



BIEN qu'issue de la Transalp, l'Africa Twin possède son propre caractère et des possibilités affutées au mieux pour réussir dans sa catégorie : le trail rapide et fiable. Janvier 86, Honda remporte les deux premières places du Paris-Dakar avec les NXR qui effectuent leur première apparition. Janvier 87, nouvelle victoire de la NXR au Dakar, et commercialisation de la Transalp courant 87. Alors que chacun attendait un gros trail V Twin dérivé de la NXR, on découvre une routière légère aimant à se balader sur les chemins. Janvier 88, nouvelle victoire de la NXR, et commercialisation fin avril de l'Africa Twin, une machine entre la Transalp et la NXR. Car si la base demeure commune entre la Transalp et l'Africa Twin, il suffit de quelques modifications pour transformer cette moto en réplique esthétique de la NXR... Après, en travaillant la partie mécanique, on peut disposer d'une compé-
réplica fort honnête.

Présentation

Look NXR accentué, avec carénage très large, formant un ensemble continu avec le réservoir, et partie avant avec protection pour les bas de fourche, les tubes télescopiques et l'ensemble disque-étrier. L'habillage du moteur par le carénage et les flancs du réservoir d'essence, descendant très bas, se poursuit par un sabot de protection en aluminium très enveloppant. Les caches latéraux forment un seul bloc, du réservoir à la partie arrière de la moto, et supportent le feu arrière. Le cadre de section rectangulaire forme deux boucles, pour assurer une rigidité et une résistance accrue par rapport à la Transalp. Des renforts sont par ailleurs placés à divers endroits stratégiques, et les soudures s'avèrent particulièrement soignées. La fourche hy-

draulique de 43 mm possède une assistance pneumatique réglable et un débattement de 230 mm, ainsi qu'un pontet rigidificateur en alu pour éviter les vrillages. Les jantes sont en aluminium, de même que le bras oscillant travaillant par l'intermédiaire d'un amortisseur central unique de 210 mm de débattement. Deux disques très ajourés assurent le freinage : 296 mm avec étrier double piston pour l'avant et 240 mm avec étrier simple piston pour l'arrière. A noter, au registre des détails bien pensés, les extrémités repliables en cas de choc du sélecteur et de la pédale de frein. Au niveau des finitions et des accessoires, on notera l'adoption d'une pompe électromagnétique pour l'alimentation des carburateurs. Les robinets d'essence, placés en bas de chaque flanc du gros réservoir de 25 l et qui permettent d'abaisser le centre de gravité, se retrouvent plus bas que les carburateurs, d'où la nécessité de cette pompe. La selle qui remonte légèrement sur le réservoir afin d'éviter tout choc violent avec celui-ci, un véritable porte-bagages arrière, deux phares avant intégrés dans le carénage, des protège-mains montés sur le guidon, et un tableau de bord complet constituent les dernières caractéristiques de l'Africa Twin visibles de l'extérieur. Le moteur demeure le bien connu V Twin à 52° qui passe à 647 cm³, après avoir été retravaillé dans l'optique d'accroître le couple et la puissance à bas régime. Chaque cylindre possède un arbre à cames commandant, par l'intermédiaire de basculeurs, deux soupapes d'admission et une soupape d'échappement. Un tendeur automatique assure la tension constante de la chaîne de distribution et, bien entendu, un double allumage électronique sans entretien commande l'allumage. Deux radiateurs frontaux assurent le

refroidissement liquide avec deux ventilateurs commandés par thermocontact. Mais rien ne vaut différents parcours pour tester la belle.

Bitume-piste

Mardi, premier parcours : Marrakech-Ouarzazate, sur route et par piste. Itinéraire sinueux de montagne peu après le départ, pour traverser l'Atlas par le Tizi-n-Tichka à 2.260 mètres. Prise en main de la machine aisée, et parcours routier accompli à bon train, au guidon d'une moto ne demandant qu'à angler au maximum, sans venir frotter ou décrocher. Que le revêtement soit en mauvais état, ou que la pierraille ait effectué une coulée, l'Africa Twin maintient un train rapide en toute sécurité. Une courbe se referme. Négociée trop rapidement elle oblige à un freinage sur l'angle un peu fouilli, la moto glisse sur le revêtement gras et poussiéreux, mais elle passe sans encombre l'épreuve, dérapant une dernière fois de l'arrière-train à l'accélération. Il suffit de doser les gaz et contrôler en fonction de ces réactions préventives. Mais il ne s'agissait là que d'un parcours préliminaire destiné à nous conduire à l'entrée de la piste où doit débiter l'essai de l'Africa Twin. Première chute d'une moto qui enfonce méchamment son côté gauche de réservoir sur des rails de terre aussi durs que du béton. Il n'est pas percé, mais un pare-chocs à ce niveau serait le bienvenu. Sur la piste, elle se pilote tout en douceur, à l'aide d'un filet de gaz, et ne demande qu'à franchir chaque obstacle sur une accélération. La piste roulante lui convient à merveille, et elle se joue des obstacles, se contentant de tortiller de l'arrière dans les bancs de sable et de pierres roulantes. L'avant, plus lourd que sur la moyenne des autres trails, demande une certaine



