l'arrière ou petites routes trialisantes debout contre le réservoir, cette machine permet d'affronter tous les terrains.

L'amortissement, savamment dosé pour le bitume, accuse quelques faiblesses sur les terrains très accidentés négociés avec hardiesse. Un peu souple de l'avant, le rebond un peu lent à l'arrière, c'est inévitable avec le pari d'un com-

promis nommé trail. Pourtant les réceptions de sauts lors des passages de buttes, cassis ou travées d'irrigation n'ont jamais pris l'allure de catastrophes, tout juste un peu désordre quand le coup de gaz n'était pas assez incisif. L'atterrissage procure confort et sécurité, seuls les rétroviseurs ont rapidement baissé les bras, leur verrouillage s'avérant peu endurant avec les secousses.

Bien que les conditions climatiques soient encore clémentes en avril dans le Sud Marocain, on peut penser que ce moulin refroidi par eau témoigne d'une bonne longévité. Les deux larges radiateurs assurent un excellent échange thermique quelquefois favorisé par le ventilateur électrique lors des franchissements à faible allure. Je parierais volontiers que par forte chaleur, le pilote abandonnera bien avant le moulin à eau !

Alors, si vous partez à la recherche des contrées perdues ou désertiques, sachez que l'America Twin est parée de tout un équipement spécialisé et qu'il ne vous reste qu'à préparer le vôtre. N'oubliez pas votre gourde, et une poignée de rustines. A bonne aventure, salut !

*Vision de la monture par son fidèle compagnon après un copieux couscous avantageusement arrosé d'un petit rosé.*



