



TOURISME : LE CHOIX DES



La vitesse maxi, les accélérations, les freinages tardifs sont des notions qui perdent toute leur signification dès lors qu'il s'agit de faire de longs trajets ou de profiter de nos belles campagnes. Pour redécouvrir ces plaisirs simples, nous avons rassemblé quatre motos autour d'un thème central: le tourisme. Luxueux sur la Gold

ARMES...



Wing et la K100 LT, rapide sur la Kawasaki GPZ, sauvage sur l'Africa Twin. Quatre styles pour s'évader et pour toutes les bourses.

Xavier de Montchenu

Photos Jean-Claude Scouarnec

Au risque de vous surprendre, peut-être même de vous choquer, nous avons délibérément choisi un trail. Mais pas n'importe lequel. Celui qui symbolise le plus, à travers ses «origines africaines» l'évasion. Et puis selon vous, combien de possesseurs d'Africa Twin ont ou iront user leurs pneus sur les pistes de l'autre côté de la Méditerranée ? Si le V-Twin Honda est bien conçu pour cela, il n'y a pas de raisons majeures pour qu'il échappe au refrain habituel repris en cœur par les gros trails : tout-terrain, oui... surtout sur le bitme !

GL 1500: GRANDEUR ET DECADENCE !

Une ribambelle de cylindres (6 à plat opposés), une profusion de centimètres-cube (1520), un couple balèze (15,3 mkg à 4000 tours), des kilos à la pelle (un peu moins de 400 en ordre de marche), tel se présente sur le papier la «petite» dernière de la dynastie des Gold Wing. A onze plaques le (gros) bout, elle conforte son sens de la démesure. Cela n'a pourtant pas empêché Honda-France d'avoir vendu en quelques semaines la totalité des machines importées, soit 400 unités. Si vous ne vous décidez que maintenant, prévoyez donc de faire le tour des concessionnaires de votre coin, la disponibilité de ce modèle n'étant plus une certitude.

A l'arrêt, la Gold est déjà tout un poème et fait, au moins tout autant le bonheur des badauds, attirés comme des mouches sur un pot de confiture, que celui de son propriétaire. Inévitablement, aux réactions enthousiastes se joignent quelques réticences du genre «ce bazar doit être inconduisible» ou «ce n'est plus une moto, c'est un camion!». Jalousie ? Je dirais plutôt pêché par ignorance parce que la pratique de la Honda est insoupçonnée. Quoiqu'on en pense, impossible de ne pas baver devant ce gros vaisseau dont la fluidité de la ligne et l'élégance des formes parviennent à faire passer le gigantisme. On a beau faire quinze fois le tour de la bête, force est de reconnaître l'absence de faute de goût. La classe, qu'ô ? L'ensemble demeure bien équilibré et chaque détail, depuis les habillages plastiques jusqu'aux feux intégrés témoignent un souci constant alliant l'esthétique au fonctionnel. On pourrait bien se lancer dans un -utile- tour du proprio afin de découvrir les nombreuses subtilités mais l'impatience de «s'installer» aux commandes prend le dessus. Et puis autant se réserver la lecture du manuel d'emploi (un bouquin aussi gros qu'une encyclopédie) pour meubler ses longues soirées d'hiver. Contact. La respiration se fige, les pavillons auditifs se dressent à l'écoute du son «laser» du flat-six. Après les portugaises, ce sont les mirettes qui en prennent plein la figure : un imposant combiné radio-cassette sur le faux réservoir, des commodos truffés de boutons et au milieu, encadré par deux enceintes intégrées, le large tableau de bord où trône un panneau d'affichage digital qui donne

l'heure, la fréquence des stations radio et la pression de la suspension arrière. L'itinéraire de notre balade qui doit nous conduire au cœur du Massif Central (au pays de la fourme d'Ambert et des myrtilles) s'avère idéal : une portion d'autoroute du sud, une dose de nationale 7 jusqu'à Moulins et une louche de départementale bien viroleuse du côté de Vichy. Le départ de la capitale s'annonce sous de bons auspices d'autant que je commence précisément avec la Gold Wing (pas fou, hein ?). La partie bagages à l'arrière donne toute satisfaction car en plus de l'ouverture centralisée des coffres contenant chacun un sac très chic frappé du célèbre sigle GW, on découvre un volume utilisable conséquent ; pas de problème pour loger deux intégraux dans le top-case ou un dans chaque valise après avoir trouvé le coup. Pratique également le système d'ouverture de ces coffres avec les trois clavettes

situées sous le top-case et aisément accessibles. Beau, pratique, fonctionnel, que demander de plus ? Des petits rangements annexes ? On en trouve quatre (deux dans les flancs du carénage, deux à l'arrière côté passager) suffisants pour fourrer les cassettes, ses papiers ou les cigarettes... Tout est paré. On se dirige donc vers l'accès à l'autoroute après un petit parcours urbain. Première surprise de taille, l'extraordinaire maniabilité de la Gold qui se montre plus facile à emmener qu'une 750 sportive.

Vu les dimensions du pachyderme, on ne peut qu'apprécier à leur juste valeur les miracles qu'ont dû accomplir les ingénieurs japonais pour obtenir un tel équilibre. Tant du côté de la répartition des masses que de l'abaissement du centre de gravité la performance est de taille. Le revers de la médaille, c'est qu'il faut perdre le vieux réflexe de

vouloir à tout prix se faufiler entre les voitures. Au moindre excès d'optimisme, les 955 mm de largeur maxi viendraient vous rappeler à la réalité.

Mieux vaut prendre alors son mal en patience et apprécier la zizique. Une fois lancé, les doigts du «Winger» sont irrésistiblement attirés vers la stéréo de 2x18W (excusez du peu !). La qualité sonore est exceptionnelle et en outre, une touche ambiance, genre écho ou présence, améliore encore le confort d'écoute. A 200, visière relevée ou même entrouverte, on ne perd pas une miette d'un solo de guitare de Mark Knopfler ou d'une envolée «balpopulesque» d'Yvette Horner (rayer la mention inutile !). Pour éviter d'avoir recours au bouton de volume en fonction des variations de vitesse ou de bruits ambiants l'AVC (Automatic Volume Control) se charge de tout ; en cas d'arrêt, on presse la touche mute et la réduction partielle du son permet par



