
INVITATION AU VOYAGE



COMPARATIF TRAIL

LA HONDA AFRICA-TWIN FACE A LA BMW R 100 GS

Par Micou Montange. Photos Micou et J.A.Museau.

Plus encore que les monocylindres, les trails bicylindres exhalent un parfum d'évasion et de grands espaces. Leurs gabarits imposants demandent des pistes à leur mesure, mais les lauriers cueillis par BMW et Honda en Afrique tracent la voie à suivre pour les 100 GS et les Africa-twin. Une semaine en Tunisie nous a permis d'emmener ces machines affirmer leur vocation sur le terrain.





On reste classique chez BMW, hormis le système de transmission à double cardan. La version blanche est encore plus sobre d'aspect.

Le nouveau système de transmission a éliminé les « effets de cardan » néfastes à une bonne motricité à l'accélération.

L'Africa Twin, c'est la moto que Cyril Neveu a mené en tête à Dakar, enfin, ça y ressemble ! La Transalp était très nettement conçue comme un trail à vocation européenne et Honda n'a jamais cherché à lui donner une image trop tout-terrain. Avec l'Africa-twin, pas d'équivoque : le nom, l'allure, l'équipement, tout a été fait pour exploiter le prestige des victoires au Paris-Dakar. Comme souvent, les enseignements tirés de la compétition trouvent une application sur un modèle de série. Ça n'est pas toujours flagrant, avec ces trails très civilisés, mais il y a un

L'esthétique de l'Africa Twin aux couleurs du HRC devrait contribuer à son succès auprès des fans de pistes africaines.

Le long bras oscillant en alu favorise la tenue de piste. Le silencieux fait carrément « usine », mais le bruit est très feutré.



Le disque avant de la BMW est efficace. La fourche, satisfaisante sur la route, est trop juste en tout-terrain.

savoir faire qui transparaît à l'usage, et le doute n'est plus permis : c'est bien du côté de Djanet et dans les dunes de Mauritanie que s'est forgée l'Africa Twin. On a justement eu la nouvelle Honda pour suivre le rallye de Tunisie qu'organise... Cyril Neveu. On partait à deux, il fallait donc une autre moto. La 750 DR, c'est un mono, et il n'y en a pas de disponible. La 1000 BMW, ça, c'est un twin de roule toujours et de pistard. La dernière sophistication japonaise en matière de « Dakar replica » face au flat twin allemand très conservateur, ça n'est pas inintéressant à observer sur le terrain. Il ne faut pas oublier qu'il a fallu l'apparition de la Honda NXR pour reprendre à BMW la domination au Paris-Dakar. 2500 kilomètres à courir après les coureurs, quelques centaines de kilomètres de pistes pour les attendre au tournant, les



Le garde-boue près de la roue ne gêne pas l'écoulement d'air vers les radiateurs, dont la température monte rarement.

bivouacs dans les dunes et les raccourcis par des pistes défoncées nous ont permis de juger nos deux africaines.

Présentation

- 1 - HONDA
- 2 - BMW

Les deux twins abordent le sujet sur un mode complètement différent. D'un côté, la Honda joue sur le look « Paris-Dakar » jusqu'au bout des guidons, en reprenant la ligne et les coloris de la NXR officielle, alors qu'à l'inverse la BMW, très classique (pléonasme ?) semble vouloir dissimuler sa parenté avec une bête qui était considérée il n'y a pas si longtemps comme la reine du désert.

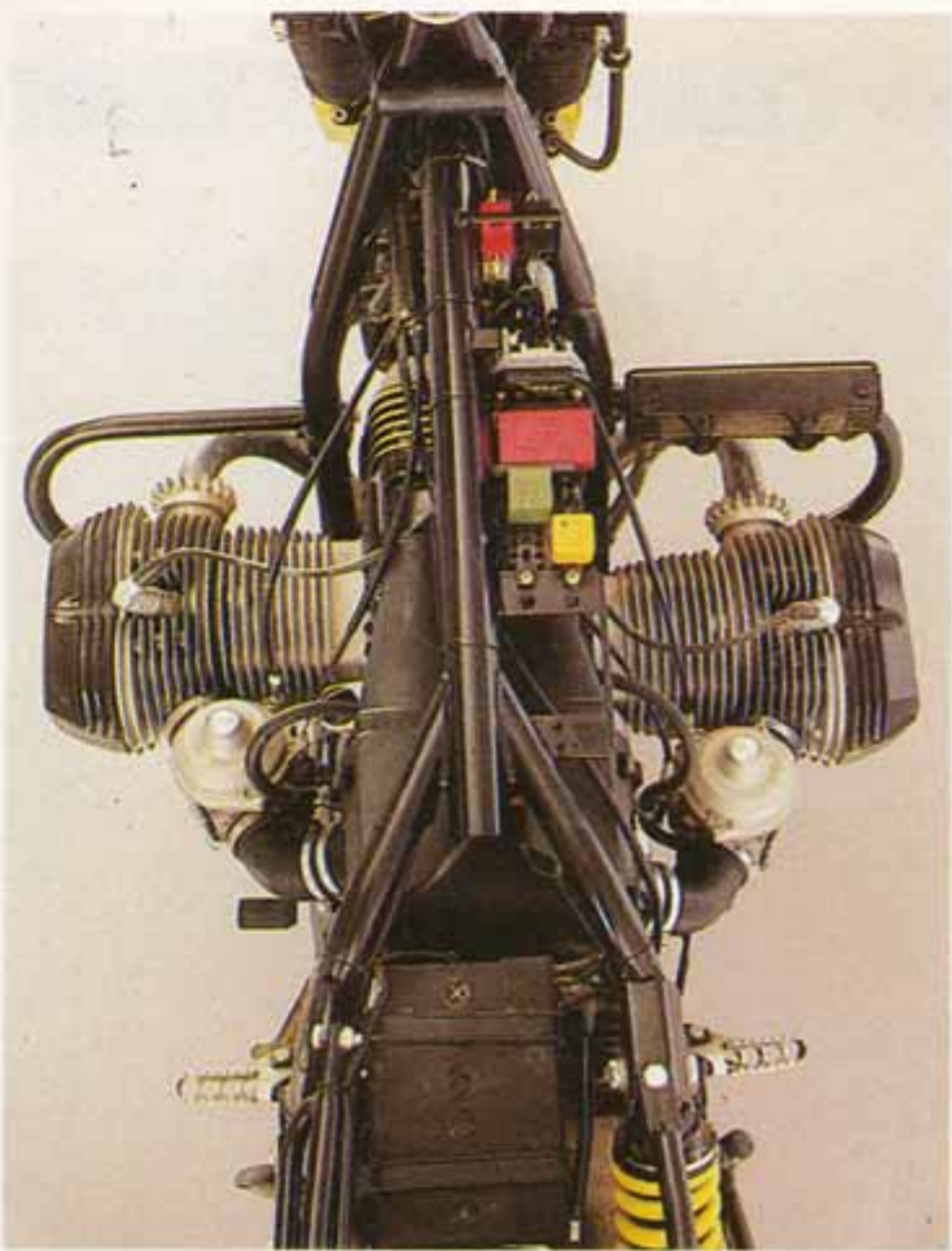
L'Africa Twin garde une ligne très homogène malgré un gabarit imposant, et réussit à concilier à la fois classe et agressivité. Le garde-boue près de la roue avant, le carénage à double optique qui prolonge le gros réservoir et le silencieux ressemblant à celui de