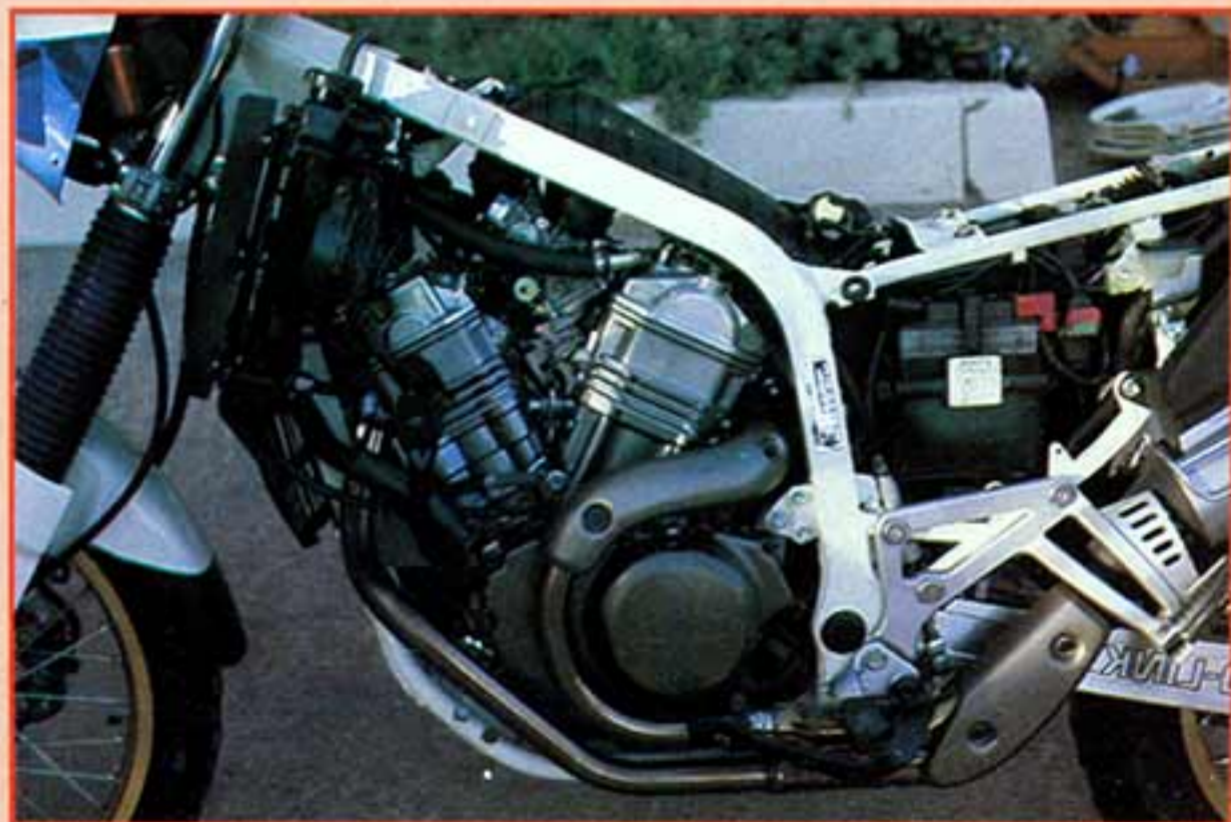
# Africa Twin

## un outil pour "adventurier" en mal de grands espaces.



*Console de bord : tout est bien accessible et visible. 3 voyants inhabituels : béquille et niveaux d'essence.*

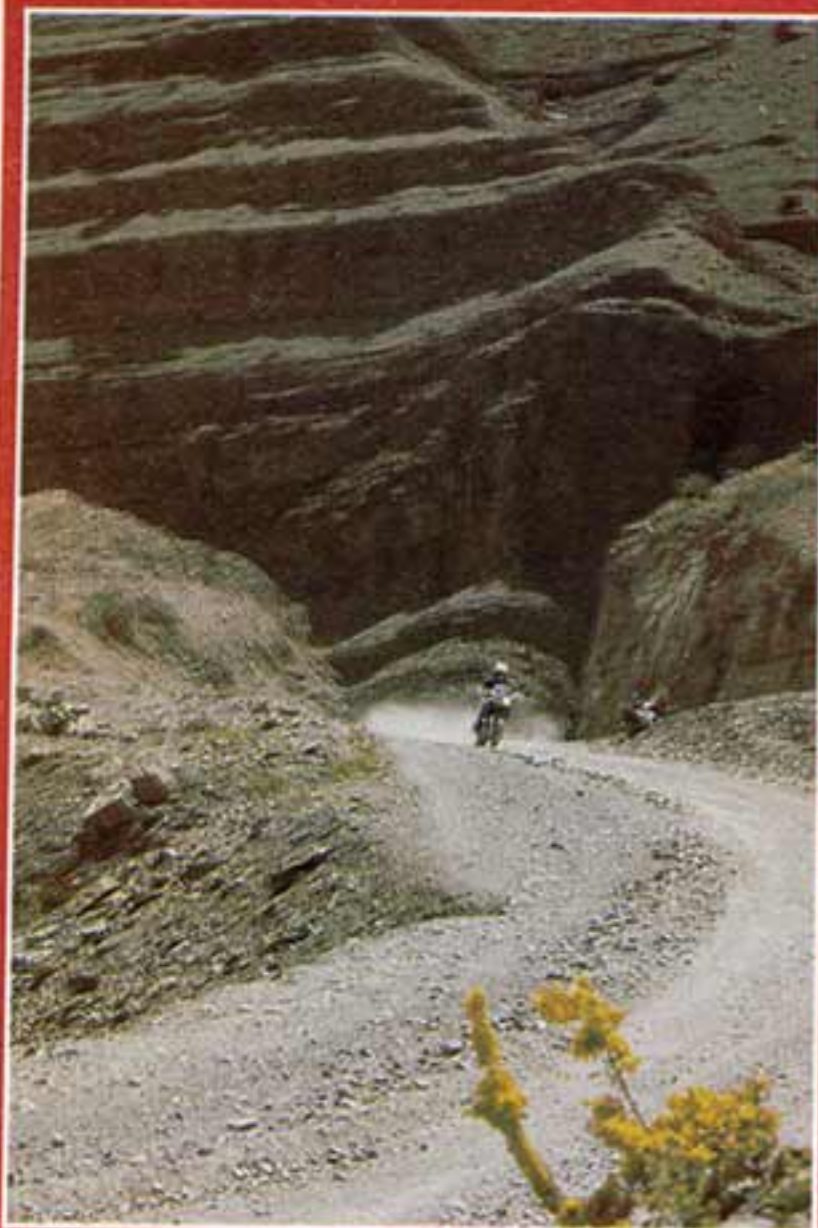
*Vue latérale gauche : bocal du liquide de refroidissement, commande double des carburateurs, réglage ralenti, réglage hydraulique de la suspension AR, filtre essence et pompe, filtre à air...*



