

POUR LES FOUS DU DESERT

Par Christian Lacombe

L'Africa twin, est la replica de la NXR comme la RC 30 de la RVF, la compé client du désert et Honda ne cache pas ses ambitions : permettre aux privés de gagner des courses africaines avec un investissement de base qui devrait tourner dans les 40 000 F.



On comprend maintenant pourquoi Honda a toujours refusé l'assimilation de sa Transalp avec la machine deux fois victorieuse du Paris Dakar. La Transalp, comme son nom l'indique, est d'abord et avant tout une routière alors que l'Africa twin, elle, est taillée pour la piste.

La patte du HRC

L'Africa twin tout comme la RC 30 et la NSR 250 a été élaborée au sein du HRC, le service compétition de chez Honda. Chaque détail de la moto nous le rappelle jusqu'à la finition qui est particulièrement soignée. L'unique silencieux d'échappement, en aluminium, et les tubes façon inox soulignent le look



Freinage nettement amélioré pour l'Africa twin avec un disque plus grand à l'avant et un simple disque de 240 mm et simple piston à l'arrière. Le bras arrière, un poil plus long que sur la Transalp (10 mm) est en aluminium... de même que la superbe platine repose pied pilote-passager. Les biellettes du Pro link sont articulées sur roulement à billes et à aiguilles et l'amortisseur est réglable en hydraulique et en précharge. Petit détail tout terrain, le bout du sélecteur et de la pédale de frein sont repliables.

"compé" (la vraie NXR a des tubes en inox). Avec l'Africa twin Honda espère jouer sur deux tableaux, celui de la compétition et celui du raid balade. Pour le premier, elle est une bonne base comme l'était en son temps la Yam Ténéré. Mais on peut penser que le HRC proposera bientôt des accessoires "course" pour cette moto. Par exemple des suspensions encore plus élaborées et des pièces moteur pour gagner en puissance. Toutefois il faut savoir que 650 cm³ est la cylindrée limite de ce V twin. Le moteur de la NXR fait 820 cm³, son architecture mise à part n'a rien à voir avec le moteur de l'Africa twin qui est un Transalp réalésé. L'autre tableau est l'aptitude pour l'Africa twin à parcourir les pistes pour des voyages lointains. Par rapport à la Transalp il a suffi d'amé-

Plus que toute autre chose, le miracle du design a transformé la paisible Transalp en bête de course. Une double optique grillagée, des couleurs HRC et un arrière redessiné suffisent à faire illusion mais dans les détails de l'Africa twin il y a beaucoup mieux... L'augmentation de la cylindrée à 650 cm³ a permis de gagner en puissance (+ 2 ch) et en couple mais par ailleurs l'augmentation du poids à sec (11 kg) par rapport à la Transalp équilibre le rapport poids-puissance et par conséquent les performances. Le réservoir de 25 l qui assure, facile, 100 km d'autonomie supplémentaire par rapport à la Transalp descend très bas de chaque côté du moteur ce qui améliore le centre de gravité. Cela a toutefois nécessité la pose d'une pompe électromagnétique pour amener l'essence aux carbus. Ce réservoir est équipé de deux robinets.

Un superbe sabot en aluminium protège la mécanique dont les carters sont peints couleurs magnésium. Le réservoir de liquide de refroidissement est désormais juste derrière le sabot alors que sur la Transalp il est derrière le moteur. On note sur la photo en médaillon, prise au salon, le réservoir de l'amortisseur arrière qui n'existe pas sur la photo constructeur plein profil et a fortiori sur la Transalp.



liorer l'autonomie et le travail des suspensions. Enfin, Honda espère bien que le look de cette nouveauté fera "craquer" ceux qui rêvent de désert et de victoire au Paris-Dakar. Pour ceux-là, elle sera l'outil idéal de l'aventure par procuration.

C.L.



Le tableau de bord fait plus course. Les six témoins de contrôle regroupés à gauche indiquent le fonctionnement des clignotants, du phare, du point mort, de la pression d'huile, plus un témoin de béquille latérale et un du niveau d'essence qui s'allume lorsqu'il ne reste plus que 5 litres dans le réservoir.

FICHE TECHNIQUE

(avec entre parenthèses, les caractéristiques de la Transalp).

- Moteur : 4 temps V twin à 52° refroidissement liquide simple ACT, 3 soupapes par cylindre, démarreur électrique.
- Alesage x Course : 79x66 mm (75x66 mm).
- Cylindrée : 647 cm³ (583 cm³).
- Taux de compression : 9.4 à 1 (9.2 à 1).
- Puissance : 57 ch à 8000 tr/mn (55 ch à 8000 tr/mn).
- Couple maxi : 5.8 kgm à 6000 tr/mn (5.5 kgm à 6000 tr/mn).
- Carburateur : 2 à dépression, 34 mm de diamètre.
- Allumage : électronique CDI.
- Boîte de vitesses : 5 rapports.
- Transmission finale : chaîne à joints toriques.
- Suspension AV : télescopique de 43 mm de Ø (41 mm Ø) débattement 230 mm (200 mm).
- Suspension arrière : Prolink, débattement 210 mm (190 mm).
- Frein AV : simple disque de 296 mm de Ø (276 mm) étrier double piston.
- Frein AR : simple disque de 240 mm de Ø étrier simple piston (tambour).
- Pneus : AV : 90/90-21 ; AR 130/80-17.
- Empattement : 1540 mm (1530 mm).
- Hauteur de selle : 890 mm (850 mm).
- Poids à sec : 185 kg (174 kg).
- Réservoir : 25 l (18 l).