*Malgré une allure très sérieuse, la BMW permet pas mal de fantaisies dans les dunes.
L'Africa Twin retrouve avec plaisir l'élément ou s'est forgé son prestige : le désert.*

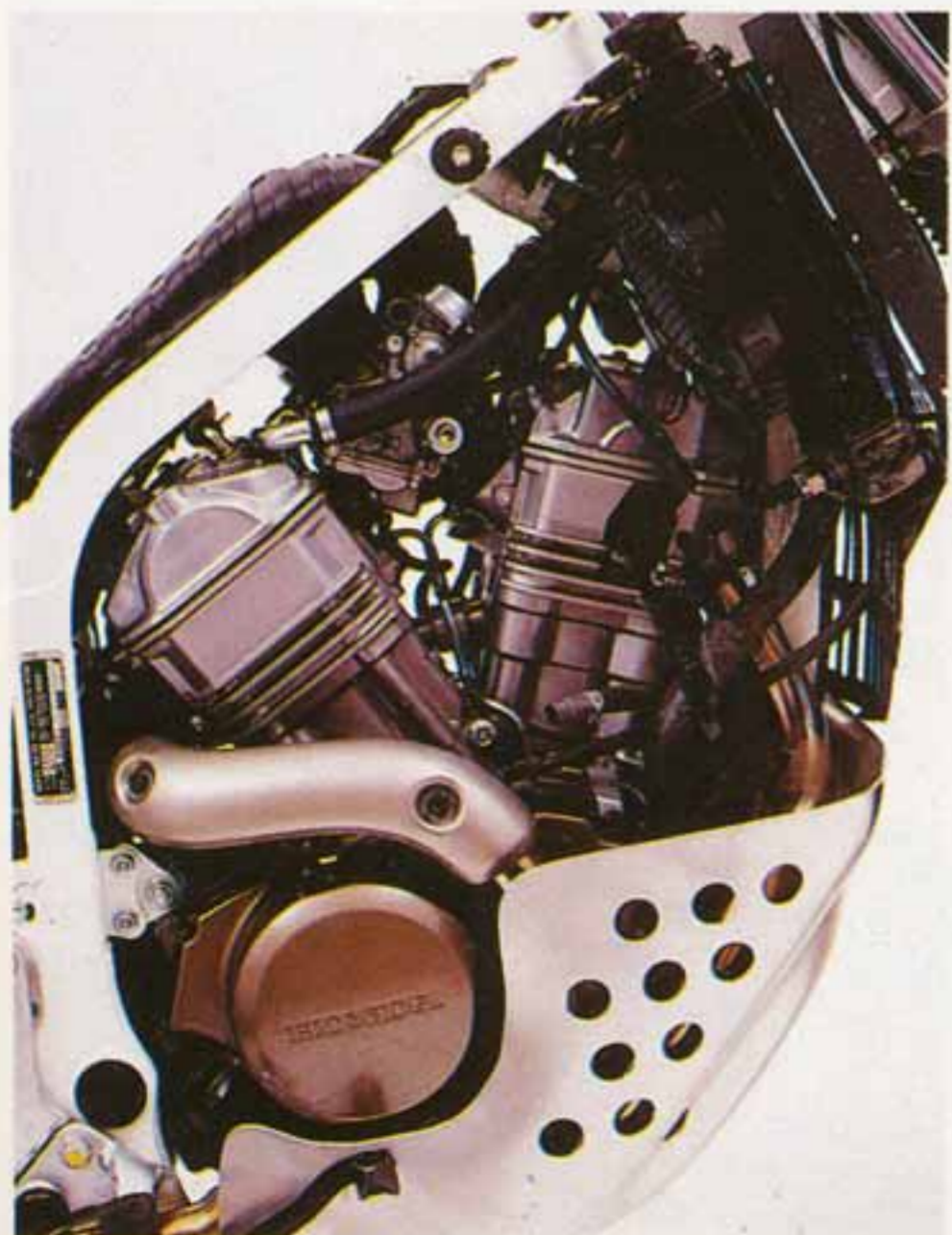




On distingue bien le décalage des cylindres du flat twin. Le carburateur droit gêne le pilote, surtout au freinage. Un radiateur d'huile a été fixé sur le pare-cylindre droit.

la NXR jouent la carte « course », tandis que le bras oscillant, le disque arrière ou le moteur inspirent le respect dû à de belles pièces de mécanique. Le reste est à l'avenant, comme les platines de repose-pied passager en alu coulé, montées souple tout comme le guidon. Comme sur la Dominator, les repose-pieds du

Le moteur de l'Africa Twin est celui de la Transalp, mais porté à 650 cc. Le gain de cylindrée apporte un petit plus côté impressions de conduite.



pilote sont équipés de caoutchoucs de protection amovibles : merci pour les semelles en ville.

Malgré une plus grande simplicité mécanique, la BMW fait un peu « fouillis », mais il est vrai qu'elle n'a recours à aucun cache, ni carénage ou autre sabot moteur enveloppant pour dissimuler ses dessous. Le gros flat-twin n'a rien perdu de son charme mécanique qui respire la simplicité et la robustesse, mais hérite maintenant d'une transmission plus moderne. Il y a toujours un monobras à l'arrière, mais avec un système à double cardan et parallélogramme qui annule les effets de raidissement de suspension que provoquait l'ancien cardan unique à l'accélération. La ligne sobre qui habille cette mécanique n'appelle guère de remarques. Peut-être aurait-on souhaité un saute-vent plus généreux, des protège-main au guidon, un garde-boue avant près de la roue qui protégerait mieux, mais telle qu'elle est, la BMW 100 GS cherche surtout à rester fidèle aux goûts des amoureux de la marque plutôt que de racoler une clientèle de toute façon acquise aux produits japonais.