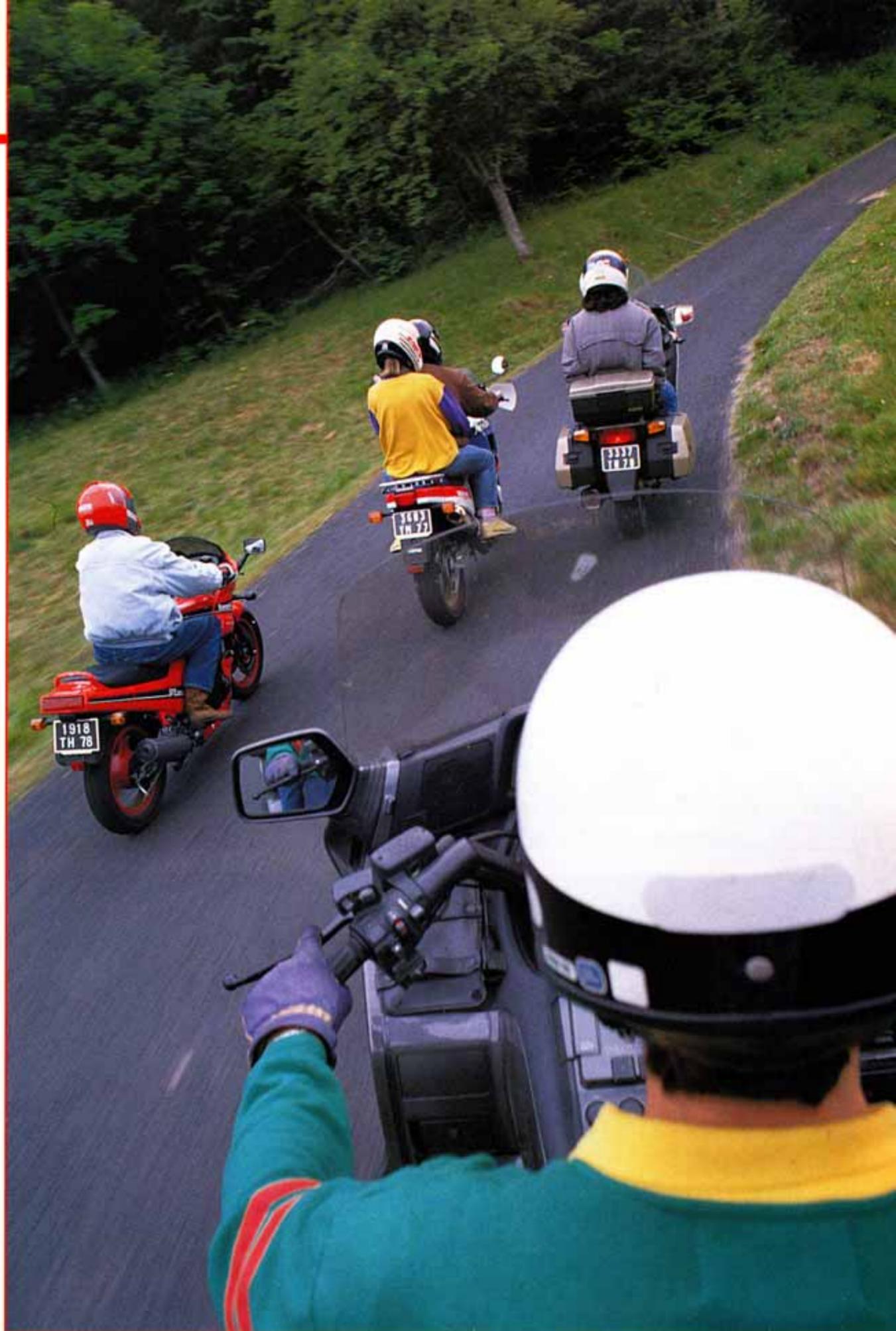
Si ces quatre motos n'ont que peu de choses en commun, à commencer par le gabarit, elles procurent toutes un intense plaisir à tailler la route: la GL 1500 et la K100 LT dans un confort optimum, la GPZ et l' Africa Twin, à chaque virage.

exemple de ne pas exciter davantage le képi qui vous a surpris en train d'emprunter la bande d'arrêt d'urgence. Après le son, c'est la vitesse de croisière que la Gold Wing se propose de contrôler et ce, sur les quatrième et cinquième rapport jusqu'à 130 km/h; un «cruise» un peu juste qui s'annule en intervenant sur la poignée de gaz, la pédale de frein, le sélecteur ou les leviers de frein avant et d'embrayage. Installé comme un pacha sur ce qu'il est plus juste d'appeler un fauteuil qu'une selle, les kilomètres défilent au compteur sans que l'on s'en aperçoive. Sur de longues distances, s'il est préférable de rouler en intégral (par simple souci de sécurité), la protection fantastique du pare-brise autorise le port d'un jet et encore, en fumant la pipe (loin de moi l'idée de vous suggérer cette pratique, mais sur un plan purement «technique», la chose est possible). La visibilité à travers le plexi est excellente dans de bonnes conditions de roulage. En revanche, les premières gouttes de pluie compliquent singulièrement les choses à tel point qu'il devient périlleux de vouloir maintenir son rythme. Ou ses prochaines Gold Wing devront être équipées d'un essui-glace (cette moto n'en est plus à ça près) ou le pare-brise pourra se baisser d'au moins vingt ou trente centimètres, en tous cas, il est impératif de trouver une solution sérieuse pour solutionner ce problème de sécurité. La qualité de l'équipement ou le confort époustouffant ne pourraient pas s'apprécier pleinement s'il n'y avait le cœur de la GL 1500, je veux bien sûr parler du moteur. Sa conception n'est certes pas révolutionnaire dans la mesure où cette mécanique se retrouve en auto (Porsche par exemple) mais il est, dans le contexte GT, ce qu'on pouvait espérer de mieux : absence totale de vibrations, souplesse phénoménale et omniprésence de la puissance dès 1000 tr/mn qui rend presque inutile l'usage de la boîte de vitesses.

On le sent presque inexistant tant il se montre discret et pourtant, de sa linéarité poussée à l'extrême, de son avarice à distiller des sensations fortes émerge une autre forme de plaisir: un mélange de bien-être et de force inébranlable. Cela dit, qu'on ne s'y trompe pas. Le 1500-6 est capable de prouver qu'il a du répondant et malgré la presque demi-tonne qu'il trimballe sur le dos, il offre des reprises conséquentes.

A titre indicatif, la Gold dépose proprement la K100 LT à l'accélération comme en reprises alors que la teutonne a, de loin, l'avantage du rapport poids-puissance. La transmission n'appelle pas de commentaires particuliers si ce n'est une boîte lente - pas toujours précise- et un cardan qui réclame un certain doigté dans la négociation de virages.

