

**HONDA 650 AFRICA TWIN**

**HONDA NX 250**

**Deux nouveautés pour patienter...**



Instrumentation complète. Chaque compteur repose sur une platine, elle-même solidaire du carénage. Lisibilité et clarté maximum. Le carénage offre une protection appréciable, il abrite deux optiques rondes de 130 mm. En haut, le sabot moteur en aluminium est très imposant, autant qu'enveloppant. Pratiquement indestructible. Sur le côté gauche, notez l'accès à la bonbonne de l'amortisseur (réglable en détente et pré-contrainte).

**Elles étaient là, passant de mains en mains, grâce à la bienveillance de Bernard Rigoni et François Charliat. Nous avons eu le loisir d'effectuer une séance photos et quelques kilomètres avec trois nouveautés 88 : Africa Twin et NX 250... Et puis VT 600 Shadow, dans un autre genre, mais là rendez-vous la semaine prochaine, dans Moto Revue...**

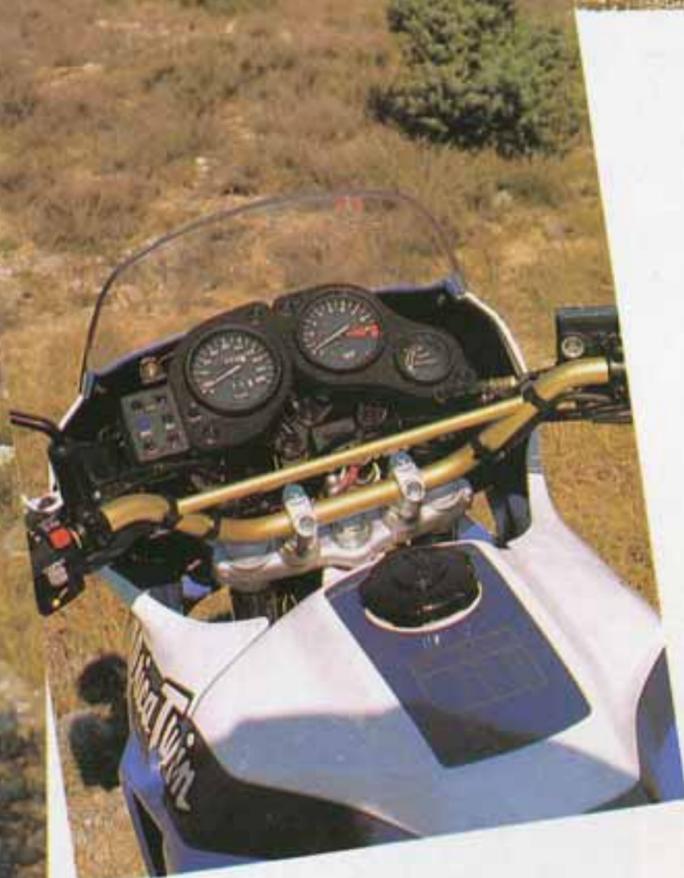
Avant de commencer, les amis, dites vous bien que vous trouverez en vrac quelques impressions de conduite, histoire de vous replacer dans le contexte avant des essais plus costauds. Nos modèles étaient des exemplaires d'homologation, passablement secoués par des « essayeurs » pas toujours respectueux de la mécanique. Mais que ne ferait-on pas pour vous servir ?

## African Queen

Dans quelques semaines, les « exemplaires définitifs » de l'America Twin tâteront du désert dans le Sud marocain aux mains de la presse spécialisée. Sur un terrain taillé à leur mesure, avec des pneumatiques adaptés, ce véritable banc d'essai sera probant. Au Rouret, et dans ses environs, nous nous sommes contentés de

ce que nous avons. Pas mal de bitume, et le premier chemin empierré venu.