Mécanique

- 1 - HONDA
- 2 - BMW

Comme pour l'esthétique, les choix mécaniques sont bien différents pour ces deux trails bicylindres : 650 en V ou 1000 à plat, refroidissement à eau ou à air, transmission par chaîne ou par cardan, on ne peut guère imaginer plus opposé que ces deux machines. Bien planqué sous le réservoir, le carénage et le sabot, la mécanique de l'Africa-Twin fait 650 cm³, la cylindrée maximum que l'on puisse obtenir sur la base du 600 Transalp (elle même issue du 500 VT). Refroidissement liquide, culasse à trois soupapes et double allumage sont au rendez-vous, et permettent d'espérer la même fiabilité que sur les modèles précédents. Les flancs de réservoir descendant très bas, l'alimentation des deux carbus à dépression se fait par l'intermédiaire d'une pompe électrique. Un robuste cadre double-berceau en tubes de section rectangulaire entoure la mécanique. Contrairement à la Transalp, la vocation tout-terrain est nettement marquée sur l'Africa-Twin par une robuste fourche à grand débattement et un magnifique bras oscillant en aluminium. Cette machine bénéficie de la nouvelle version du système Pro-link, avec ses biellettes montées sur roulements à aiguilles. Deux freins à disque sont chargés de stopper cette imposante pistarde au long-cours qui accuse sur la balance le même poids que sa concurrente allemande, soit 223 kilos avec les pleins.

Hé oui, la 1000 BMW pèse le même poids que la Honda. Le réservoir semble plus petit ? Il contient un litre de plus ! Mais il n'a qu'un tube de cadre à chevaucher. Il ne manque pourtant guère d'équipement à la 100 GS, mais la simplicité mécanique est payante. Le bloc moteur flat-twin culbuté à refroidissement à air est plutôt compact, du moins en hauteur, ce qui permet de conserver un centre de gravité placé bas. Tout est bien accessible en cas d'intervention mécanique, et cela peut être un atout pour un routard en vadrouille sur des pistes lointaines. Peu d'exoti-



Fixé dans le nez de carénage, le tableau de bord est complet. Les voyants orange et rouge sont ceux de réserve d'essence.

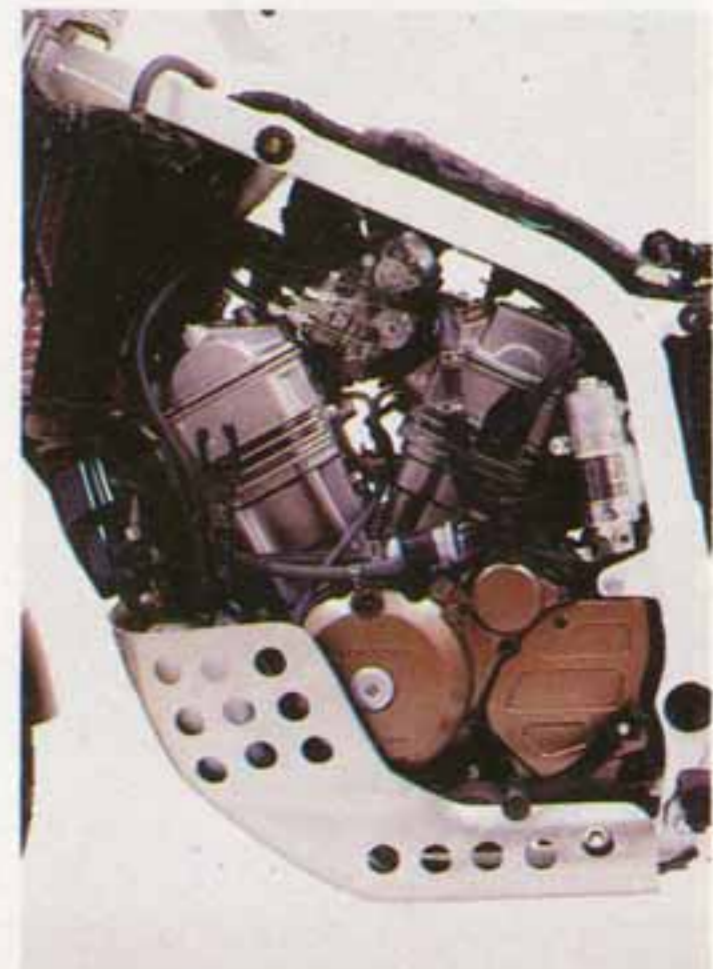
que dans les choix techniques, à part le bras arrière « paralever » et une petite astuce de montage des rayons sur les bords de jante pour accepter des pneus sans chambre. La boîte de vitesses nouvelle génération (avec une réduction primaire qui divise sa vitesse de rotation par deux) offre désormais des changements de rapports plus rapides et un maniement autrement plus agréable qu'auparavant. Un progrès que l'on apprécie constamment même s'il est vrai que l'intérêt d'un 1000 cm³ est plus de jouer avec son couple plutôt que de jongler avec sa boîte.

Prise en mains

- 1 - BMW ET HONDA

Les 600 monos à look africain nous avaient habitués à des engins plutôt lourds à l'arrêt et hauts de selle. Les gros twins nous font la surprise de ne pas trop en rajouter. Ce n'est pas tout à fait idéal, bien sûr, mais ça n'est pas dramatique. La BMW marque un point avec sa selle un peu plus basse et son centre de gravité assez bas, mais elle perd son avantage dès

Le moteur de l'Africa Twin fait presque autant 'usine' que celui de la NXR. Sur la bonbonne de l'amortisseur, il y a un réglage de l'hydraulique en compression.



REVUE DE DETAILS

Antivol : Un Neiman sur la colonne de direction pour la BMW, et couplé au contacteur pour la Honda.

Avertisseur : Assez puissant sur les deux machines, mais encore un peu juste sur la route.

Bagages : Bien dans le prolongement de la selle, celui de la Honda permet de fixer un gros sac...si l'on a pas de passagère ! Suffisant mais moins pratique sur la BMW.

Béquille : Bien sûr la Honda (latérale seulement), avec un contacteur de sécurité, mais s'enfonce sur sol mou. Ressort de rappel sur la GS qui oblige à descendre de moto pour béquiller, mais il y a aussi une centrale...

Tableau de bord : Très complet sur la Honda, avec température d'eau, deux voyants de réserve etc, fixé dans le carénage. Pas de compte tours sur la BM.

Commodos : Conventionnels et sans reproche sur la Honda. Appel de phare et rappel de clignotant par pression. Moins habituels sur la 100 GS, mais corrects. Pas de rappel de clignotants. Commande de starter au guidon pour les deux machines.

Eclairage Correct sur les deux machines. Meilleur feu de croisement sur la BMW, meilleur feu de route sur la Honda.

Essence : Bouchon fermant à clé sur la Honda, réserve par deux témoins lumineux. Bouchon sans serrure sur la BMW.

Huile : Niveau par jauge fixée sur le bouchon de remplissage. Les deux motos nécessitent un entonnoir pour verser l'huile.

Outils : Trousse très complète sur la BMW, avec un kit de réparation pour les pneus. Minimum vital pour la Honda.

Ralenti : Très stable sur les deux moteurs. Un peu lent à redescendre sur la BMW, ce qui réduit le frein moteur.

Rétroviseurs : Bon champ de vision, mais ceux de la GS vibrent beaucoup.