A cet instant, la Honda se pilote plus qu'elle ne se conduit et la sensation de sécurité qu'elle procure ne doit jamais faire oublier l'importance de la masse en mouvement. La bonne et la seule solution pour virer sans inquiétude consiste à freiner suffisamment tôt avant l'entrée en courbe et à remettre progressivement les gaz de manière à asseoir l'arrière. Si tel n'est pas le cas, lors de rétrogradages



brutaux ou de freinages sur l'angle, l'arrière-train se met à réagir avec vigueur, sous forme de pompage et c'est toute l'échine du colosse qui ondule et tortille. A éviter donc les entrées en courbe «présomp-tueuses» et les coupures de gaz, il serait trop tard pour faire appel aux techniciens d'EDF-GDF ! Ralentir ce bestiau ne semblait pas une sinécure. Mais encore une fois, la Honda place la barre très haut, en matière de freinage cette fois-ci. Déjà, la puissance obtenue à la pédale de frein (grâce au système intégral, elle commande le disque avant droit et le disque arrière) se montre intraitable et qui plus est, facile à doser. Rajoutez-y une bonne pincée par deux pistons sur l'autre disque avant -commandé celui-là par le levier- et vous obtenez des distances d'arrêt remarquables.

Alors, on ne peut vraiment rien lui reprocher à cette Gold Wing ? Si, bien sûr, mais de petits détails à commencer par le flexible de gonglage des pneus relégué sur la liste des options tout comme les haut-

Une petite virée en bonne compagnie, des routes superbes...le tourisme a du bon !

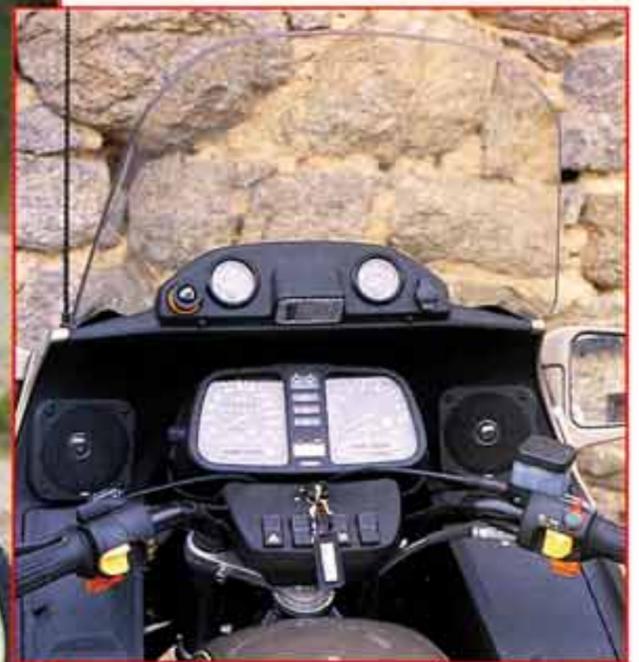
parleurs arrières; le tableau de bord plus cheap que sur l'Aspencade mériterait aussi quelques aménagements. Quant au prix, il se pourrait bien qu'il soit à l'image du produit. Sans concurrence ! A vous de voir dans quel sens.

**K100 LT ABS :
LA SECURITE EN PLUS**

Depuis plus d'un an qu'elle est sortie, le fleuron de la marque allemande s'est taillé une solide réputation



Au premier contact, la démesure de la Gold Wing a de quoi impressionner. Et pourtant. L'instrumentation de bord est digne d'un Airbus. Appréciez au passage l'installation radio-K7 2x18 W. Une véritable sono de boîte de nuit !



Sobriété et classe naturelle sont deux atouts de la LT. IL faut y ajouter un équipement de bonne facture, témoin la présence inédite d'un allume-cigare.

tion de grande routière confortable, luxueuse et rapide à l'image des grosses berlines de la même maison. A tel point que la concurrence de la Kawasaki GTR n'a pas entamé son succès comme on pouvait le supposer. Il est vrai que les BMWistes font de l'attachement à leur marque une véritable religion. Toujours est-il que la LT a tenu à souhaiter son premier anniversaire en s'offrant quelques accessoires supplémentaires. Ainsi se sont ajoutés à un équipement déjà complet une nouvelle bulle plus haute que la précédente et une console munie d'un indicateur de température, d'une jauge à essence, d'un plafonnier et d'un allume-cigare. Dernier détail à souligner, la très attendue clé unique qui

sert, outre les fonctions habituelles (contact, bouchon de réservoir, accroche-casque, blocage de la direction) à verrouiller les trois serrures de chaque valise. Curieusement, le top-case nécessite encore une clé particulière, allez savoir pourquoi. En revanche, pas d'amélioration concernant l'antivol de direction toujours en place sur la colonne et toujours aussi fastidieux à manipuler. La radio fait partie des options mais la pré-installation comportant les deux haut-parleurs, l'antenne et les connexions électriques n'attendent plus que le poste de votre choix. J'ai gardé le meilleur pour la fin, l'ABS. Pour disposer du système anti-blocage, c'est finalement 11000 F qu'il faut rajouter au chèque, soit 82000 F

contre 71000 au modèle qui en est dépourvu. Sachez toutefois qu'il n'est pas possible de faire équiper la moto de l'ABS si cette option n'a pas été choisi dès le départ. Avis aux «étourdis» ! Extérieurement, la LT est à créditer d'une classe indiscutable dans sa robe bronze Bahamas (terme du catalogue). Le pare-brise maintenant plus vertical lui modifie sensiblement le nez mais il faut être en selle pour s'apercevoir du changement. Et quel changement. Une mauvaise surprise attend en effet les pilotes de grande taille, à savoir que le regard vient buter en plein sur le haut de la bulle, gênant considérablement la visibilité en deça d'une bonne dizaine de mètres. Problème également pour apprécier



Sur l'America Twin, le tempérament moteur est beaucoup plus neutre que le coloris HRC qui ne plaira pas forcément à tout le monde. Le tableau de bord logé dans deux plaques de mousse reprend le style «usine». Cela étant, il est nettement plus complet que celui d'un prototype.



D'un avis unanime, la GPZ est certainement la moto la plus polyvalente et la plus attachante qui soit par son caractère aux multiples facettes et ses qualités routières indéniables. Avec une bulle plus haute et des rétros plus efficaces, elle friserait la perfection.



cier les distances lorsqu'on évolue au centimètre près entre les voitures. On essaye alors de courber l'échine afin de voir à travers mais le plexi opaque et déformant rend la situation pire encore. Aïe. Il ne reste plus qu'à se tenir droit comme un i avec le handicap d'adopter une position peu naturelle et fatigante à la longue. Malheur aux moins de 1,75/1,80 m qui devront donc impérativement remplacer cette bulle. Rétrospectivement, celle de l'ancien modèle ne posait pas tant de problème ; qui a dit que le mieux était l'ennemi du bien ? Sans doute pas la jauge à essence venue compléter le témoin de réserve allumé lorsqu'il ne reste plus que cinq litres. Rappelons qu'avec l'alimentation par injection, le

bon vieux robinet est passé à la trappe. S'ébrouant au premier coup de démarreur, le quatre cylindres monte très vite en température et n'a besoin de starter que de quelques secondes seulement. La forte chaleur qu'il dégage le long des flancs du carénage trouve son utilité en hiver mais après trois quart d'heure de circulation en plein mois de juillet, bonjour la cuisson ! Ce sont les nationales et l'autoroute où la LT élit son terrain de prédilection. Côté confort tout d'abord grâce à une position de conduite relaxante, une selle qui propose deux vraies places et, le plus important, une protection quasi-idéale du carénage. Quasiment seulement parce que la protection rapprochée est telle que les

jambes viennent fréquemment cogner contre l'habillage intérieur du carénage. Encore une fois, les pilotes aux grandes quilles seront le plus gênés. Mais au total, faire partie intégrante de la moto garantit à 100% contre les intempéries. Avec de surcroît les rétroviseurs- impeccables ceux-là- faisant office de pare-mains, il est possible sur la LT de rouler des heures sous une pluie battante tout en gardant les pieds et les mains bien au sec. Deuxième point en faveur de la BM, son aptitude à tenir des moyennes élevées. Car contrairement à la Gold Wing, elle requiert beaucoup moins d'attention en conduite rapide et permet davantage d'à peu près. Tout au moins, elle pardonne plus facilement