HONDA AFRICA TWIN

ATTENDANT LE DAKAR

V TWIN, ROBE PARIS-DAKAR, ÉQUIPEMENT DESTINÉ AUX GRANDS RAIDS, L'AFRICA TWIN ANNONCE CLAIREMENT LA COULEUR. DÉRIVÉE DE LA TRANSALP, D'ACCORD ! PÂLE COPIE DE TRAIL DESTINÉE UNIQUEMENT À LA FRIME, PAS D'ACCORD ! POUR LE PROUVER HONDA N'HÉSITE PAS À ENVOYER 24 AFRICA TWINS SUR LES PISTES DU SUD MAROCAIN.

Pascal Szymezak



EN ATTENDANT LE DAKAR

adaptation, mais permet d'obtenir un guidage précis de la machine à bonne vitesse, sur la route aussi bien que sur la piste. Par contre dans les épingles à cheveux ou passages difficiles composés de pierres roulantes en virage serré, la sortie des courbes s'effectue très large, et les négociés à basse vitesse demande une dose d'efforts accrus par le poids de l'avant. Stopper dans un tel piège, équivaut pratiquement à chaque fois à se prendre une gamelle, la moto assez, haute et accusant plus de 200 kg en ordre de marche, étant difficile à rattraper sur un dévers. Elle peut chuter en toute sécurité dans ces conditions, aucune casse n'étant à déplorer. La motricité demeure bonne, à condition de ne pas rechercher les accélérations optimales sur les premiers rapports. Mieux vaut profiter de la souplesse et du couple généreusement offerts par l'Africa Twin. Par exemple pour traverser les gués, selon leur importance il ne faut pas hésiter à rouler en 3ème, même parfois en 4ème pour les très roulants, et ne jamais descendre en dessous de la seconde. Les pneus mixtes qui l'équipent surprennent en bien autant sur la route qu'en tout terrain. Sa lourdeur relative ne représente pas un handicap pour l'utilisation visée, et même en cas d'erreur de parcours, si on se retrouve sur un chemin muletier, large de moins d'un mètre, on découvre toujours un endroit pour effectuer un demi-tour, même en étant seul. Pour ce premier parcours, accompli à allure raisonnable en tout terrain et assez rapidement sur la route, la consommation s'élève à 7,25 l, ce qui est raisonnable et assure une bonne autonomie vu la capacité du réservoir.

Journée balade

Deuxième parcours, Ouarzazate-Ouarzazate en passant par

Tinerhir, avec bitume-piste-bitume. Opération moto balade pour moi qui suis en fait un poireau moyen dans le domaine du tout terrain. Sur route bitumée, rouler à 120-140, au rythme de la moto, sans se fatiguer à négocier courbes et virages mais en la laissant les enfile tranquillement tout en admirant le paysage, procure un plaisir infini de liberté. On se sent bien à son guidon et on s'imagine déjà, avec bagages et même passager, en train de partir à la conquête du Sahara. Elle se prête parfaitement à cet usage et occasionne moins de fatigue que le premier mono trail venu, grâce à sa souplesse moteur, son freinage et le silence de l'ensemble, moteur-échappement. La piste s'aborde de la même façon, et on déguste avec un plaisir renouvelé l'aisance avec laquelle elle avale les kilomètres, que ce soit à la montée ou à la descente d'un col ou sur le plat. Le parcours routier du retour s'effectuera plus rapidement, mais avec peu de virages. L'Africa Twin démontre simplement une fois de plus qu'elle peut figurer dans les bonnes routières endurantes. Les petites gamelles n'occasionnent pas de dégâts, simplement quelques marques insignifiantes sur la peinture, alors que nous nous attendions à voir le carénage ou des accessoires exploser à chaque sortie des parcours en tout terrain. De même, lors d'une chute routière assez grave, la moto fut récupérée un peu plus bas avec un té de fourche tordu ; aucun accessoire n'a trop souffert, et le carénage demeure intact. Vous pouvez donc vous aventurer sans crainte des chutes sur les pistes, l'Africa Twin ne vous ruinera pas dans ce domaine.