Suspensions : Assistance pneumatique de la fourche sur la Honda seulement. Réglage de la précontrainte arrière sur les deux motos, mais réglage de l'hydraulique en compression seulement sur la Honda.

Tension de chaîne : Invisible sur la BMW (ah ah !). Escargots classiques sur la Honda, dont la chaîne à joints toriques se détend peu.

Consommation : Malgré sa cylindrée nettement plus importante, la BMW se montre moins gourmande que la Honda. De plus, son appétit se révèle assez constant, quel que soit l'usage de la machine. Il n'y a que sur la piste que l'on dépassera les 7 litres, mais il est vrai que la partie-cycle n'incite pas à exploiter tout le potentiel du moteur. La Honda se montre un peu plus gourmande, mais cela semble logique vu les performances de son moteur. Le 1000 flat twin dépassera rarement les 7 litres aux cent en usage normal et peut descendre sous les 6 litres en balade tranquille. La Honda approche ce chiffre à vitesse modérée et constante, mais consomme un peu plus que la BM dès qu'on augmente le rythme. L'écart se creuse encore plus en tout-terrain, mais sans atteindre de chiffres excessifs. A vitesse élevée sur l'autoroute, les gros réservoirs de ces machines offrent une bonne autonomie.

COMPARATIF TRAIL



qu'on roule à cause d'une position des jambes trop repliée. Il faut vraiment faire des pointes pour garder son équilibre avec l'Africa Twin avec le plein d'essence, la position de conduite étant par contre très naturelle et « relax ». Malgré leur gabarit, ces deux machines se contrôlent parfaitement dès que l'on roule, les directions restant légères et précises à basse vitesse. Grâce à la souplesse de leur moteur, les deux machines évoluent bien en ville, seule la largeur des cylindres de la BMW venant limiter votre élan dans la circulation. Les commandes sont douces, avec un léger avantage à la Honda dont l'embrayage est par ailleurs plus souple et progressif que le monodisque de la BMW. Côté freins, les avant ont une attaque franche et précise, s'avèrent puissants tout en restant dosables et progressifs. Le disque arrière de l'Africa Twin est meilleur que le tambour de la 100 GS, d'autant plus que le carburateur droit gêne le tibia quand on freine ! Côté boîte de vitesse,

Compacte et sans fioritures, la BMW 100 GS ne choquera pas les amoureux de la marque.

rien à signaler sur la japonaise ; ceux qui avaient le souvenir d'une boîte teutone lente et qui claque seront agréablement surpris par la BMW. Ce n'est pas encore parfait, mais elle sait désormais se faire oublier.

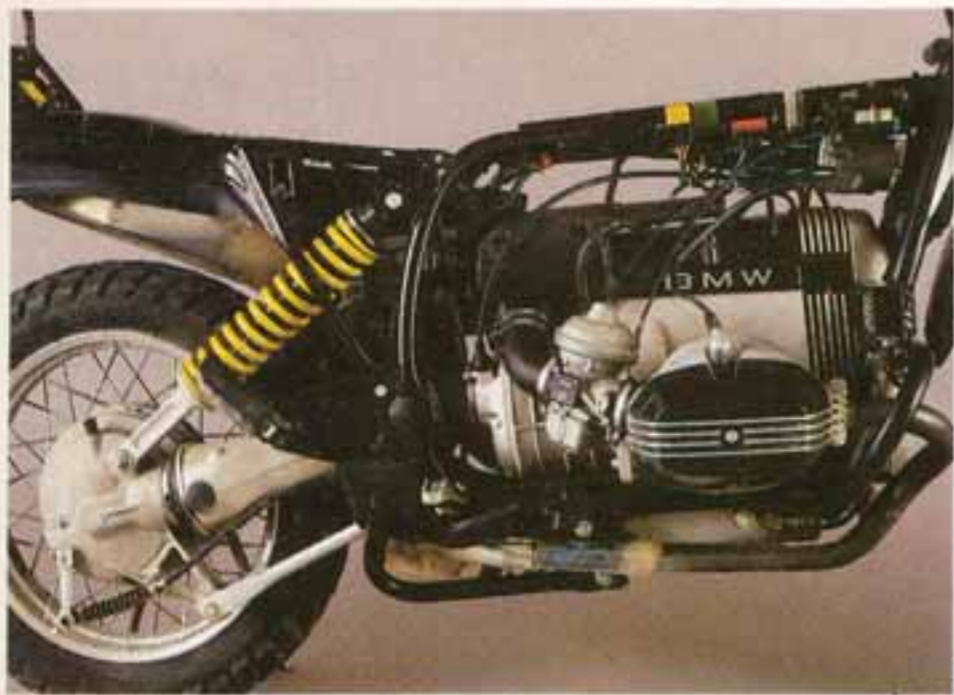
Route

- 1 - HONDA
- 2 - BMW

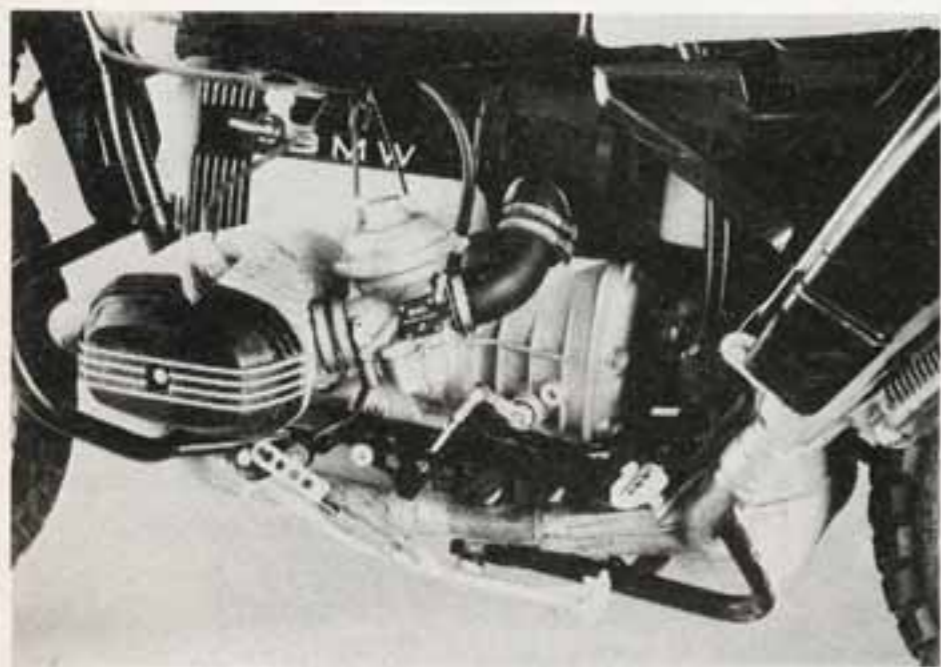
Une moto à vocation de grands voyages se doit d'être une bonne routière et nos deux twins ne déçoivent

L'imposant réservoir ne fait « que » 25 litres, mais englobe tout le haut moteur du V twin. Le bouchon ferme à clé.