Double disque et étriers Brembo sur la LT, mais la puissance est insuffisante en conduite rapide.

les erreurs d'appréciations, choses que la Honda réprovoque et le fait savoir. En revanche, dans plusieurs domaines, la K100 accuse un certain retard sur la japonaise, en particulier sur le plan du freinage. Certes, la version ABS apporte un gain considérable de sécurité (voir Moto I n°60) mais côté puissance, les trois disques se font trop souvent déborder en cas d'urgence, d'où la nécessité d'anticiper.

On passe au moteur pour relever plusieurs observations. D'abord, il s'avère bruyant au-delà de 120.

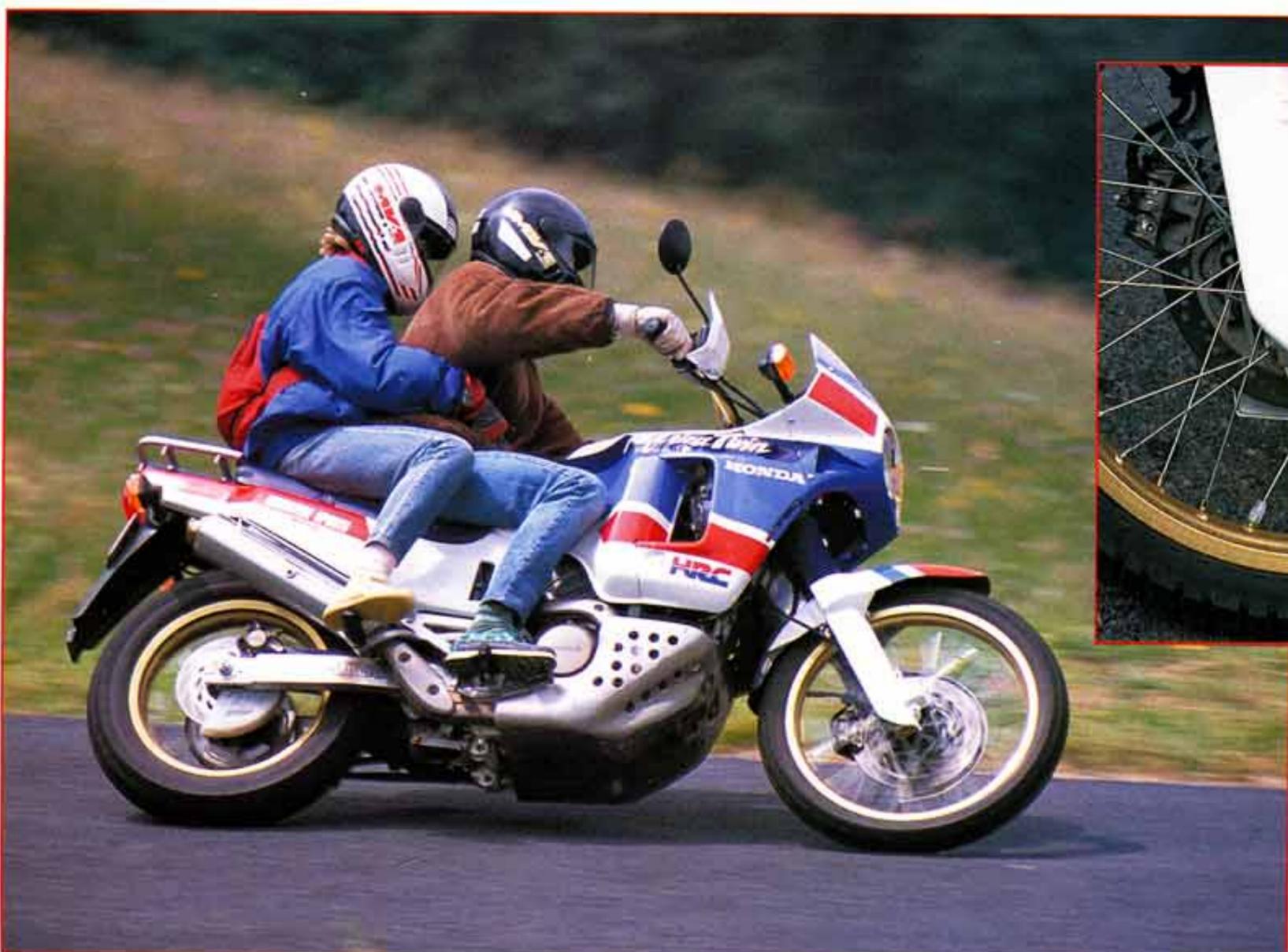
Ensuite, il donne l'impression de mouliner inutilement sur le cinquième rapport, de sorte qu'on se surprend fréquemment à passer une hypothétique sixième.

Un overdrive ou une cinquième tirant plus long aurait l'avantage d'abaisser le régime moteur en même temps que le bruit. La boîte quant à elle présente le paradoxe d'une sélection capricieuse à la descente des rapports mais d'un point mort enfantin à trouver. L'embrayage est doux, moyennement progressif mais il utilise mal le principe du bras de

levier. Surprenante philosophie d'une marque qui après le monobras, adopte l'ABS et ne se décide pas à corriger quelques malheureux détails.

GPZ 500 : UN DROLE DE PETIT GENIE !

Au terme de 1500 kilomètres sur tous les types de



Enfantée sur les dunes du désert, le V-Twin Honda se révèle aussi redoutable sur le bitume: autonomie, confort, tenue de route et freinage incisif sont au rendez-vous.