Seul ennui relevé sur la fin du parcours balade : après environ 250 km effectués pratiquement non-stop, un mal aux fesses assez conséquent,

suite au temps passé assis sur la selle. La consommation balade, route plus piste, ressort à 6,4 l, alors que celle du retour par la route, pratiquement toujours à fond, se situe à 7,8 l.

Pilotage plaisir

Le troisième jour voit toujours un parcours Ouarzazate-Ouarzazate, mais nous abandonnons la vallée du Dadès au profit de celle du Drâa, menant jusqu'à Zagora, avec bitume et piste. Aujourd'hui, journée plaisir, avec attaque du lever au coucher du soleil. L'Africa Twin, lors de la montée et de la descente du col du Tizi-n-Tniffit demeure neutre et plaisante à piloter. Elle se guide avec une grande précision, les pneus avertissant toujours à temps de leurs limites. On ne songe même pas à la boîte qui s'utilise machinalement en se faisant totalement oublier. Ses poussées régulières et linéaires demeurent toujours très franches, et on flirte rapidement avec le 170 en ligne droite. Les freinages demeurent toujours aussi efficaces, l'avant se dosant mieux que l'arrière qui semble ralentir progressivement avant de bloquer brusquement. Il faut balancer la machine dans les courbes et la redresser avec les gaz en sortie. Elle réclame un léger effort, toujours acceptable, en utilisation de ce type, mais conserve son cap sans amorcer le moindre louvoiement.

Sur la piste, abordée franchement et à bonne vitesse, elle se joue des obstacles, adorant ce type de terrain roulant. Le couple permet d'enrouler grâce aux suspensions qui absorbent sans broncher les inégalités de terrain, et les erreurs conduisant à l'atterrissage sur une autre bosse ne portent pas à conséquence. La chute n'est pas au rendez-vous. Indulgente dans ce domaine, elle permet de grimper jus-





En haut à gauche et à droite, désert et pierres, sur piste roulante, demeurent ses domaines vilégiés. Ci-dessus, carénée de toutes parts, on pourrait craindre les conséquences des chutes, mais heureusement il n'en est rien. Ci-dessous, pratique et fiable, un entretien minimum lors des rallyes africains. Un gage de succès. Ci-contre, réservoir d'essence et carénage solidaires qui enveloppent un moteur, à refroidissement liquide, parfaitement protégé par un sabot alu véritablement efficace. Partie avant carénée, y compris les bas de fourche et le disque avec étrier de frein. Véritable portebagages d'origine. Deux optiques logées dans un carénage protégeant parfaitement tout pilote de taille moyenne.



EN ATTENDANT LE DAKAR

qu'à plus de 120 sur les pistes très roulantes, où des pièges ou autres Oueds se franchissent avec un gros cœur en tournant davantage la poignée de gaz. Il est de toute façon trop tard pour ralentir et, plus on va vite, mieux l'obstacle se franchit. Les champs de pierraille roulante ou les bancs de sable, debout sur les repose pieds, se passent avec une moto qui tortille et semble vouloir se planter de l'avant alors qu'il n'en est rien. En gardant la poignée accélérée, et en conservant un guidon mené soûplement, sans s'y cramponner, l'Africa Twin oublie ces passages plus difficiles, laissant son pilote surpris d'avoir franchi à bonne vitesse ces difficultés. Une excellente surprise face à la concurrence des gros monos, beaucoup moins commodes à utiliser dans de telles conditions. Une chute, au passage d'un oued sablonneux en courbe abordé trop rapidement, me conduit à terminer contre un rocher et me fait coucher la moto sur une grosse pierre avec un bruit sourd. Bilan : pas une trace sur la moto, seulement un le-

vier d'embrayage avec du jeu et un commodo gauche à remettre en place. La fin de la piste approchant, je regrette déjà de ne pas avoir osé ouvrir davantage, mais je me rattraperai avec un passage dans les dunes démontrant une fois de plus la qualité de franchissement de l'Africa Twin, en version d'origine. Imaginez de quoi sera capable cette machine pour ceux qui voudront l'utiliser comme base préparée pour courir les rallyes.

