

Esso



HONDA 650 AFRICA TWIN

NXR... de famille

Quand BMW a compris que son fidèle « Flat » faisait parfaitement l'affaire en Afrique, les bicylindres ont pris le pouvoir au Paris-Dakar. Dans la foulée, le Ducati en V s'est avéré tout a fait adapté aux pistes du plus grand rallye du monde.

Mais, côté japonais, aucune mécanique existante n'était a priori capable de s'imposer en grossissant les rangs des anti-monos...

Chez Honda, qu'à cela ne tienne, on a créé de toutes pièces le moteur... qu'il fallait, c'est le moins que l'on puisse dire : avec la NXR et son V-twin, le HRC a tapé dans le mille. Trois participations, trois victoires consécutives ! Eh bien, cette fabuleuse reine du désert qu'est la NXR a donné naissance à une « fille », l'America Twin. Super trail, « compé-client » presque, en vente libre. On croit rêver !



D'abord, la dernière née et la plus prestigieuse de la gamme trail Honda est une superbe machine. Imposante, certes, mais pas mastoc pour autant, en fait très réussie. En premier lieu, la filiation avec la moto de Neveu ou Orioli est évidente. Deux anecdotes à ce sujet : j'ai eu la chance, personnellement de bénéficier, sous le sceau du secret, d'une « indiscretion », comme on dit, et de découvrir dès le mois de septembre une photo-primeur de l'Africa Twin. Je me souviens très bien du « choc » : l'effet de surprise jouant à plein, « une NXR-client ! ». Autre réaction « à chaud », celle de Gilles Lalay, qui nous accompagnait durant cet essai : « pas à dire, au premier coup d'œil, on reconnaît bien la griffe NXR. Habitué que je suis à la moto d'usine, je retrouve son allure générale, bien sûr, mais aussi des tas de petits détails, comme la potence de carénage ou le tableau de bord, sur cette Africa Twin que je découvre ici ». Un témoignage qui compte !

Mais le look HRC ne fait pas tout (même si le symbolique autocollant est bel et bien présent sur le réservoir !) et la 650 Honda bicylindre ne se contente pas de reprendre le look de la glo-

« cousines » ne possédant pas une seule autre pièce commune. Championne de la polyvalence (et des ventes !) la Transalp ne cache pas son aspect utilitaire de « bonne à tout faire » (et bien faire), tandis que l'Africa Twin — « Adventure Sport », c'est écrit dessus ! — se veut sportive, « fille du Dakar », reine des grands espaces, avec son look autrement plus étudié et sa partie-cycle très évoluée, alors que les performances routières restent très proches (voir encadré). Côté Honda, on se veut très clair sur ce point, Africa Twin et Transalp n'ont rien à voir. Et l'on insiste même sur le potentiel « course » de la six et demie qui, moyennant de menus aménagements (réservoir, réglages suspensions, pneus...) doit devenir l'arme absolue du privé au Paris-Dakar, carrément. C'est en effet l'ambition que l'on nourrit chez Honda France, en particulier. Alors, pas de doute, on est bien loin de la Transalp ! Pour en finir avec l'inévitable (?) comparaison entre les deux modèles, signalons que l'écart de prix (6 000 F) n'est pas aussi considérable qu'on aurait pu le penser, et que les perspectives de ventes sont ambitieuses puisque l'on annonce du côté de

Africa Twin déshabillée, des dessous chics...
Ci-dessous, le tableau de bord, impressionnant.
Compteur d'un côté, compte-tours et température d'eau de l'autre, encastrées dans des plaques-mousse comme sur la NXR ! A gauche, la batterie de voyants, surmontée d'un supplémentaire, celui de béquille.



rieuse aînée. Elle n'est pas une NXR, même si elle lui ressemble, et loin s'en faut, mais elle possède ses propres arguments : la finition générale et surtout les équipements sont particulièrement soignés et bien choisis. Le traitement extérieur du moteur, la peinture du cadre, le bras oscillant, les freins, le tableau de bord, ainsi que de nombreux accessoires comme le sabot moteur, le silencieux d'échappement, les platines de repose-pieds passager ou l'éclairage double optique font de l'Africa Twin une machine, dirai-je, flatteuse. Qui bénéficie d'une présentation « luxe », rappelant en cela la Dominator, modèle-phare version mono dans la gamme trail Honda...