*Vue latérale droite : échappement batterie, relais de démarreur (avec son fusible et un fusible de rechange), réservoir de lockheed frein arrière, radiateur et ventilateur.*

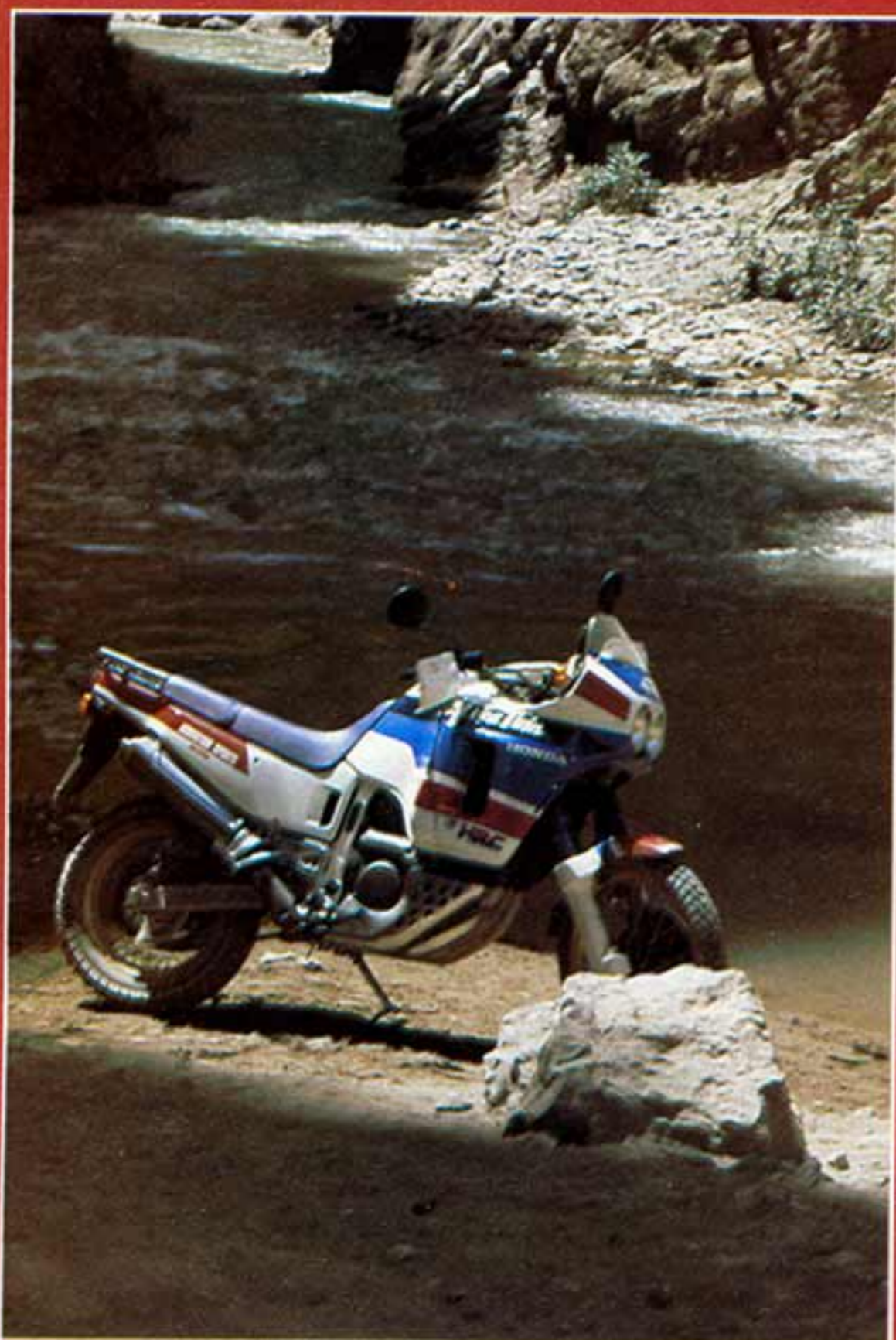






*Il est dommage de violer de tels paysages, la poignée dans le coin, mais quel plaisir sacrifier : celui des yeux ou celui de la conduite??*

## Africa Twin



## Pour finir cet essai en beauté... La chute!

Enfourchant cette Honda flambant neuve à Marrakech, je restais fidèle à ce principe immuable depuis 18 ans, celui de respecter la belle mécanique et l'anatomie d'un père de famille, en pêchant par excès de prudence. Mais sur la piste, on s'enhardit et on rejoint ses limites plus vite que prévu (pour les limites de la machine, Gilles Lalay était là !). Et, dans un sentier aux ornières bien prononcées et desséchées, la faute ! Les deux roues pas dans la même ornière. Vlan ! Le tandem bonhomme et moto se retrouve glissant dans la poussière ocre. La botte coincée entre le rebord du repli de terrain et le repose-pied, me permit d'accueillir les 200 kg de miss Africa Twin et la roue avant de Monsieur Gilles Mallet (Moto Verte), le premier à relever les morceaux, merci !

Bilan, une veste et ses coquilles, un réservoir et quelques ustensiles pliés : sélecteur (repliable eh !), cligno avant, fixation support casque.

En comparant avec deux autres machines ayant subi le même test, dont un sur le bitume, une conclusion s'impose : la réception du trail sur le flanc est amortie par un plat du réservoir et non une arrête qui entraînerait probablement une ouverture, donc une fuite, si c'est voulu, bravo !