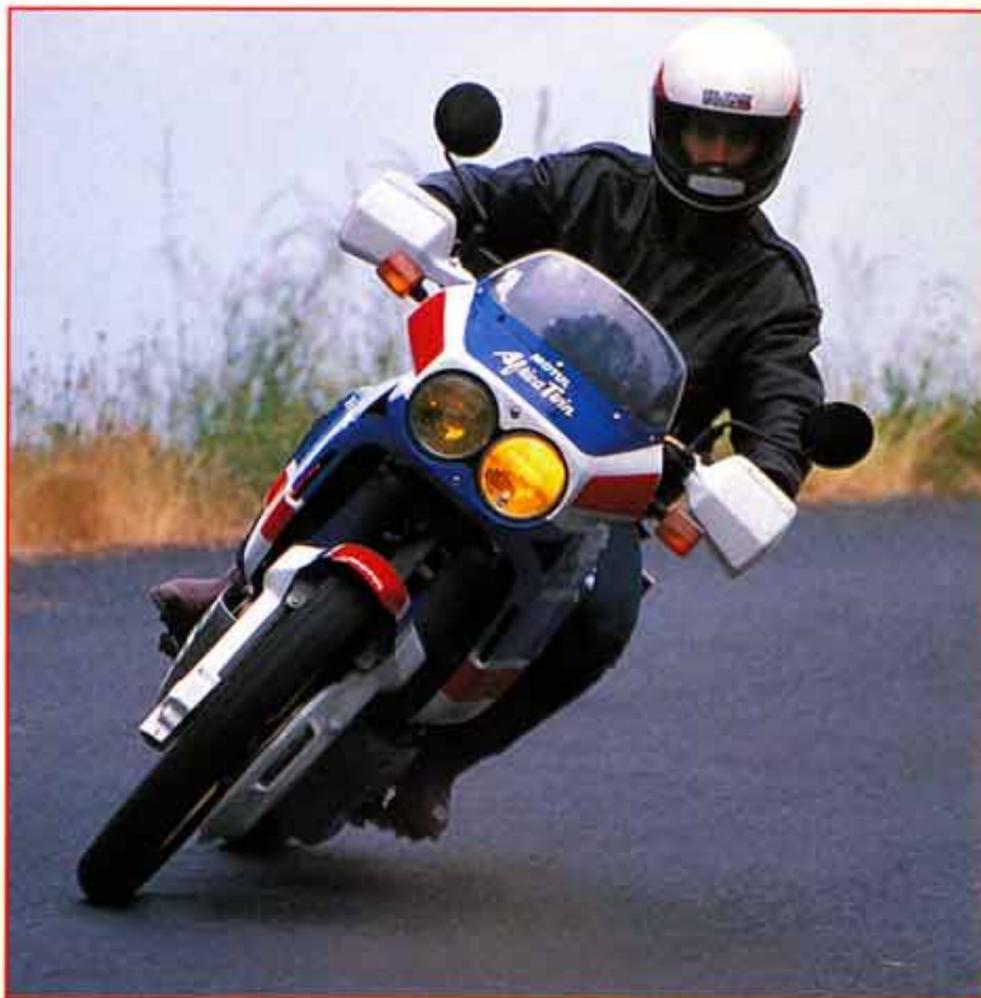


Tantôt utilitaire, tantôt sportive, la petite Kawa sait tout faire, et en bien. Le second disque sur la version 88 apporte le mordant qui faisait défaut au modèle précédent.

Etonnamment maniable compte tenu de son poids, la Gold Wing s'assure en outre d'un freinage «ad hoc» pour stopper ses 400 kg dans les meilleures conditions. Le retrait du carénage plastique sur la roue avant fait apparaître le disque surmonté de sa pince Nissin à 4 pistons.



terrains, une question me revient sans cesse et j'imagine qu'elle doit aussi se poser aux responsables de chez KMF. Comment se fait-il que la GPZ 500 ne fasse pas partie des meilleures ventes de motos sur le marché français ? Voilà une moyenne cylindrée élégante, performante, économique, polyvalente comme ce n'est pas permis, de surcroît peu onéreuse. Il faut croire que le motard français est particulièrement difficile, à cerner surtout. Est-ce à dire qu'il boude la moto bonne à tout faire ? Le



succès des trails tendrait à prouver le contraire. Et hormis le tout-terrain (quand il le pratique !), la GPZ propose tous les avantages du trail, les performances en plus. Nos voisins allemands qui sont peut-être moins bégueles que nous ont acheté 1300 unités de ce modèle durant les cinq premiers mois 88, classant ainsi la Kawa au sixième rang des meilleures ventes en RFA. Il est vrai que la Transalp teutonne n'a pas la même cote que la nôtre. Par rapport à l'année dernière, la petiotte s'est équipée d'un disque supplémentaire à l'avant, d'un rappel automatique de clignotants, d'un sabot moteur livré en série (en option sur la version 87) et d'un

nouveau coloris rouge qui lui donne une gueule de toute beauté, toute en finesse et en muscle. A peine haute de 77 cm (à la selle), la Kawa permet à tous les gabarits de poser les pieds bien à plat sur le sol. La position ni trop raide ni trop en appui sur les poignets (un chouia sportive cependant) s'avère tout de suite agréable et reflète assez fidèlement le caractère touristico-sportif de la machine. Car c'est bien dans ce créneau que s'exprime sa personnalité et son talent. Saluons au passage les ingénieurs de la firme d'avoir réussi à sortir une moto simple et vivante qui ne soit pas un sous-produit d'un modèle haut de gamme. Il ne faut pas chercher bien loin les

clés de cette réussite : obtenue, c'est à noter, sans une débauche de technique moderne: une partie-cycle rigoureuse et un berlingot extrêmement attachant qui n'est autre qu'un demi 1000 RX; soit un twin vertical double arbre à quatre soupapes vibrant comme il faut, juste de quoi lui donner une âme sans altérer d'aucune sorte l'agrément de conduite. Fort de 60 canassons, il a en plus le bon goût de présenter une plage d'utilisation digne de Copacabana, plein comme un mono dès 3000 tours et vif dans ses montées en régime à la manière d'un quatre pattes. Question performances, la GPZ fait comme les élèves surdoués, elle saute une classe,



Ces deux vues montrent (presque) tout le système ABS: le modulateur de pression (photo de gauche) qui agit sur le maître-cylindre du frein AR et la roue dentée qui transmet les informations au capteur que l'on aperçoit juste au-dessus.



en l'occurrence une catégorie puissante, malgré ses 498 cm³, elle tutoie la barre des 200 km/h chrono. Le chrono, nous l'avons volontairement oublié pendant ces quelques jours de balade, mais le confortable 210 affiché au compteur en position couché traduit l'étonnante vitalité du bicylindre. L'engagement de la GPZ, l'une des rares japonaises, en Bataille des Twins la saison passée n'est donc pas l'oeuvre de quelques inconscients mais de personnes censées qui ont vu ce qu'ils pouvaient tirer du potentiel de ce moteur. Et même si l'expérience de la compétition n'a pas été suivie cette année, l'idée est encore bonne à développer. Autre point où la Kawasaki étonne, sa sobriété: à peine 4 litres en roulant cool et jamais plus de 7 litres en agressant la poignée de gaz, soit une moyenne on ne peut plus raisonnable de 5,2 l/100. Surtout compte tenu des performances enregistrées. Reste la partie-cycle. Oyez, profanes de la technique et grands chroniqueurs de fiches détaillées devant l'Éternel. Ici, point de cadre alu, de système anti-plongée et toute la panoplie.

