



# LA DEVAN



# DE L' AVENTUR

# ATURE

## PRISE DE CONTACT

# HONDA AFRICA TWIN

**Jamais jusqu'à présent, une moto de série n'était allée aussi loin que cette Africa Twin dans l'évocation de l'aventure et des grandes virées « exotiques ». Même si les routes de l'Ardèche peuvent paraître un brin étriquées pour un engin qui rêve de grands espaces, cette brève prise de contact nous a permis d'entrevoir les talents d'aventurière de cette Honda pas comme les autres.**

Christian Lacombe

« Un jour je me casserai... c'est sûr ». Qui n'y a pas rêvé en regardant les images du Paris Dakar. Tailler la route puis la piste vers des horizons d'aventure, changer de peau en même temps que de latitude, la ruée vers le Sud. L'aspirant navigateur fait le même rêve mais rares sont ceux qui le réalisent faute de moyens ou de volonté. Les grands espaces des motards sont autrement plus accessibles, seul ou en groupe. Voyez le nombre d'organisations qui proposent des raids plein-Sud, en dehors de toute épreuve sportive bien sûr. Et puis l'investissement de base est sans commune mesure avec celui d'un

bateau puisque le *nec plus ultra* en matière d'aventure ne coûte que ce coûte l'Africa twin, c'est-à-dire un peu plus de 40 000 francs.

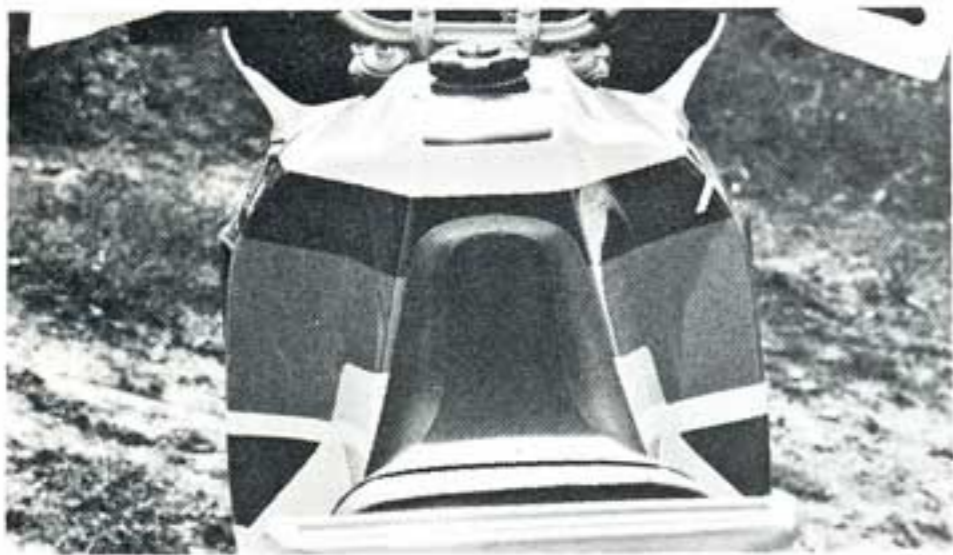
### Le navire des sables

Du fait de son look Dakar on est tenté de classer l'Africa twin dans les « compé-client », sorte de RC 30 du désert. Erreur car l'Africa twin n'est pas à la NXR ce que la RC 30 est à la RVF. Déjà parce qu'il n'est pas prévu de commercialiser des kits pour augmenter la puissance. La NXR qui a gagné trois

**La nouvelle suspension arrière Delta Pro-Link qui équipe l'Africa twin, la Dominator et la NX 250 n'est pas seulement améliorée dans sa fonction mais aussi dans sa constitution puisqu'elle est pourvue de roulements à billes et à aiguilles dans ces articulations... et d'autant de points graisseurs.**