« Rien à voir avec la Transalp »

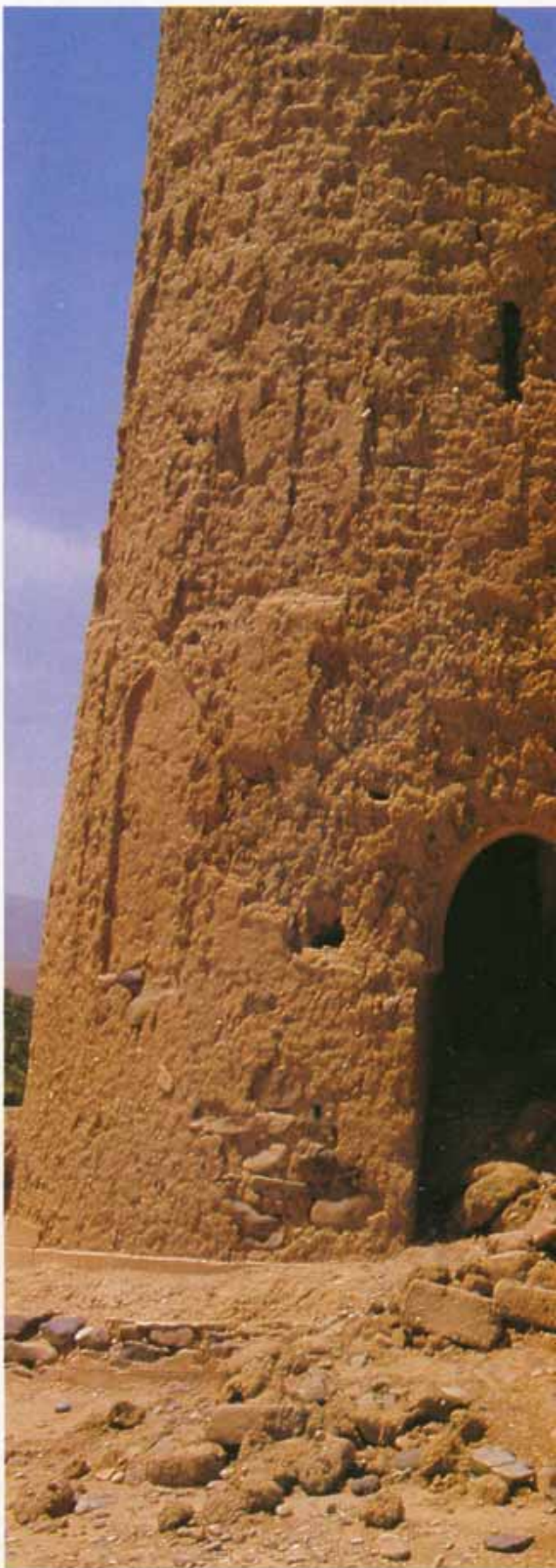
... Et à l'opposé de la Transalp, dont la finition, il faut l'avouer, est nettement plus « cheap ». Et en effet il ne faut pas confondre, l'Africa Twin n'est pas une remplaçante de la Transalp, ni non plus une super Transalp, toutes deux ne tirent pas dans la même catégorie...

Même si la première emprunte à la seconde... son moteur et son cadre, pas moins ! Eh oui, le 647 cm³ (79 × 66 mm) est bien dérivé du 583 cm³ (75 × 66) désormais bien connu et le cadre de la nouvelle venue, certes renforcé, ressemble comme un frère à celui de la 600 V. Mais là s'arrêtent les ressemblances, les deux

Marne-la-Vallée le chiffre de 3 000 unités dès cette année en France (6 000 Transalp).

Morocco n'twin

Pour introduire l'Africa Twin, Honda avait choisi le Salon de Paris, réservant le scoop aux Français. Ensuite, quelques journalistes ont pu enfourcher l'engin pour une courte prise de contact lors du « salon Honda » du Rouret en Ardèche, le mois dernier. Mais pour le premier véritable essai-pressé de cette nouveauté, à laquelle on semble tenir énormément chez Honda-France (on compte sur un succès commercial du modèle, mais aussi et surtout sur son potentiel haut porteur d'image), on a vraiment fait les choses en grand, comme seul peut se le permettre le constructeur n°1 : à Marrakech, quelque 25 Africa Twin (!) attendaient les représentants de la presse spécialisée et quelques journalistes « spécialisés » de la « grande » presse, pour trois jours de balade sportive dans le sud marocain. Un bon millier de km de routes et de pistes autour de Ouarzazate (Haut Atlas, Gorges du Dades et du Todra, Vallée du Drâ), soit une sorte de mini-Rallye de l'Atlas, avant l'heure et « mono-marque » ! Outre qu'on peut imaginer pire comme cadre — ça change de la banlieue est ! — en voilà un terrain d'essais à la hauteur des prétentions de la moto ! Bref, ça n'a pas été triste (dur métier...) et surtout très instructif quant aux possibilités de la machine... sur son continent de prédilection.