Et pourtant, cela n'empêche pas la GPZ d'être un outil de précision tant sur le plan de la tenue de route que sur celui de l'agilité.

Le choix de deux roues de 16 pouces associées à une excellente géométrie de partie-cycle, légère pour ne rien gâcher (moins de 190 kg à plein), porte ses fruits: précision dans les trajectoires, vivacité lors des changements d'angles et tenue en courbe irréprochable. Sûr que les suspensions y sont pour leur compte. Assez fermes pour tenir le pavé mais pas trop afin de préserver le confort. Il faut commencer à envoyer la purée sur mauvais revêtements pour que la Kawa, par quelques rebonds de l'arrière, incite à calmer ses ardeurs. Pour freiner ce bel élan, la version 88 s'est dotée d'un matériel plus conséquent avec le double disque avant pincé par

des étriers simple piston et a apporté le mordant nécessaire qui faisait défaut sur le modèle précédent.

Simplicité aussi à l'arrière où l'on retrouve un petit tambour de 160 mm tout à fait convenable. Sportive dès qu'on le lui demande, la GPZ peut, d'un coup de baguette, se transformer en bonne «touriste». Son autonomie confortable l'y prédispose: avec 18 litres dans la calebasse et une consommation, on l'a dit, plutôt faible, on a largement de quoi traverser la Lozère en pleine nuit sans craindre le pire. De même, là où les grosses sportives saboteront leur moyenne en s'arrêtant toutes les demi-heures pour réclamer un gorgéon de super, la GPZ continuera imperturbablement sur sa lancée. Environ 320 bornes en utilisation normale, c'est la distance sur laquelle on peut compter.

Comme dans le cas de la Gold Wing, les quelques reproches à formuler se comptent sur les doigts d'une seule main. Afin d'améliorer le confort, une bulle plus haute pour éviter les remous autour du casque serait la bienvenue. Et pourquoi pas un petit porte-paquet qui viendrait compléter les crochets d'arrimage en place sous la selle. Tiens, tant qu'on y est, rajoutons un paire de rétroviseurs mieux disposés qui

V-Twin, twin vertical ou 4 cylindres en ligne horizontal, autant de caractères pour une utilisation commune; le grand tourisme.

serviraient plus à observer ce qui se passe derrière qu'à contempler ses petits bras musclés. C'en est tout des doléances. Avouez que c'est peu. Peu mais suffisant pour affirmer que la GPZ 500 est à l'heure actuelle la moto sans doute la mieux aboutie, la plus



FICHE TECHNIQUE KAWASAKI GPZ 500 S

MOTEUR

Type : bicylindre 4 temps, refroidi par eau
Distribution : 2 ACT, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée : 498 cm³
Alésage x course : 74 X 58 mm
Rapport volumétrique : 10,8 : 1
Puissance maxi : 60 ch à 9800 tr/mn
Couple maxi : 4,7 mkg à 8500 tr/mn
Alimentation : 2 X Ø 34 mm
Lubrification : carter humide
Mise en route : démarreur électrique

TRANSMISSIONS

Transmission primaire : par engrenage à taille droite, rapport 2,652 (61/23)

Embrayage : multidisques à bain d'huile, commande mécanique

Boîte de vitesses : 6 rapports

1ère	2,571	(36/14)
2ème	1,777	(32/18)
3ème	1,380	(29/21)
4ème	1,125	(27/24)
5ème	0,961	(25/26)
6ème	0,851	(23/27)

Transmission secondaire : par chaîne, rapport 2,625 (42/16)

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

Générateur : alternateur 238 W

Batterie : 12 V — 14 Ah

Allumage : transistorisé

Projecteur : H4

PARTIE CYCLE

Carrosserie : tête de fourche, becquet moteur

Cadre : double berceau tubulaire

Direction : angle 62°5

Chasse : 89 mm

Suspension AV. : fourche télescopique hydraulique, déb 140 mm

Suspension AR. : monoamortisseur type

Uni-Trok, déb 130 mm, 4 positions de réglage

Frein AV. : 2 disques Ø 260 mm, étrier simple piston

Frein AR. : tambour simple came Ø 160 mm

Roues : AV : 16" ; AR : 16" (en alliage)

Pneus : AV : 100/90 X 16 ; AR : 120/90 X 16

CAPACITÉS

Essence : 18 l dont 2 l de réserve

Huile moteur : 3,4 l

Liquide refroidissement :

DIMENSIONS ET POIDS

Hauteur de selle : 770 mm

Empattement : 1440 mm

Garde au sol : 120 mm

Longueur hors-tout : 2125 mm

Largeur hors-tout : 675 mm

Poids à sec : 170 kg

Poids avec pleins : 188 kg (non vérifié)

FICHE TECHNIQUE HONDA 650 AFRICA TWIN

MOTEUR

Type : Bicylindre en V à 52°, 4 temps, refroidi par eau

Distribution : simple ACT, 3 soupapes par cylindre

Cylindrée : 647 cm³

Alésage x course : 79 X 66 mm

Rapport volumétrique : 9,4 : 1

Puissance maxi : 57 ch à 8000 tr/mn

Couple maxi : 6,2 mkg à 6000 tr/mn

Alimentation : 2 X Ø 32 mm à dépression

Lubrification : sous pression, carter humide

Mise en route : démarreur électrique

TRANSMISSIONS

Transmission primaire : par engrenage à taille droite, rapport 1,888 (68/36)

Embrayage : multidisques à bain d'huile, commande mécanique

Boîte de vitesses : 5 rapports

1ère	2,769	(36/13)
2ème	1,882	(32/17)
3ème	1,450	(29/20)
4ème	1,173	(27/23)
5ème	0,965	(28/29)

Transmission secondaire : par chaîne à joints toriques, rapport 3,062 (49/16)

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

Générateur : alternateur 310 W à 5000 tr/mn

Batterie : 12 V — 12 Ah

Allumage : électronique CDI

Projecteur : double optique 36/36 W

PARTIE CYCLE

Carrosserie : tête de fourche

Cadre : simple berceau double boucle sous le moteur

Direction : sur roulements coniques

Chasse : 113 mm (angle 28°)

Suspension AV. : fourche téléhydraulique Ø 43 mm, assistance pneumatique, déb 230 mm