# RE

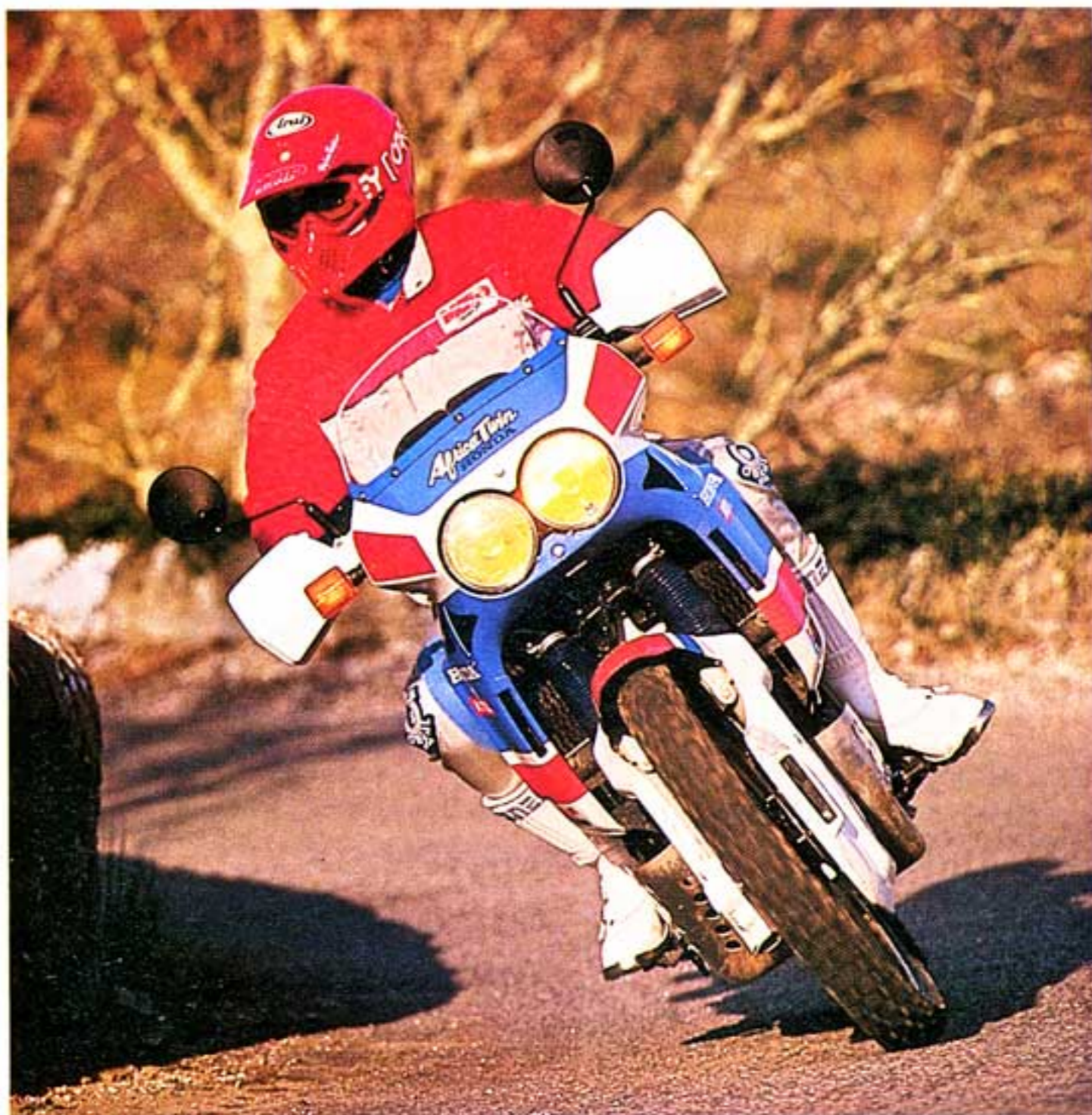


**Le réservoir d'essence d'une capacité de 25 l descend très bas de part et d'autre du moteur pour une meilleure répartition des poids. Ceci a nécessité la pose d'une pompe électrique. Chaque flanc dispose d'un robinet. Au tableau de bord deux témoins de réserve. Le 1<sup>er</sup> (orange) s'allume lorsqu'il reste 8 l et le second (rouge) lorsqu'il reste 4 litres.**