Accompagnaient les titulaires d'une carte de presse sur ce périple, également au guidon de beaux bicylindres, Gilles Lalay déjà cité, deux mécanos, l'ingénieur du R&D responsable du projet Africa Twin, Mitsuhashi San, à qui l'on doit également la Transalp et la Dominator (« very busy » en 87, m'a-t-il confié ! Pour le moins...) et monsieur le Directeur lui-même, un Hervé Guio très fier de son nouveau produit, et très assidu à son guidon, complètement amoureux de l'engin.

Costaud !

Livrés à eux-mêmes pour un essai « à leur compte », les testeurs professionnels que nous sommes soumettent les motos à des tortures plus ou moins élaborées, selon leurs méthodes, leur tempérament ou les circonstances. Mais rarement les essais organisés par un importateur ou un constructeur, dits « présentations presse », vont aussi loin que le programme proposé par Honda avec l'Africa Twin au Maroc : prendre trois jours et rouler plus de 1 000

bornes, ce n'est pas courant, mais il faut aussi rappeler que les pistes de l'Atlas sont particulièrement cruelles avec le matériel, et que les routes marocaines représentent un extraordinaire éventail des pièges les plus méchants. Du costaud, quoi, pas de cadeau ! Fallait-il que Honda soit sûr de son coup...

L'Africa Twin est une moto imposante, dirions-nous...surtout pour sa cylindrée. Encombrante, même, avec son carénage associé au réservoir de 25 litres. Un réservoir étroit au niveau des genoux, mais les très grands se sont plaints d'un évidement trop court où souffrent les rotules (moins de 1,80 m : OK). La hauteur de selle est correcte une fois installé au creux du siège, toutefois il faut lever la jambe bien haut pour enfourcher la bête. Bonne position de conduite, plutôt sénatoriale, commandes, aux pieds ou aux mains, douces et bien placées ; je n'aime pas les repose pieds « caoutchoutés » en TT, mais d'autres apprécieront. Devant les yeux, une super planche de bord, mais, comme le veut la tendance rallye et, désormais, trail, on ne voit plus la roue avant because carénage.

Contact — attention à la béquille : voyant lumi-

neux et coupe-circuit en prise — bouton de démarreur (no kick) et le twin s'ébranle. Bruit un peu plus fort et plus sympa qu'une Transalp, mais rien de sauvage — avez-vous déjà entendu ronfler une NXR ? — et vibrations quasi nulles : on a affaire à une machine civilisée, de ce côté c'est bien un trail.

Quand ça roule, la mécanique reste docile, facile à emmener, souple. Déception, en fait : malgré ses 50 cm³ supplémentaires, l'Africa Twin fait tout juste jeu égal avec la Transalp sur la route. On attendait mieux, mais, d'une part il y a quelques kilos supplémentaires à traîner... et d'autre part, ces performances représentent tout simplement ce qui se fait de mieux, et de loin, en matière de trails, 1 000 BMW exceptée (avec 350 cm³ de plus).

Caractéristiques moteur qui s'accompagnent de qualités routières de haut niveau, avec une stabilité irréprochable, une tenue de route des plus saines, une excellente maniabilité (même si en manœuvre à l'arrêt les plus de 220 kg tous pleins faits et l'encombrement général se font sentir) et un freinage redoutable, puissant et endurant avec ses grands disques.