Suspension AR. : monoamortisseur type Pro-Link, déb 210 mm

Frein AV. : 1 disque Ø 296 mm, étrier double piston

Frein AR. : 1 disque Ø 240 mm, étrier simple piston

Roues : AV : 1,85 X 21 ; AR : 2,75 X 17

Pneus : AV : 90/90 X 21 ; AR : 130/90 X 17

CAPACITÉS

Essence : 25 l

Huile moteur : 2,8 l

Liquide refroidissement : 2,5 l

DIMENSIONS ET POIDS

Hauteur de selle : 890 mm

Empattement : 1555 mm

Garde au sol : 255 mm

Longueur hors-tout : 2310 mm

Largeur hors-tout : 900 mm

Poids à sec : 193 kg

Poids avec pleins : 216 kg (non vérifié)

Répartition : AV : 48,6 % ; AR : 51,4 %

FICHE TECHNIQUE HONDA GL 1500 GOLD WING

MOTEUR

Type : 6 cylindres à plat, 4 temps refroidi par eau

Distribution : simple ACT, 2 soupapes par cylindre

Cylindrée : 1520 cm³

Alésage x course : 71 X 64 mm

Rapport volumétrique : 9,8 : 1

Puissance maxi : 100 ch à 5200 tr/mn

Couple maxi : 15,3 mkg à 4000 tr/mn

Alimentation : 2 X Ø 36 mm à dépression constante

Lubrification : sous pression, carter humide

Mise en route : démarreur électrique

TRANSMISSIONS

Transmission primaire : par engrenage à taille hélicoïdale, rapport 1,591 (78/49)

Embrayage : multidisques à bain d'huile, commande hydraulique

Boîte de vitesses : 5 rapports

1ère	2,666	(40/15)
2ème	1,722	(31/18)
3ème	1,272	(28/22)
4ème	0,964	(27/28)
5ème	0,758	(22/29)

Transmission secondaire : par arbre et cardan, rapport 2,833 (34/12)

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

Générateur : alternateur 468 W à 5000 tr/mn

Batterie : 12 V — 20 Ah

Allumage : transistorisé

Projecteur : 60/55 W lampe halogène

PARTIE CYCLE

Carrosserie : carénage intégral, valises, top case

Cadre : double berceau

Direction : sur roulements coniques

Chasse : 115 mm (angle 30°)

Suspension AV. : fourche téléhydraulique Ø 41 mm, anti-plongée TRAC, déb 140 mm

Suspension AR. : 2 amortisseurs (hydraul. class à gche, hydraul. semi-pneum à dte), déb 90 mm

Frein AV. : 2 disques Ø 296 mm, étriers double piston, système intégral

Frein AR. : 1 disque Ø 296 mm, étrier double piston (couplé avec 1 disque AV)

Roues : AV / 3,00 X 18 ; AR : 3,50 X 16 (en alliage coulé)

Pneus : AV : 130/70 X 18 ; AR : 160/80 X 16

CAPACITÉS

Essence : 23 l

Huile moteur : 4,3 l

Liquide refroidissement : 4,1 l

DIMENSIONS ET POIDS

Hauteur de selle : 770 mm

Empattement : 1700 mm

Garde au sol : 135 mm

Longueur hors-tout : 2630 mm

Largeur hors-tout : 955 mm

Poids à sec : 362 kg

Poids avec pleins : 387 kg (non vérifié)

Répartition : AV : 45,9 % ; AR : 54,1 %

FICHE TECHNIQUE

BMW K 100 LT

MOTEUR

Type : 4 cylindres en ligne horizontal, refroidi par eau

Distribution : 2 ACT, 2 soupapes par cylindre
Cylindrée : 987 cm³

Alésage x course : 67 X 70 mm

Rapport volumétrique : 10,2 : 1

Puissance maxi : 90 ch à 8000 tr/mn

Couple maxi : 8,8 mkg à 6000 tr/mn

Alimentation : injection Bosch Le-Jetronic

Lubrification : sous pression, carter humide

Mise en route : démarreur électrique

TRANSMISSIONS

Transmission primaire : par engrenage à taille droite

Embrayage : monodisque à sec, commande mécanique

Boîte de vitesses : 5 rapports

1ère 1,546

2ème 1,017

3ème 0,790

4ème 0,646

5ème 0,573

Transmission secondaire : par arbre et cardan, rapport 2,91 (32/11)

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

Générateur : alternateur 460 W

Batterie : 12 V — 30 Ah

Allumage : numérique

Projecteur : H4 55/60 W

PARTIE CYCLE

Carrosserie : carénage intégral, valises, top case

Cadre : treillis tubulaire, moteur porteur

Direction : sur roulements coniques

Chasse : 101 mm

Suspension AV. : fourche télehydraulique Ø 41,4 mm, déb 185 mm

Suspension AR. : monoamortisseur Nivomat, déb 110 mm

Frein AV. : 2 disques Ø 285 mm, étrier double piston

Frein AR. : 1 disque Ø 285 mm, étrier double piston

Roues : AV : 2,50 X 18 ; AR : 2,75 X 17 en alliage léger

Pneus : AV : 100/90 X 18 ; AR : 130/90 X 17 tubeless

CAPACITÉS

Essence : 21 l dont 5 l de réserve

Huile moteur : 3,5 l

Liquide refroidissement : 3,2 l

DIMENSIONS ET POIDS

Hauteur de selle : 810 mm

Empattement : 1516 mm

Garde au sol : 175 mm

Longueur hors-tout : 2220 mm

Largeur hors-tout : 946 mm

Poids à sec : 248 kg

Poids avec pleins : 268 kg

Répartition : AV : 47 % ; AR : 53 %

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

MARQUE	BMW	HONDA	HONDA	KAWASAKI
MODELE	K100 LT ABS	GL 1500	Africa Twin	GPZ
PRIX CLES EN MAINS	82000 F	109151 F	43748 F	33410 F
DISPONIBILITE	Immédiate	Selon concessionnaires	Immédiate	Immédiate
COLORIS	Bronze	Gris, bleu ou Beige	Bleu/blanc/rouge(HRC)	Rouge, blanc
GARANTIE	1 an, pièces et m.o. kilométrage illimité	1 an pièces et m.o. kilométrage illimité 2 ans sur l'ensemble moteur transmission		1 an pièces et m.o. kilométrage illimité
IMPORTATEUR	BMW-France 3 av Ampère 78390 Bois d'Arcy Tél 30 43 93 00	Honda-France Parc d'Activités de Parlest BP 46 77312 Marne-la-Vallée Tél 60 05 90 12		KMF rue Marie Curie BP 133 78310 Colignières Tél 30 69 00 00
ESSAI MOTO 1	—	n°60	n°62	—

polyvalente de la catégorie route. Celle qui se montre aussi attachante en usage utilitaire boulot-dodo que lors de grandes virées. Et surtout, celle qui offre un rapport prix/performances/qualité sans équivalent. Qu'on se le dise !