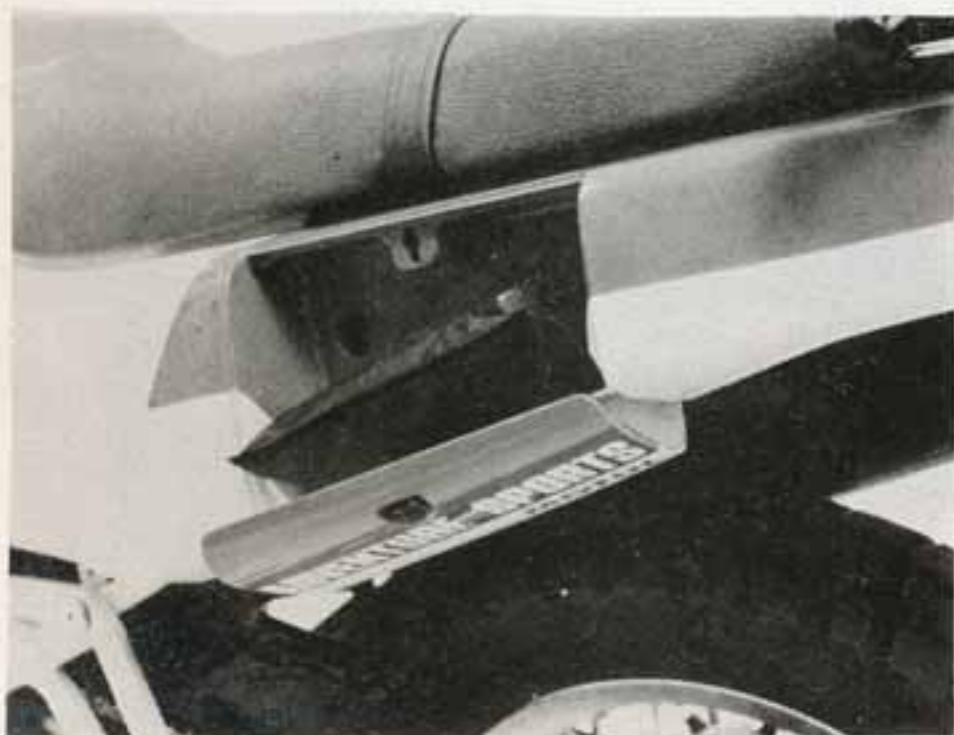
Le groupe moteur-transmission de la BMW est compact et de bonne accessibilité. Le poids est bien centré dans la partie-cycle.



Le rappel automatique de la béquille latérale oblige à descendre de moto pour béquiller. Pour monter le kick (en option), il faut changer le carter arrière de boîte.

pas, à condition tout de même de savoir faire sienne la devise du parfait globe-trotter : « qui veut voyager loin ménage sa monture ». Non pas qu'il faille se traîner, mais les freinages dernier carat et les courbes genou par terre ne sont pas leur vocation. Elles excellent par contre sur les longs trajets à rythme soutenu, grâce à leur confort, leur autonomie (270 km minimum avant réserve) et leur moteur infatigable. Le carénage de l'Africa-Twin offre une bonne protection jusqu'aux épaules, mais il faut éviter le port d'un casque de cross avec une visière, laquelle récupérerait tout le vent venant de la bulle de carénage. Le saute-vent de la BMW protège mieux

La trousse à outils de l'Africa Twin est de qualité moyenne, mais il y a de la place pour la compléter. La serrure du coffre s'ouvre avec n'importe quel tournevis.



qu'il ne le laisse supposer. Les suspensions de la Honda font carrément dans le confort, particulièrement sur les petits chocs qui sont très bien absorbés. La 100 GS pêche de ce côté là en accusant un peu sèchement les raccords et trous de la chaussée, mais les grandes ondulations sont bien prises en charge. Le confort de la selle est appréciable, même dans sa version la moins épaisse (il existe deux épaisseurs au choix). La géométrie des partie-cycle procure une tenue de route sans reproche dans les virages et grandes courbes, et cette stabilité n'est pas acquise au détriment de la maniabilité. Les nouveaux profils de pneus pour trails rapides accrochent bien sûr le bitume tout en pardonnant toujours les passages sur des traces de terre ou de sable.

Performances

1 - BMW ET HONDA

Malgré la différence importante de cylindrée, les performances des deux machines restent très proches en utilisation courante. Bien sûr, l'avantage de cylindrée permet à la BMW de prendre 10 bornes de mieux couché derrière le guidon, mais est-ce une position bien raisonnable pour regarder le paysage. Par contre, le couple du flat twin est bien présent partout, encore qu'il ne faille pas reprendre trop bas dans les tours, sa souplesse n'étant pas exceptionnelle. La Honda n'est jamais larguée, mais le V twin, bien que super-efficace, est moins impressionnant. Les cinquante centimètres cubes gagnés par rapport à la Transalp donnent un peu de caractère à un moteur qui en manquait vraiment. Ce petit gain se ressent surtout aux reprises et en accélération, mais la vitesse de pointe est grevée par l'important maître-couple de l'Africa Twin. Quoi qu'il en soit, nos dévoreuses de grands espaces peuvent maintenir une allure de croisière soutenue sans poser de problèmes de dépassements ni être trop handicapées par la charge de quelques bagages ou d'une passagère, dont la position sera bonne, avec une selle assez confortable, surtout sur la 100 GS.