L'Africa citadine et routière

Africa ou pas, cette Honda demeure un trail à part entière. Avant l'épisode des pistes marocaines, nous l'avons utilisée comme n'importe quelle béane, en ville et autour de la capitale. Utilisation qui, de près ou de loin, correspond à 70 % de son utilisation future. Le choix d'une Africa Twin, pour celui qui habite Paris, risque de le faire passer pour un original ou un frimeur de première force. La bête n'est pas vraiment discrète, et ses dimensions lui interdisent de passer inaperçue. Les incrédules qui se bornent à juger au premier degré découvriront que ce trail appartient à une espèce extrêmement rare, que le soin du détail et la qualité des équipements classent dans une catégorie supérieure. Voilà la première des raisons qui peut vous pousser à rouler Africa Twin. La seconde, et non des moindres, s'imposera d'elle-même au bas de votre immeuble, et de préférence à une heure de pointe. L'Africa est haute, pour un client de taille moyenne (1,75 m) l'affaire est entendue, seules les pointes de pieds se contenteront de toucher le trottoir. Une fois en place le dépaysement se poursuit. Guidon large et haut, compteurs énormes, boîtier de témoins, carénage imposant, on s'y croit. La direction tourne autour de son axe librement. Ce simple geste machinal rassure, et fait oublier que tous pleins faits cette grosse moto pèse 220 kg (193 kg à sec).

L'angoisse d'une prise en mains sévit toujours avant les tout premiers mètres ; quelques instants plus tard il n'y paraît déjà plus. Lourde et haute à l'arrêt, l'Africa se fait presque prévenante lorsque l'on a trouvé ses marques. Bien équilibré, acceptant de repartir avec un rapport de trop, la douceur et la progressivité du V-twin devient le plus sûr allié lors des évolutions en ville. La position de conduite contribue grandement à cette facilité. Buste droit près du guidon, sans être gêné par le réservoir d'essence (25 l), que demander de plus ? Dans une situation limite, la largeur de l'ensemble interdit de se faufiler là où s'engouffre un scooter. Les protège-mains et les rétros font du rase-mottes. La manœuvre qui demande le plus d'attention demeure le changement de file en avisant le premier intervalle pare chocs AV/pare chocs AR venu. Une vitesse lente et un guidon en butée de braquage font tout de suite apparaître l'Africa Twin pour ce qu'elle est à l'arrêt, encombrante. Il faut alors user de l'embrayage, et du frein arrière pour se sortir d'affaire sans interrompre sa progression. L'usage du disque avant est à déconseiller. Délicat à doser, il provoque presque à coup sûr une rupture d'équilibre. La prise en mains de l'Africa Twin est cependant aisée. L'intelligente répartition des masses, la docilité du V-twin, la douceur des commandes font le reste. L'épaisseur de la selle, la qualité des suspensions, le porte-bagages préservent à la fois le confort et l'aspect pratique de cette dévoreuse de grands espaces.

Sans faiblir, sans fatigue on croise tranquille à 160/170 km/h dans le sillage d'une Transalp (55 ch/8 000 tr ; 5,5 mkg/6 000 tr). Ce n'est pas exceptionnel, mais logique en regard de l'augmentation de cylindrée et de puissance : 50 cm³ et 2 ch (57 ch à 8 000 tr/mn ; 5,8 mkg à 6 000 tr/mn), un coup d'œil au tableau des performances vous renseignera à ce sujet. Il serait plus logique de s'étonner qu'à cylindrée égale, l'Africa Twin ne dispose pas de la même puissance que la très routière NTV (61 ch/8 000 tr ; 6,2 mkg/6 000 tr). A caractéristiques techniques similaires, la différence est imputable aux responsables japonais qui ont privilégié le couple et la souplesse à bas régimes du trail. La différence réside dans le profil des arbres à cames.

Pour parler consommations, notre Africa Twin s'est contentée de 8,80 l en vitesse maxi. Plus raisonnablement, il faut tabler sur une conso de l'ordre de 7 l, ce qui correspond à un rythme de balade soutenu. A ce rythme, avec un réservoir de 25 l, cela garantit une autonomie oscillant entre 280 et 340 kilomètres. C'est appréciable, et constitue un minimum compte tenu du confort offert par l'Africa Twin.

Astuce intelligente — il n'y a pas de position « réserve » aux robinets — lorsqu'il reste 8 litres dans le réservoir un premier voyant orange s'allume. A 4 litres de la panne sèche, un second témoin (rouge) s'allume à son tour.

Lorsque l'on connaît la Transalp par cœur, la même mécanique en 650 cm³ ne décoiffe pas, le caractère du twin est inchangé. Même souplesse, montées en régime linéaires sans véritable temps fort, avec en contre-partie une plage d'utilisation allant de 2 000 à 8 000 tr/mn. Le propre de cette mécanique est d'accepter tous les types de conduite ; sur le couple, ou constamment à la limite de la zone rouge. Cette efficacité ne fait pas de bruit, mais elle paye. Ph. G.