Le carénage est épargné. Le porte-bagages protège la sellerie. Les protège-doigts trouvent là leur absolue nécessité. Enfin, la remise en route du bestiau est immédiate, ce qui ferait râler bon nombre de possesseurs de gromonos. Ces détails n'ont sûrement pas échappé au maître N. Matsumahsi, ingénieur responsable de la partie cycle, qui n'a loupé aucun gros plan des multiples rayures occasionnées par nos zâneries. De retour au Japon avec son petit boîtier 24 x 36, il va probablement plancher sur la sortie d'une nouvelle Honda à l'épreuve des chutes?!

## Les petits mots de...

**Hervé Guio, PDG Honda France**

L'Africa Twin est conçue pour un grand rallye africain. Nous avons en projet d'assurer l'assistance de 50 machines de série de ce type au prochain Dakar classées en catégorie marathon. 50 au départ, 50 à l'arrivée ?

**Gilles Lalay, pilote Honda usine**

Cette moto commercialisée est une bonne réplique de la NXR d'usine. Les proportions et la position de conduite sont similaires. Le moteur est bien sûr plus souple, moins bestial, ce sera plus agréable pour l'amateur de raid. Le freinage est très efficace. Une petite modification de la suspension, un réservoir additionnel de carburant à l'arrière, voilà le trail client prêt pour le rallye.

**Pascal Francineau, mécanicien Honda France**

Les interventions de maintenance sont aisées. Bonne accessibilité dans l'ensemble. Mais l'absence de béquille centrale est un handicap sur le terrain, comme dans nos ateliers. C'est une perte de temps, un risque d'abîmer la machine inutilement. Pourquoi en "option" ?

## Vitesses relevées au compteur à deux régimes moteur donnés

Rapport	5.000 tr	7.000 tr
1	40	55
2	60	80
3	80	105
4	90	125
5	110	150

Zone rouge à 8.750 tr