Tout terrain

1 - HONDA 2 - BMW

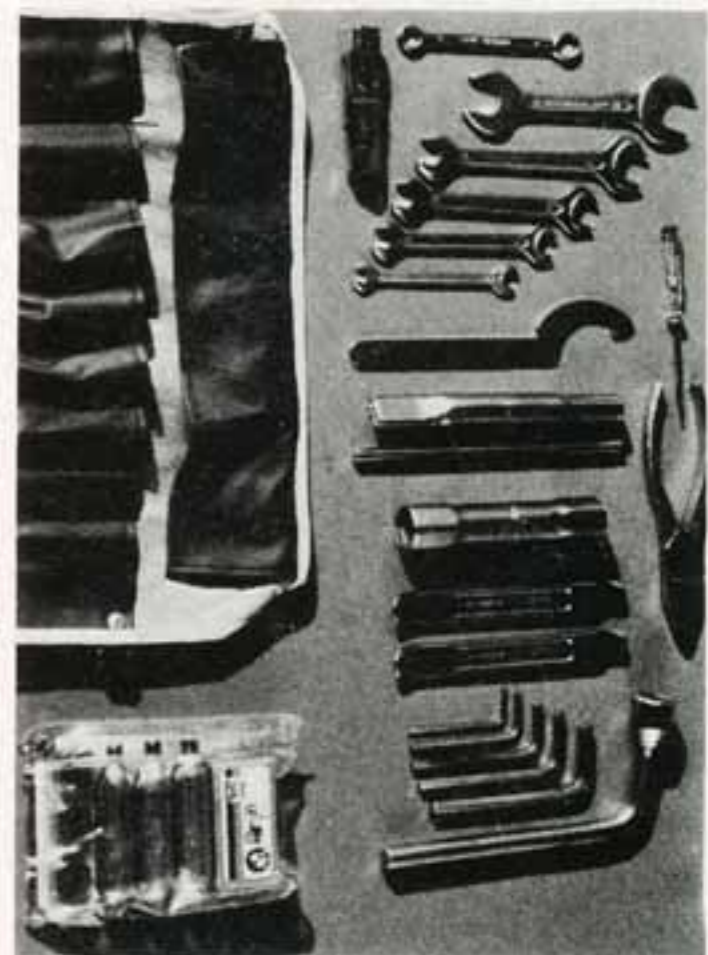
C'était déjà vrai avec les 600 Dakar-Réplica, ça l'est encore plus avec nos deux twin : ce ne sont pas des motos d'enduro ! Si vous êtes amoureux des petits chemins d'Auvergne ou des ornières boueuses du Nord, j'annonce galère ! Avec leurs dimensions de grandes routières et le profil de leurs pneus, votre balade du dimanche risque de tourner en séance de poids et haltères. Les roule-toujours qui restent à



Le frein avant à double piston de la Honda est assez puissant et progressif. Sous le garde-boue, un arceau empêche la fourche de vriller au freinage.

l'intérieur de nos frontières devront se limiter aux routes forestières ou aux chemins roulants et secs. Ça peut paraître frustrant à ceux qui ont l'habitude des petits trails agiles en toutes circonstances, mais c'est un choix à faire au départ, et laisse tout de même pas mal d'horizon à découvrir par rapport à une machine de route. Question horizon, c'est vers l'Afrique que l'on se tourne, vu la vocation avouée de ces machines, en gardant bien à l'esprit que l'on ne

La trousse à outils de la BMW est complète et de bonne qualité et inclus un kit de réparation pour les pneus sans chambre.



	BMW	HONDA
QUALITES	<ul style="list-style-type: none"> — Agrément moteur — Consommation — Accessibilité mécanique 	<ul style="list-style-type: none"> — Esthétique « Dakar » — Suspensions — Freinage
DEFAUTS	<ul style="list-style-type: none"> — Suspensions — Position de conduite — Prix 	<ul style="list-style-type: none"> — Hauteur et poids en ville — Pas de béquille centrale — Accessibilité mécanique

PERFORMANCES

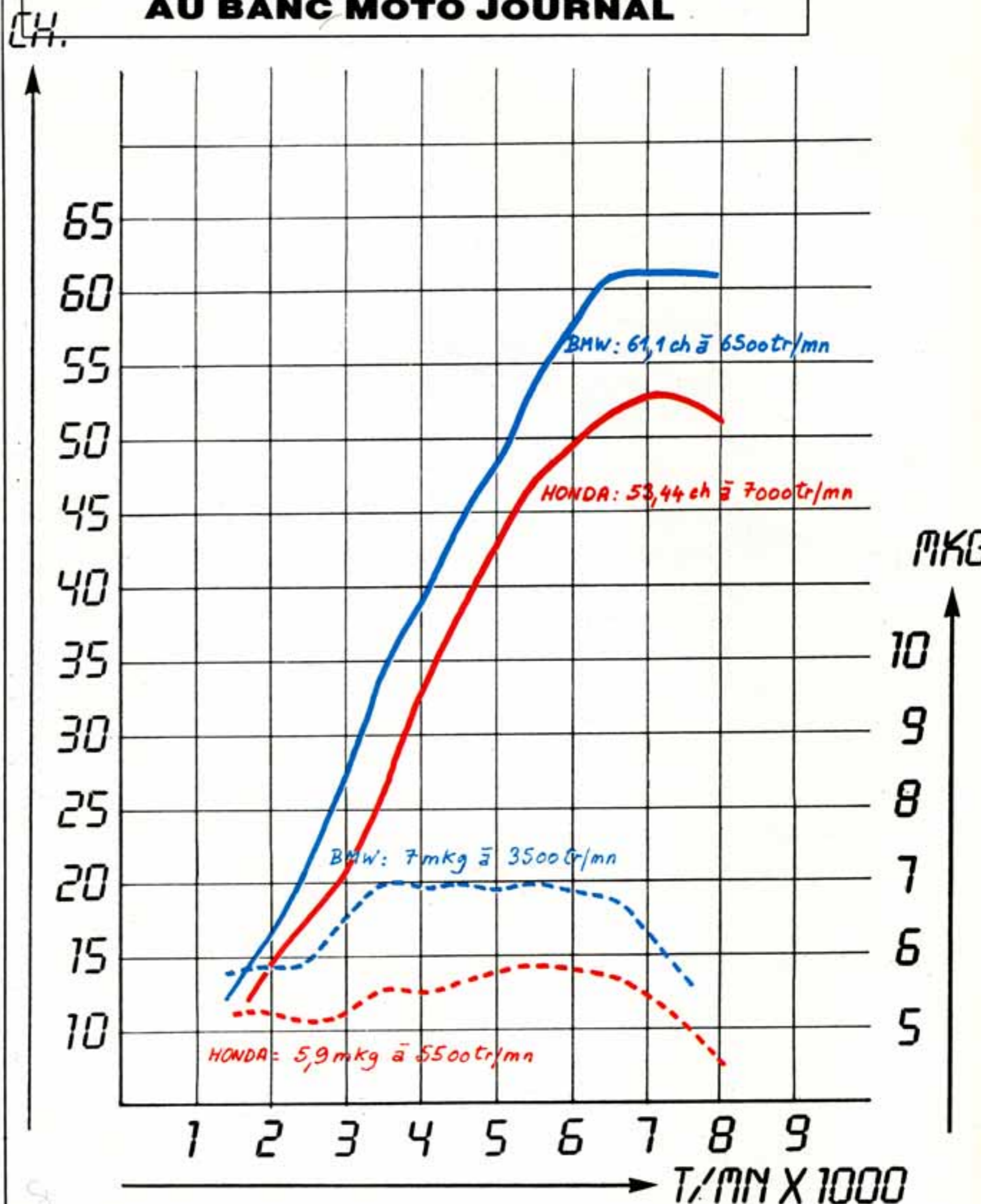
	BMW	HONDA
VITESSE MAXI		
Assis	171	162
Couché	176	166,6
ACCELERATIONS		
200 m D.A.	8'2	8'1
400 m D.A.	13'1	13'1
REPRISES		
de 60 à 90 km/h	3'7	4'2
de 90 à 130 km/h	6'4	6'3
ETALONNAGE		
Compteur		
60 km/h	55	54
90 km/h	85	81
110 km/h	104	100
130 km/h	125	119
160 km/h	148	144