Paris-Dakar développe plus de 80 ch dans son ultime version. L'Africa twin se contente de 57 ch pour 647 cm<sup>3</sup> et ce V twin a 52° est ainsi à sa limite maxi en cylindrée. Par contre on peut envisager un engagement marathon dans le Paris Dakar et l'édition 89 en verra certainement un bon nombre au départ. Honda France envisage même de créer un challenge pour ses clients. Mais, contrairement à la NXR, pour la course en tête l'Africa twin n'apparaît pas comme l'arme absolue en catégorie marathon. Les BMW HPN qui valent le double lui barrent la route. D'ici là, le

### RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

Marque :	HONDA
Modèle :	AFRICA TWIN
Prix clés en main :	42 610 F
Disponibilité :	début avril
Coloris :	couleurs HRC
Garantie :	un an pièces et M.O., km illimité 2 ans sur moteur/transmission
Adresse :	Honda-France BP 46 77312 Marne-la-Vallée, Cedex 02



règlement marathon peut évoluer pour favoriser la grande série. En attendant l'Africa twin séduira à tout coup les amateurs de raids-randonnées, une pratique de la moto en plein essor. Jamais les pistes du Sud Tunisien, Marocain et Algérien n'ont vu autant de deux roues. A 90 % des trails pilotés par une majorité d'Allemands et d'Italiens. On a fini par découvrir que le désert est aux portes de l'Europe. Un jour de route pour embarquer, un jour de bateau (ou une nuit), un jour de descente plein Sud en Afrique du Nord et on y est. Trois jours aller, trois jours retour. Bien entendu les trajets descente, remontée seront d'autant moins fastidieux que la machine est performante et l'Africa twin peut croiser à 150/160 km/h sur les routes. Autres atouts, un aménagement des accessoires prévu pour la randonnée raid, discrètement inspiré de

la NXR et enfin, une construction de la machine étudiée pour affronter les sévices de la piste. Là, il faudra attendre un essai sur le terrain pour juger.

### Panegyrique du twin

L'augmentation de cylindrée de 600 à 650 cm<sup>3</sup> est toujours sujette à surprise et ceci quelle que soit la marque. Cinquante petits cm<sup>3</sup> suffisent pourtant à modifier la personnalité moteur d'une moto. Il gagne en coffre (couple) sans pratiquement changer sa puissance maxi (2 ch de plus que sur le 600). Sur l'Africa twin, par rapport à la Transalp, l'augmentation de cylindrée se traduit par plus de vivacité dans les bas et moyens régimes et plus de vibrations dans les hauts régimes, vibrations limitées dans l'absolu par le vilebrequin à manetons décalés. Le twin est le moteur de moto par excellence et ceci depuis la nuit des temps. Il offre le meilleur compromis poids/puissance/encombrement, les trois mousquetaires de la motorisation moto. Les constructeurs redécouvrent ses vertus après un long moment d'égarement vers les multicylindres pour des raisons pas toujours raisonnables. La renaissance du twin passe par un renouveau technologique dans la construction de ces moteurs. En Allemagne, BMW prépare un tout nouveau flat twin. En Italie Ducati avec la 851 injection prouve qu'un twin peut battre des 4 cylindres 750. Enfin au Japon, Honda mise sur le twin plus que tout autre constructeur. Le N°1 mondial a tout de même compris qu'avec la même base moteur on pouvait faire un trail (l'Africa twin) une sportive (la Bros qui n'est pas vendue en France) un custom (la Shadow) et bientôt une GT (la NTV). Ce n'est ni un mono ni un 4 cylindres qui permet cette polyvalence. Honda n'innove pas, Cagiva (Elephant, Paso, Indiana) et BMW (1000 GS, 1000 RT, 1000 RS) ont montré la voie.