Un étranger sur Bigtrailand

Quand elle fut présentée au salon de Paris, c'est à peine si j'ai remarqué cette grosse sauterelle caméléon qu'est l'Africa Twin. J'exagère un peu ; j'ai jeté un œil bien sûr, mais juste par travers professionnel, histoire de savoir de quoi est fait le déjeuner de mes camarades verts de la rédaction. Vous avez compris : le trail, c'est pas mon truc. C'est salissant, faut s'habiller comme un guignol, on tombe de deux fois plus haut que d'une moto de route et quand on est à fond sur le bitume (parce qu'il y en a qui font encore du tout-terrain avec leurs trails ?), on se demande comment on va arriver à temps sans les rames. Et puis les coloris pompiers HRC au quotidien, faut déjà supporter... Mais pourquoi j'en pince pour la RC 30 juste à côté sur le stand, qu'a exactement les mêmes teintes ? Si je vous dis 250 chrono, excuseriez-vous les carences intellectuelles du triste individu qui vous cause ?

Ce n'est pas que de sa faute, vous savez. A MR, on nous cloître éhontément, on nous colle des étiquettes... bah, qu'elles collent les salopes ! C'est bien simple, chaque fois que j'ai voulu donner un avis sur un trail, Lainlain - Lecorre - i-m'a dit : parle pas de ce que tu connais pas, bitumeux. Et puis là je ne sais pas ce qui s'est produit ; toujours est-il qu'il m'a laissé sa place pour aller essayer la Honda au Maroc, dans l'Atlas. Le genre de cadeau qu'il est atrocement difficile de refuser, même si un poi-reau dans un terrain vague, ça fait tout de suite désordre. Or donc vous aurez là chers lecteurs néophytes, l'avis d'un pote débutant.

Premier contact, c'est haut mais pas trop. C'est lourd, mais pas trop. Ça pousse, mais pas trop. Ça rame, mais pas trop. Ce qu'il y a de plaisant entre bleus, c'est que l'on n'a jamais des opinions trop tranchées. Avant de les attaquer d'ailleurs, elle et les gués, il y a une montée de col au programme, sur le goudron ; le dessert en entrée quoi ! J'attaque un peu en compagnie de l'acolyte Mallet ; je force encore... rien à faire, elle veut pas abimer sa belle peinture de réservoir. Pourtant les routes marocaines sont bien glissantes, à tel point que l'on a tendance à suspecter les pneus par erreur. J'insiste encore, quitte à me griller avec l'importateur et enfin, une délicieuse sensation de travers de l'avant (vous savez, celle qui laisse juste les réflexes prendre les commandes à votre place, vous permettant de mieux savourer cet instant de doute intense) vient chuchoter sa petite faiblesse : dans les virages serrés où on prend trop d'angle sans pouvoir prendre de la vitesse, l'avant qui tombe naturellement à l'intérieur vient à bout du grip du pneu étroit. Bref, pneu étroit plus poids important

peuvent rapporter gros à votre concessionnaire si faute de cosinus.

Puis la terre s'installe au milieu de la route, puis les trous, puis que la terre ; votre serviteur fait déjà moins le malin ! Les paysages, les villages, le vert éclatant des cultures au fond des gorges, tout ça est tellement beau que l'enrage de n'avoir pas plus de technique ou d'expérience. En effet, sur une piste poussiéreuse parsemée de pièges, pas moyen avec une machine de ce gabarit de laisser aller ses yeux ailleurs que devant la roue. Une roue avant qu'on ne voit absolument pas du reste, sauf lorsqu'on se met debout sur les repose-pieds. Elle est bien là, celle qui en tout-terrain, fait peur aux nouveaux. C'est vrai qu'avec le poids des marmelles du réservoir, on a vite fait de se laisser embarquer. On a pas droit à l'erreur : c'est deux mille francs la petite glissouille et beaucoup plus pour un tonneau complet (!). A mon humble avis, la crainte de payer très cher les conséquences d'une petite erreur doit figurer en bonne place parmi les freins à l'achat de ce modèle.