part pas faire péter un chrono dans une spéciale. On est alors agréablement surpris par ces gros trails. Etant donné son nom, l'Africa Twin se devait de ne pas trahir la NXR vainqueur du Paris Dakar. Elle assume parfaitement sa parenté en se révélant une pistarde fort efficace. Plus encore que sur la route, on apprécie sa faculté à encaisser tous les petits cahots, à avaler les innombrables pierrailles de la piste, ce qui permet de ne jamais se crispier sur le guidon, d'autant moins que la direction reste tout aussi légère mais précise que sur le bitume. Les bosses ou creux abordés un peu vite ne prennent pas les suspensions au dépourvu grâce à leur progressivité. Pas question d'encaisser une saignée ou un oued à fond de cinquième, il ne faut pas rêver, mais même à un rythme soutenu, le confort et la sécurité de conduite sont rassurants. Dommage toutefois que les genoux viennent souvent se cogner dans les échancrures du réservoir. Vu la faible hauteur des crampons et le peu de « grip » des pneus d'origine sur la piste, il faut aborder les virages avec prudence, mais dès que la visibilité le permet, on peut accélérer en grand et sortir en dérive. Si la piste devient roulante, un coup de gaz vous amène vite fait à plus de 140, ou encore plus si vous avez le moral ! La progressivité du freinage permet une bonne décélération sans risque de blocage. Dans les bancs de sable, la Honda devient plus dure à contrôler, surtout à basse vitesse. Il faut ralentir puis passer en accélération en soulageant un peu l'avant. Quand on démarre dans du mou, la machine est carrément dure à tenir tant qu'on n'a pas pris un peu de vitesse, mais dans la majorité des cas, le contrôle qu'on a de l'Africa Twin est très sécurisant.

CONSOUMMATIONS (pendant l'essai)

UTILISATION	BMW	HONDA
Route à 90/110 km/h	5,95 l/100	6,20 l/100
Route rapide	6,35 l/100	6,50 l/100
Route et piste	7,20 l/100	7,50 l/100
Moyenne	6,50 l/100	6,73 l/100

AU BANC MOTO JOURNAL



Lors de notre périple d'une semaine sur les traces du Rallye de Tunisie, la BMW a suivi partout la Honda, mais en se montrant moins à son aise sur la piste que le V twin japonais. La souplesse et le couple du BM se prêtent bien à une conduite coulée, avec une réserve de puissance plus que suffisante en toutes circonstances. La géométrie de la partie-cycle est par ailleurs excellente, procurant une tenue de piste très saine sans que l'avant ne devienne raide dans les virages, mais ce sont les suspensions qui imposent la vitesse à adopter sur la piste. Ce n'est pas catastrophique pour la sécurité mais c'est l'agrément de pilotage qui en pâtit. Avec moins de débattement que la Honda et surtout un moins bon amortissement, les suspensions rendent la conduite assez inconfortable sur la piste, obligeant à rendre la main à chaque trou ou bosse un peu accusé. La selle confortable atténue un peu ce

REGIMES	HONDA		BMW	
	Puissance	Couple	Puissance	Couple
2 000 tr/mn	14,49	5,19	16,3	5,8
2 500 tr/mn	17,66	5,06	20,4	5,8
3 000 tr/mn	21,74	5,19	27,2	6,5
3 500 tr/mn	27,17	5,56	34,0	7,0
4 000 tr/mn	30,34	5,43	38,0	6,8
4 500 tr/mn	35,78	5,69	43,5	6,9
5 000 tr/mn	40,31	5,77	47,6	6,8
5 500 tr/mn	45,29	5,90	53,0	6,9
6 000 tr/mn	48,91	5,84	57,1	6,8
6 500 tr/mn	52,08	5,74	61,1	6,7
7 000 tr/mn	53,44	5,47	61,1	6,2
7 500 tr/mn	52,99	5,06	61,1	5,8
8 000 tr/mn	52,08	4,66		



Le renflement du silencieux est camouflé par le cache latéral qui ne laisse apparaître que l'aspect « usine » de l'échappement. La réserve de liquide de frein arrière est protégée de la chaleur par un petit cache en alu.



Sur la Honda, la partie qui supporte le feu AR et le porte-bagage est boulonnée sur la triangulation arrière du cadre.

handicap. Ne pouvant trop compter sur les amortisseurs pour sauver un choc un peu violent, il convient d'adopter une conduite en souplesse qui oblige à anticiper soigneusement tout obstacle. Moyennant quoi la BMW 100 GS ne rechigne pas à la tâche et révèle même un avant plus léger que celui de la Honda, ce qui lui permet de se montrer plus à l'aise dans le sable mou.

Après une semaine de ce périple tunisien, les deux machines n'ont nécessité qu'un peu d'huile pour refaire le niveau et un nettoyage de filtre à air. Le démontage de celui de la Honda est le plus fastidieux, alors que c'est elle qui en a le plus besoin. Les rayons n'avaient pas bougé et c'est tant mieux, car pour retendre ceux de la BMW, il faut démonter la roue arrière et carrément enlever le disque de la roue avant !

M.M.

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

Marque	BMW	HONDA
Modèle	R 100 GS	650 AFRICA TWIN
Prix clés en main	47 900 F	42 610 F
Disponibilité	immédiate	20 avril
Coloris	noir/jaune ou blanc/bleu	coloris HCR
Garantie	1 an, pièces et M.-O. kilométrage illimité.	1 an, pièces et M.-O., kilométrage illimité. Deux ans sur moteur et transmission
Adresse	BMW France 3, av. Ampère, 78390 Bois-d'Arcy Tél. : (1) 30.43.93.00	Honda France BP 46, 77312 Marnela-Vallée Cedex 02 Tél. : (1) 60.05.90.12
Essais précédents	MJ 831 (essai comparatif)	MJ 837 (prise de C.)