Mais on peut encore espérer mieux, par exemple la



réalisation d'une moto modulable qui sur une même base mécanique et une partie-cycle très proche peut être transformée en quelques coups de clés et accessoires ici en trail, là en sportive, un autre jour en GT suivant l'humeur de son propriétaire. Sorte de moto-mécano dont on achète les pièces spécifiques à chaque genre selon ses moyens et qui ne nécessite pas un brevet de mécanicien pour être adaptée au goût du jour.

bas monde, signalons une position de conduite trop en arrière pour les grands pilotes qui, lorsqu'ils s'assoient sur le devant de la selle (position d'attaque), ont les genoux dans les bossages du réservoir. autre amélioration significative sur l'Africa twin : le freinage avec un disque avant plus grand et un disque à l'arrière. Cette fois le freinage est excellent pour un trail d'autant que la fourche est dotée d'un pontet de rigidification qui accroît la résistance au vrillage.



**Le filtre à air papier est très efficace en soi, mais son orifice d'admission est beaucoup trop exposé ce qui nécessite de fréquents nettoyages si on roule dans le sable. Par ailleurs le démontage des bougies, il y en a deux de plus que sur la Transalp, est une opération fastidieuse par manque d'accessibilité.**

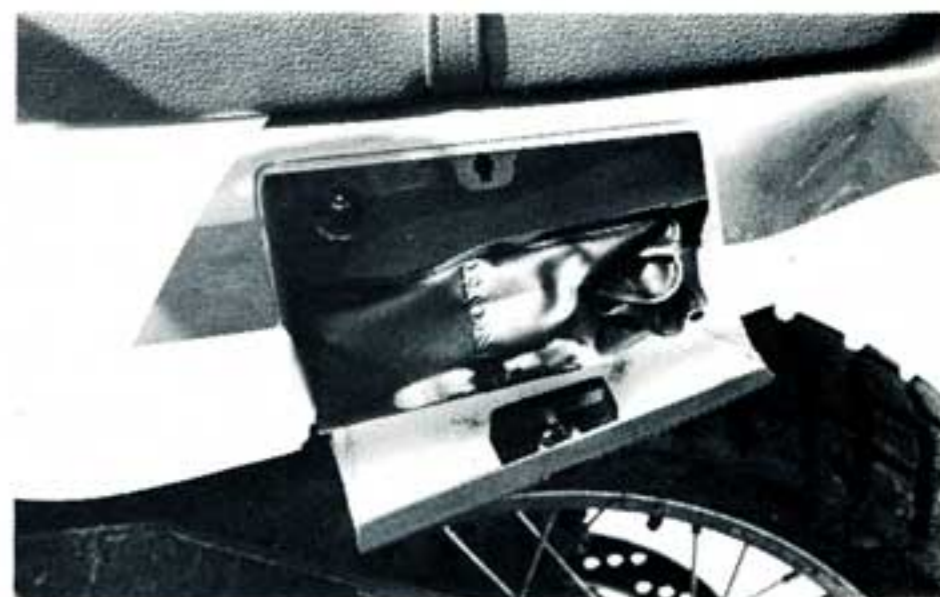
## Trail d'abord trail d'accord

L'Africa twin n'est pas une petite moto, elle est même un peu plus imposante que la Transalp (10 kg de plus) avec une assise plus haute de 4 cm, à cause d'un débattement de suspensions augmenté de 3 cm à l'avant et de 2 cm à l'arrière. Les modifications sur les suspensions ne portent pas seulement sur les débattements. La fourche est d'un plus gros diamètre (2 mm) avec un nouvel hydraulique et comparativement à celle de la Transalp elle absorbe beaucoup mieux les petites inégalités. A l'arrière, l'Africa twin bénéficie du nouveau Delta Pro-Link qui équipe les CR 88. Meilleure progressivité, traction accrue et là aussi meilleure absorption des petites inégalités. Dans l'ensemble l'Africa twin est mieux suspendue que la Transalp et plus confortable d'autant que la selle est aussi plus moelleuse. Bien que plus lourde, l'Africa twin est aussi agile que la Transalp (chasse modifiée). Dans l'absolu c'est moins bien qu'un mono, surtout si on compare à la Dominator, mais mieux que la plupart des routières. Sur les petites routes des Ardèche, l'Africa twin est un agréable trail et non pas un cheval à bascule. Par ailleurs son comportement dans