Bilan

Près de 1.200 km en trois jours pour tester une machine destinée à la balade type Afrique, ou carrément à participer aux rallyes comme le Paris-Dakar. Même un néophyte sera capable d'accomplir de bonnes performances au guidon de l'Africa Twin, ce qui n'est pas forcément le cas avec un mono. Elle correspond parfaitement à l'esprit animant Honda depuis quelques années : une moto efficace, bonne partout, mais demeurant pilotable pour tout le monde. Elle peut se conduire comme un trail tradition-

nel, pour le voyage ou en parcours quotidien, mais possède en plus des possibilités à développer, pouvant la placer en tête des machines de série lors de courses, rallyes ou raids sur pistes africaines. Il ne faut pas l'acheter avec l'idée d'aller faire un peu de tout terrain le dimanche après-midi, mais pour partir effectuer de grandes balades ou se faire plaisir sur un long parcours. Il ne s'agit pas d'une machine de cross, mais de la première génération d'une nouvelle conception des motos de trail, efficaces et tournées vers l'endurance. Au point de vue moteur, nous avons relevé, sur certaines de nos machines d'essai, des trous de carburation à haut régime, lors du passage des cols ou après de longs parcours poignée en coin. Honda doit rechercher l'origine du problème. Les ventilateurs se déclenchaient rapidement, alors que la jauge de température d'eau n'était pas à son maxi. Une mesure de sécurité appréciable dans les pays chauds.

FICHE TECHNIQUE

MOTEUR

TYPE : 4 temps, V twin à 52°, refroidi liquide, simple ACT, 3 soupapes par cylindre, démarreur électrique
CYLINDRÉE : 647 cm³
ALÉSAGE X COURSE : 79 mm x 66 mm.
TAUX DE COMPRESSION : 9,4 à 1
PUISSANCE MAXI : 57 ch à 8000 tr/mn
COUPLE MAXI : 5,2 kg à 6000 tr/mn (DIN).
CARBURATEUR : 2 à dépression, 34 mm ø
ALLUMAGE : électronique CDI
TRANSMISSIONS
TRANSMISSION FINALE : chaîne à joints toriques
BOÎTE DE VITESSE : 5 rapports
PARTIE CYCLE
SUSPENSION AV. : Fourche téléhydraulique, 43 mm Ø, débattement 230 mm
SUSPENSION AR. : Pro-link, débattement 210 mm
FREIN AV. : disque, 296 mm Ø, étrier double piston
FREIN AR. : disque, 240 mm Ø, étrier simple piston
PNEUS : AV. 90/90-21 AR. 130/90-17
DIMENSIONS ET POIDS
HAUTEUR DE SELLE : 890 mm.
EMPATTEMENT : 1 555 mm.
POIDS À SEC : 193 kg.
RÉSERVOIR D'ESSENCE : 25 litres
PRIX : 42.610 F.

DAKAR-HONDA

Bonne nouvelle pour les mordus du Paris-Dakar : Honda organise une opération avec les Africa Twins, devant permettre à cinquante pilotes de participer en catégorie marathon à la fabuleuse épreuve. Leur but est d'avoir cinquante machines au départ et cinquante machines à l'arrivée. Pour participer il faut envoyer votre candidature à Honda France, opération Africa Twins, Parc d'Activités Paris Est, B.P. 46, 77312 Marne-la-Vallée Cédex 2. La sélection s'effectuera au cours de deux stages. Le premier se déroulera sous forme d'épreuve d'endurance sur le terrain de la gendarmerie de Fontainebleau (sable, pierraille, etc.). Inutile de préciser que si vous n'avez aucune expérience de ce type de terrain mieux vaut vous préparer à l'avance, ou ne pas vous inscrire. Le deuxième stage, permettant d'effectuer la seconde sélection, se déroulera sur une semaine et s'agrémente de cours d'orientation, de con-

naissance du désert, de cours de mécanique, de relations publiques, etc. Les cinquante sélectionnés pourront alors acquérir une Africa Twin préparée par le bureau de compétition-recherche Honda, avec réservoir et accessoires spécial Dakar. En fait, une moto préparée Dakar clés, en main, et non pas simplement bidouillée par un préparateur quelconque, pour un prix avoisinant les 60.000 F. Une opération rentable pour le pilote qui bénéficiera alors d'une assistance Honda composée de dix-huit mécaniciens transportés par avion. Seule condition finale pour figurer parmi les heureux élus : faire figurer le nom de votre ville sur votre Africa Twin, moyennant un sponsoring plus ou moins modeste de sa part. Sur environ 220 motos que compte un Paris-Dakar lors du départ, Honda devrait figurer en bonne position au niveau quantité, même s'il ne reste plus qu'un seul team officiel franco-italien.