Pas de doute, cette 650 fait ses 690 mm de hauteur de selle. On est loin de la Transalp : plus haute, plus large, c'est le gabarit au-dessus. Gros instruments, batterie de voyants, carénage imposant, la Twin se pose là. Pour un néophyte rien ne la distingue de la Transalp, si l'on parle vibrations ou décibels. Le V-twin refroidi par eau est toujours aussi discret. La différence commence à se faire sentir lors des manœuvres à l'arrêt. Tous pleins fait, on dépasse les 200 kilos, appréciable lorsque l'on est haut perché. Cette sensation s'estompe dès que la vitesse s'élève : sensiblement plus lourde que la 600 Transalp, l'America Twin se conduit pourtant avec la même facilité. Rien ne vient alourdir les mouvements imprimés au guidon, la 650 se balance sans problèmes ; en faisant juste sentir que son poids demande un petit plus d'effort



Ça ressemble à un oued, mais c'est en France. Malgré son poids et son encombrement, l'America Twin se tire assez bien des passages techniques. Le V-twin est d'une docilité appréciable, les suspensions font le reste.

lors des prises d'angle ? L'ensemble reste neutre et facile à guider. Boîte douce, précise, qui seconde une mécanique qui se fait oublier, souple, très linéaire dans ses montées en régime ; on pousse l'accélération jusqu'à la limite de la zone rouge, et l'on dépasse facilement les 160 km/h au tachymètre sur le dernier rapport. Inutile avec l'America Twin de sauter sur le levier de frein avant, il est même préférable d'éviter cette manœuvre. Le disque avant de 296 mm est très puissant, violent si le besoin s'en fait sentir. La fourche reste de marbre (si l'on peut dire), s'enfonçant avec modération sans amorcer le moindre vrillage. Le disque arrière de diamètre plus modeste est plus difficile à doser. Entre la piste et les passages plus techniques, la 650 préfère les grands espaces. Pourtant à flanc de colline ce super trail se fraie un chemin sur un filet de gaz, et prend des tours à la moindre rotation de la poignée. La stabilité à basses vitesses est bonne sans suer sang et eau. Mais mieux vaut éviter les arrêts de progression, entraînant un déséquilibre avec à bout de bras un engin lourd à l'habillage coûteux... Son domaine de prédilection semble effectivement devoir être la piste roulante, comme prévu. Et les enchaînements rapides. Sur sol porteur, c'est la motricité des pneus trails qui fait le plus défaut. L'élasticité du V-twin permet de conduire en souplesse sans jongler avec la boîte. On enroule sur le couple, profitant de suspensions qui semblent être parfaites. Pas de réactions vicieuses, et un filtrage optimum de tous les pièges. On s'habitue au

## Fiche technique

### Africa Twin 650

#### Moteur

Type	bicylindre 4-temps, en V à 52°, refroidi par eau
Distribution	DOHC 3 soupapes
Alimentation	2 carbus Ø 34 mm
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	647
Alésage x course (mm)	79 x 66
Rapport volumétrique	9,4 à 1
Embrayage	multidisque en bain d'huile, commande mécanique
Nombre de rapports	5
Trans. secondaire	par chaîne

#### Partie-cycle

Cadre	simple berceau en tubes de section rectangulaire
-------	--

Carrosserie	tête de fourche, flancs latéraux
Suspensions	AV : fourche téléhydraulique, Ø 43 mm, débattement : 230 mm, ajustement pneumatique AR : monoamortisseur Pro-link, réglable en précharge et en détente, débattement : 210 mm.
Freins	AV : disque, Ø 296 mm AR : disque, Ø 240 mm.
Roues	AV : 90/90-21 AR : 130/80-17
Empattement (mm)	1 540
Haut. de selle (mm)	890
Garde au sol (mm)	n.c.
Poids à sec usine (kg)	185
Essence (l)	25

pois, les flancs du réservoir descendent au plus bas, et la répartition des masses s'en ressent favorablement.

Par rapport à un trail « conventionnel », il apparaît que la partie-cycle de l'Africa Twin est en mesure de permettre à son pilote de franchir le pas, dans le cadre d'une épreuve africaine, avec un minimum de préparation. C'est dans cet esprit que les ingénieurs ont pensé cette moto façon magnum. Très proche de la « série » côté moteur, équipements et finition soignés, partie-cycle et répartition des masses au-dessus de la moyenne. Ce qui ne vous empêche nullement de vous rendre au bureau tous les jours à son guidon, l'Africa Twin est pratiquement aussi facile à conduire qu'un trail traditionnel, mais avec des aptitudes qui la positionnent au seuil d'une utilisation plus pointue...