les courbes reste aussi sain qu'avec la Transalp. En tous chemins l'Africa twin est incomparablement mieux adaptée que la Transalp mais attention ce n'est pas une enduro et il vaut mieux éviter de s'engager dans les sentiers. Pour avoir été le spectateur privilégié d'essais de l'Africa twin dans le Sud Tunisien avec Marc Moralès je puis affirmer que sur son terrain de prédilection elle affiche de réelles qualités. Marc qui l'a comparée à sa NXR reconnaît que l'Africa twin est un peu plus agile. Mais comme rien n'est parfait en ce

## Super transalp

En résumé cette prise de contact essentiellement routière de l'Africa twin nous a fait découvrir une machine plus performante que la Transalp à tous points de vue. A savoir maintenant si ces améliorations valent la différence de coût (6 000 F). A moins bien sûr de la destiner à un usage raid-randonnée, utilisation pour laquelle elle constitue une base tout à fait appropriée.

C. L.



**Dans les flancs du carter latéral gauche le logement de la trousse à outils qui ferme sommairement à clé. La trousse est indigente mais il reste de la place pour compléter l'outillage.**

## FICHE TECHNIQUE

Modèle :	AFRICA TWIN 650
<b>MOTEUR</b>	
Type :	4 temps V refroidi par eau
Embiellage :	à 52° manetons décalés
Distribution :	simple ACT commandé par chaîne silencieuse
Cylindrée :	647 cm <sup>3</sup>
Alésage x course :	79 x 66 mm
Rapport volumétrique :	9,4 à 1
Puissance maxi :	57 ch
Régime maxi :	8 000 tr/mn
Couple maxi :	5,8 kg/m à 6 000 tr/mn
Alimentation :	2 carbu à dépression, diamètre 34 mm
Lubrification :	carter humide
Mise en route :	démarrateur électrique
<b>TRANSMISSION</b>	
Transmission primaire :	pignons à taille oblique
Embrayage :	multidisque dans bain d'huile
Boîte de vitesses :	5 rapports
Transmission secondaire :	chaîne à joints toriques
<b>EQUIPEMENT ELECTRIQUE</b>	
Générateur :	alternateur
Batterie :	12 V
Allumage :	électronique CDI
Projecteur :	bi-iode
<b>PARTIE-CYCLE</b>	
Carrosserie :	carénage fixé au cadre
Cadre :	simple berceau dédoublé
Suspension avant :	téléhydraulique, 43 mm de diamètre, débattement 230 mm
Suspension arrière :	Delta Pro Link, débattement 210 mm
Frein avant :	simple disque, 296 mm de diamètre, étrier double piston
Frein arrière :	simple disque, 240 mm de diamètre, étrier simple piston
Roue :	21 AV et 17 AR
Pneus :	AV : 90/90 - 21 ; AR 130/80 - 17
<b>CAPACITES</b>	
Essence :	25 litres
<b>DIMENSIONS ET POIDS</b>	
Hauteur de selle :	890 mm
Empattement :	1 540 mm
Poids à sec (usine) :	185 kg