**AFRICA TWIN :
QUI PEUT LE PLUS...**

L'Africa Twin constitue le troisième volet de la trilogie des gros trails Honda (la Dominator taillée à l'échelle française, la Transalp à vocation européenne et l'Africa Twin...bravo vous avez gagné). Mais si la Transalp cultive son image passe-partout, avec l'Africa Twin, ce serait plutôt le contraire : coloris pétaradant HRC, look NXR - celle que Neveu a fait triompher au Paris - Dakar - et équipement sophistiqué à tous les étages, voilà le décor planté. Par rapport à ce que l'on connaît des trails nés du désert, la Honda impose davantage encore par ses dimensions. D'où un premier coup d'oeil assez impressionnant qui ne peut laisser indifférent : ou l'on adore ou l'on déteste. La ligne est homogène malgré l'aspect pataud des flancs ventrus du réservoir dans le prolongement du carénage. A y regarder de plus près, l'équipement s'annonce effectivement de très bonne facture. Les non-initiés remarqueront la double optique, < les protections plastiques, le généreux sabot en alu tout comme le silencieux façon «usine». Les plus connaisseurs craqueront sur le superbe bras oscillant en alu, les platines repose-

pieds (itou pour l'alu) et les excentriques de tension de chaîne.

Comme d'habitude sur les japonaises, la prise en mains se fait tout naturellement hormis lors des manoeuvres serrées ou à l'arrêt où la hauteur de selle conséquente et le poids demandent une certaine vigilance. A la façon Transalp, la position au guidon est à la fois neutre et relax, convenant à tous les types d'utilisation. Ce qui change radicalement de la 600, à la vue tout au moins, c'est la largeur du réservoir et le tableau de bord logé dans le nez du carénage. Si la plaque en mousse noire est du plus bel effet, on regrette que la câblerie électrique apparente fasse un peu désordre. En tout cas, tous les indicateurs possibles sont là puisque, outre les voyants habituels, on note avec satisfaction la présence de deux témoins de réserve qui s'allument à 8 et 4 l (le passage sur réserve se fait automatiquement par l'intermédiaire d'une pompe électrique chargée de monter le carburant aux carbus) et un témoin de béquille laquelle est équipée d'une sécurité au démarrage.

La mise en route et les premiers tours de roues peuvent surprendre à plus d'un titre. Alors que l'on s'attendait à un bruit plutôt typé, l'Africa Twin nous chante sa mélodie une octave en dessous de sa soeur. Bien que partiellement cachée derrière le réservoir et le sabot, la mécanique reprend bel et bien la même base, le twin déjà issu du VT 500 dont les cylindres forment un V ouvert à 52° avec des culasses à trois soupapes. Fort de 50 cm³ de mieux et de 2 chevaux supplémentaires, le bicylindre a récupéré au passage un semblant de caractère, chose que la Transalp ignorait. Bien entendu, le



comportement moteur est conforme à l'architecture en V mais il marque une différence sensible notamment au niveau de l'accélération et des reprises. Aux alentours de 120/130, là où la Transalp commençait à s'essouffler, l'Africa Twin en a encore sous la semelle. Il reste néanmoins que la facilité et l'agrément d'utilisation prennent le pas sur le caractère. Un fait auquel la marque est coutumière, partant du principe qu'il vaut mieux déplaire à une minorité plutôt que satisfaire une poignée d'inconditionnels. Autres améliorations par rapport à la Transalp, une douceur de la boîte retrouvée et une sélection qui a gagné en précision.

Le freinage a lui aussi repris du poil de la bête; de bon sur la Transalp, il est devenu carrément excellent, supérieur en agressivité, en puissance mais également au touché. En ville, les qualités sont similaires. L'embonpoint et la position du centre de gravité moins avantageuse ont quelque peu entamé la vivacité à basse vitesse mais la grande neutralité de la direction et l'équilibre idéal donnent à l'Africa Twin une maniabilité que beaucoup d'autres trails moins lourds peuvent lui envier. «Dakarienne» dans l'âme, la Honda peut se transformer en redoutable GT apte à affronter n'importe quel type de terrain y compris les grands espaces bitumés. On savait déjà que le souffle de son moteur la prédisposait à ce genre d'exercice, nous avons pu vérifier que son confort faisait également partie de son bagage. Elle a d'abord l'avantage de posséder des suspensions qui gommement inlassablement les moindres trous et bosses qui se présentent. Le matériel, il est vrai, est en consé-

quence: une solide tourche (tubes de 43 mm de diamètre) offrant un débattement respectable de 210 mm et à l'arrière, la dernière évolution du Pro-Link dont les biellettes sont montées sur roulements à aiguilles. Le carénage remplit son office de manière surprenante car on attendait pas des miracles du saute-vent. Or celui-ci fait mieux beaucoup mieux que de la figuration en protégeant correctement le buste. Et même s'il dévie l'air sur le casque, les remous provoqués n'occasionnent pas une trop grosse fatigue si l'on maintient un rythme de croisière soutenu. De son côté, la selle accueille confortablement



Que d'agitation. Tout ce joli monde s'affaire devant «l'Atre du Forez», un charmant restau perdu en pleine nature. Que pensez-vous du sérieux avec lequel sont présentés la malette à outils et le manuel d'emploi de la Gold Wing. Sur la LT, le top-case est un peu rikiki.



tablement pilote et passager. Les pare-mains et les larges échancrures du réservoir dans lesquelles viennent se caser les genoux -qui butent parfois en cas de freinages appuyés- ajoutent à la protection générale.

Sur le parquet, l'Africa Twin se hisse au niveau des meilleures routières. Facile à balancer, ne quittant pas d'un centimètre la trajectoire qu'on lui a imposée, la Honda fait non seulement

preuve d'une grande efficacité mais procure en outre un sentiment de sécurité pour peu qu'on la brusque une fois sur l'angle. Elle reste insensible aux freinages sur le tard et aux changements soudain d'arrivée des gaz. Parallèlement, les pneus d'origine sur les trails ne prêtent aujourd'hui plus flanc à la critique. Le grip de ceux de l'Africa Twin permettent même de s'offrir quelques an-

gles sérieux. Sous un aspect lourd de réplique de moto d'usine, l'Africa Twin sait aussi être la moto de monsieur tout-le-monde, à la portée de tous. Polyvalente en diable, elle reprend à son compte la qualité première qui fait le succès de la Transalp en y ajoutant une note de fantaisie et une touche de panache en prime..

Le coup est bien joué !



**BERINGER
SIDE-CAR**

France - CHATELNEUF
42940 ST BONNET
LE COURREAU
Tél. : 77.76.82.95

DOCUMENTATION
15 F EN TIMBRES

ROUE 15" à partir de 1490 F

FOURCHE A BALANCIER à partir de 3950 F

KIT 15" avec pneus - roulements -
fourche chromée à partir
de 7320 F

SIDE-CAR EZS 2 PLACES LUXE
Toutes options : 23 100 F

CREDIT : NOUS CONSULTER