FICHE TECHNIQUE

Modèle :	BMW R 100 GS	HONDA AFRICA TWIN
MOTEUR		
Type :	bicylindre à plat 4 temps, refroidi par air radiateur d'huile	bicylindre en V à 52° 4 temps refroidi par eau
Embiellage :	Vilebrequin monobloc bielles à chapeau	vilebrequin monobloc à manetons décalés. Bielles sur coussinets simple ACT commandé par chaîne.
Distribution :	arbre à cames central tiges et culbuteurs deux soupapes par cylindre	3 soupapes par cylindre, réglage par vis-écrou.
Cylindrée :	980 cm ³	647 cm ³
Alésage x course :	94 x 70,6 mm	79 x 66 mm
Rapport volumétrique :	NC	9,4 à 1
Puissance maxi :	60 ch à 6500 tr/mn	57 ch à 800 tr/mn
Régime maxi :	7 000 tr/mn	8 000 tr/mn
Couple maxi :	7,74 mkg à 3 750 tr/mn	6,3 mkg à 6 000 tr/mn
Alimentation :	2 carbus Bling à dépression Ø 40 mm	2 carbus à dépression F 34 mm
Lubrification :	carter humide, pompe trochoïde	carter humide, pompe trochoïde
Mise en route :	démarréur élect. (+ kick en option)	démarréur électrique
TRANSMISSIONS		
Transmission primaire :	par engrenage à taille oblique rapport : 29/14 (soit 2,07 : 1)	par pignon à taille oblique rapport 68/36 soit 1,888 : 1
Embrayage :	monodisque à sec commande mécanique	multidisque à bain d'huile commande par câble
Boîte de vitesses :	à 5 rapports	à 5 rapports
	1** 34/16 2,125 34 %	36/13 2,769 35 %
	2* 29/21 1,381 52,4 %	32/17 1,882 51 %
	3* 28/28 1,000 72,5 %	29/20 1,450 66 %
	4* 25/31 0,808 89,8 %	27/23 1,174 82 %
	5* 21/29 0,724 100 %	28/29 0,965 100 %
Transmission secondaire :	par joint de card., arb. et coup. con. Syst. Paralever BMW, rap. : 3,2 : 1	chaîne à joints toriques braquet 49/16 soit 3,0625 : 1
EQUIPEMENT ELECTRIQUE		
Générateur :	alternateur 280 W	alternateur 310 W à 5000 tr/mn
Batterie :	12 V 25 Ah	12 V 12 Ah
Allumage :	transistorisé	électronique CDI
Projecteur :	H4 55/60 W	double optique à iode
PARTIE-CYCLE		
Carrosserie :	selle biplace, tête de fourche double berceau en tubes d'acier	carénage fixé au cadre simple berceau tubulaire
Cadre :	partie arrière boulonnée sur roulements coniques	dédouble sous le moteur sur roulements coniques
Direction :	angle de colonne 28°	angle de colonne 28°
Chasse :	101 mm	113 mm
Suspension avant :	fourche téléhydraulique Marzocchi Ø 40 mm, débattement 225 mm	téléhydraulique pneumatique Ø 43 mm, débattement 230 mm
Suspension arrière :	Paralever, amortisseur à gaz Boge réglable en 4 positions de prétension du ressort. Débattement 180 mm	Delta Pro-Link, régl. en hydr. et précontrainte du ressort Débattement 210 mm
Frein avant :	simple disq. hydraul. Ø 285 mm étrier double piston	simple disque Ø 296 mm étrier double piston, plaquettes métal
Frein arrière :	tambour simple came Ø 200 mm	simple disque Ø 240 mm étrier double piston
Roue :	jantes tubeless rayonnées Akront Dural Av. 1,85 x 21 - Ar. 2,50 x 17	jantes alu Av. 1,85 x 21 Ar. 2,75 x 17
Pneus :	Metzeller Enduro 3 « Sahara » Av. 90/90 x 21 Ar. 130/80 x 17	Av. 90/90 x 21 Ar. 130/90 x 17
CAPACITES		
Essence :	26 l. dont 4,5 l. de réserve	25 litres
Huile moteur :	2,5 litres	2,8 litres
Liquide refroidissement :	—	2,5 litres
DIMENSIONS ET POIDS		
Hauteur de selle :	850 ou 880 mm (au choix)	890 mm
Empattement :	1 513 mm	1 555 mm
Garde au sol :	170 mm (avec pilote)	255 mm
Poids à sec (usine) :	187 kg	193 kg
Poids avec pleins (vérifié) :	223 kg	223 kg
Répartition de ce poids :	45,7 % AV et 54,3 % AR	108 kg AV et 115 kg AR

EN BREF

VILLE

Bonnes citadines avec toutefois un handicap de poids et de hauteur à basse vitesse. Gare aux cylindres de la BMW dans les embouteillages. La facilité de conduite et la souplesse des moteurs les rendent parfaitement aptes à un usage quotidien.

ROUTE

Tenue de route, freinage, confort et autonomie sont au rendez-vous pour envisager des étapes de longue haleine. Petit avantage à la Honda pour la douceur des suspensions et à la BMW pour le coffre de son moteur à mi-régime.

AUTOROUTE

Bonnes moyennes assurées... Si l'on ne dépasse pas trop la vitesse légale. Au delà, la pression du vent commence à se faire sentir. La position sur la 100 GS n'est pas reposante pour les jambes.

TOUT-TERRAIN

Petits sentiers interdits, mais dès que cela devient roulant, les twins sont à l'aise. Avantage à l'Africa Twin pour la qualité de ses suspensions, mais sur bonne piste, la BMW révèle une bonne géométrie de partie-cycle.



Les pistes roulantes conviennent très bien à la 100 GS, mais gare aux pièges !



Partie-cycle et des suspensions de l'Africa-twin sont OK pour la course.



Une crevaison sur l'Africa twin fait regretter l'absence de béquille centrale.

Conclusion

Mission accomplie pour nos deux africaines ! L'Africa Twin est bien née et le prouve sur le terrain. Forte de sa conception récente et de sa filiation avec la NXR, elle impressionne par son efficacité, mais aussi par sa facilité de pilotage. Pas de puissance brutale, de freins agressifs, de suspensions réservées aux crossmen. La Honda est... Une Honda. C'est un reproche pour certains, mais le fait qu'elle n'ait pas un caractère très typé est largement compensé par un agrément d'utilisation de tous les instants. A côté de cette nouveauté, la BMW ne démerite pas, elle a accompli la même tâche sur les pistes. Elle paie simplement son manque d'audace technique par un manque de confort et une marge de sécurité moins grande en usage intensif, principalement au niveau des suspensions. L'Africa Twin et la 100 GS ouvrent toutes deux des horizons plus vastes aux amoureux de grands espaces. Bien sûr, on n'a pas attendu leur sortie pour aller voyager sur les pistes lointaines, mais il est vrai que les ressources qu'elles offrent permettent d'envisager les voyages au long cours sans appréhension. L'avantage de la cylindrée autorise de longues étapes sans trop solliciter les moteurs et les parties-cycle sont suffisamment sécurisantes pour ne pas rendre la piste fastidieuse.

Si un classement froid et brut place souvent la BMW en retrait de la Honda, il faut nuancer cela par le fait que la 100 GS n'est jamais « larguée » dans un domaine précis. Les suspensions de la Honda permettront à son pilote de rouler un peu plus vite et plus « relax », mais, au prix d'une conduite sage, la BMW ne sera jamais bien loin derrière. Sur nos départementales, nos deux pistardes feront étalage de leur couple pour enrôler le ruban de bitume à leurs roues arrière. Avec juste assez de caractère pour se faire aimer et assez de qualités pour se faire oublier, l'Africa Twin et la 100 GS feront des motards heureux de rouler en twin, qu'il soit à plat ou en V.