Le pilote n'est pas un géant, mais la NX 250 est une bécane liliputienne, copie conforme de la 650 Dominator, jusqu'à la planche de bord qui est identique. Mais gare au moteur, c'est du sérieux ...



### Un p'tit mono qui ramone

Minuscule. Toute petite moto, la NX 250 semble presque frêle. Un vrai bonheur pour les dames ou les débutants. C'est exactement le pendant de la Dominator dans la catégorie inférieure. L'esprit est le même. Si le look est tout aussi avantageux, les équipements sont légèrement en retrait, mais encore faut-il y regarder de près. D'autant plus que le moteur est un 4-temps de la dernière génération ; double ACT, 4 soupapes, refroidissement par eau. Sa puissance ? 26 ch à 8 500 tr/mn, et couple maxi à 2,4 mkg à 7 000 tr/mn. Comment ne pas voir, dans cette architecture moteur, la relève des futurs gromonos de la gamme Honda ?

Très jolie, cette AX 250 : basse de selle, étroite, très compacte, son degré d'équipements est appréciable. Du démarreur électrique, en passant par le tableau de bord solidaire du tête de fourche, au porte bagages ou à la sortie d'échappement alu.

Ce mono se distingue par sa discrétion, ce qui semble devoir être un leitmotiv chez Honda. La position de conduite est caractéristique des machines que l'on souhaite maniables ; position assise bas près du guidon, jambes très repliées. Accusant 118 kg à sec sur la balance, la NX met immédiatement en confiance. Question mania-bilité, c'est fanchement réjouissant, genre de petite cylindrée diabolique qui autorise très vite des choses insensées. Tout semble permis, à un point tel qu'il est presque naturel de la brus-

Pas de doute, face au gromono et à l'Africa Twin, elle tient son rang.

## Fiche technique

quer sur la trajectoire. Ce que l'on peut faire sans trop altérer la stabilité.

Pour vraiment avancer, il faut cravacher la boîte 6, et dénicher une cavalerie assez haut perchée. En vitesse maxi, on croise entre 130 et 140 km/h. Amateurs de freinages violents, vous serez servis, bien que la fourche ne soit pas aussi irréprochable que celle de... l' Africa Twin. Question agrément de conduite, cette 250 aura de sérieux arguments à faire valoir dans une cylindrée qui n'a pas les faveurs du public. En ville sa maniabilité fera merveille, sur petites routes son agilité et son freinage permettront aux novices de se faire les dents avec une machine très efficace. Sa belle gueule, et le degré de technologie du petit moteur lui permettront peut-être de devenir l'antichambre des gromonos. Aucun de ces arguments ne devra lui faire défaut pour atteindre cet objectif. Elle devra également se méfier d'une certaine Yamaha 250 TDR qui ne lui fera pas de cadeaux dans une catégorie, et dans un genre, où la Yam jouera les vedettes. ■

### NX 250

#### Moteur

Type	monocylindre 4-temps, refroidi par eau
Distribution	DOHC 4 soupapes
Alimentation	1 carbus Ø 32 mm
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	239
Alésage x course (mm)	68,5 x 64,8
Rapport volumétrique	11,0 à 1
Embrayage	multidisque en bain d'huile, commande mécanique
Nombre de rapports	6
Trans. secondaire	par chaîne

#### Partie-cycle

Cadre	simple berceau Diamond, de section rectangulaire
Carrosserie	tête de fourche, flancs latéraux
Suspensions	AV : fourche téléhydraulique, débattement : 220 mm AR : type Delta Pro-link, débattement : 200 mm.
Freins	AV : à disque, étrier double piston AR : à tambour.
Roues	AV : 100/90-19 AR : 120/90-16
Empattement (mm)	1 350
Haut. de selle (mm)	820
Garde au sol (mm)	n.c.
Poids à sec usine (kg)	118
Essence (l)	9