Mais c'est une dame si généreuse. Le moteur est complaisant : suffit de faire franchement appel à lui dans les cas critiques. Il aime qu'on lui parle et vous le rendra bien, en vous remettant sur les rails là où l'adhérence reste précaire. Les suspensions, les pneus en T.T..., mes camarades vous en parlent par ailleurs car pour ma part, je n'y vois qu'un bon compromis route/piste. Le poids par contre, est bien présent, c'est ce qu'on sent en premier. Cela dit rassurez-vous : pas besoin de gros bras (j'étais une clavicule toute neuve et ça ne m'a pas gêné). Suffit de ne pas être au-dessus de ses pompes, mais ça, c'est un secret de polichinelle. J'ai même pas chu, preuve que la moto est bonne car c'est bien connu : quand on tombe, c'est à cause de la meule, c'est sûr ! Pour redevenir sérieux, je ne pensais pas que ce genre de gros tas, avec sa garde robe de sultane du désert, puisse me séduire. Eh bien elle le peut, comme elle le fera avec tous ceux qui partiront avec.

Certes nous avons eu la chance de la découvrir dans un contexte privilégié. Mais rien ne vous empêche d'en faire autant. Le Maroc, c'est tout près, c'est beau et en avril-mai, la température y est idéale. Mais que vous choisissiez cette destination ou que vous alliez vous faire voir chez les grecs ou les turcs, l'Africa Twin, c'est un plan vacances d'enfer. En duo, pourquoi pas (quand on traverse ce genre de contrées, on a forcément envie de partager cet émerveillement à deux ou à plusieurs), bien que la selle passager soit mince. Par contre, le porte-bagages peut accueillir vingt kilos, soit de quoi monter sa petite maison n'importe où à trois mille kilomètres de sa banlieue. En résumé, si je devais partir à moto cet été vers le soleil, ce serait au guidon d'une Africa twin. Et pour une fois... je suis dans le vrai. C.D.

Performances-Consommations

	650 AFRICA TWIN	600 TRANSALP
Vitesse maxi		
Assis (km/h)	169,4	169
Compteur/régime	170/7 500	170/8 000
Couché (km/h)	170,5	174,1
Compteur/régime	175/7 600	180/8 500
Accélérations		
200 m	9"25	9"30
400 m	14"70	14"71
Reprises de 80 à 120 km/h		
En 4°	4"90	5"02
En 5°	6"37	6"51
Conditions : TRANSALP : Vent 5-7 m/s, NNW, press atmo. 751 mmb, temps 5,5°. Beau temps. Pilote 75 kg en blouson. AFRICA TWIN : Vent 1-2 m/s, WNW, press atmo. 747 mmb, temps 7°. Brouillard. Pilote 75 kg en blouson.		
Equivalences vitesses-régimes		
Sur le rapport supérieur		
60 km/h	56 /2 600	56,2/3 000
90	84,2/4 000	83,9/4 200
110	104,1/5 000	103,8/5 500
130	123,1/5 900	120,4/6 100
150	138,5/6 600	139,8/7 100
170	158,3/7 600	162,6/8 100

Nous n'avons pas manqué d'étalonner l'Africa Twin par rapport à une Transalp, sans trop nous bercer d'illusions. La comparaison des caractéristiques moteur — 2 ch d'écart seulement — et la différence de poids — 20 kg — apportait déjà un élément de réponse. Notre Transalp en affichant 6 000 km était au mieux de sa forme pour établir des perfs classiques, pratiquement 175 km/h à un doigt de la zone rouge. Par contre elle reste toujours sensible à la position du pilote, soit une perte de 5 km/h. Ce phénomène ne concerne pas l'Africa Twin dont la protection est optimale, la différence assis/effacé est d'un km/h seulement. En contrepartie, le régime de rotation du V-Twin musclé est nettement inférieur à celui de la Transalp, l'Africa Twin reste à 1 500 tr du régime maxi (9 000 tr/mn). Cet état de fait implique à la fois le manque de rodage du 650 cm³ (500 km), une démultiplication plus longue (primaire, secondaire, et développements des pneus), une surface frontale très supérieure (gros réservoir, deux radiateurs et le poids). Quoiqu'il en soit, selon l'usine, les performances entre les deux machines sont voisines, pour ne pas dire égales. La moindre déclivité permet à l'Africa Twin, de fixer l'aiguille du compte tours à limite de la zone rouge. C'est également le cas de la Transalp qui semble, sur terrain plat, être en permanence plus proche de son rendement maximum. Les accélérations se valent ou peu s'en faut, obtenues à chaque fois haut dans les tours, la cylindrée est trop peu importante pour obtenir de gros écarts en jouant sur le couple.

Les conditions de vent rencontrées avec la Transalp devraient en temps normal lui permettre de se rapprocher de la 650. Un ou deux dixièmes ne suffisent pas pour faire la différence. Cette fameuse différence, ou plutôt équivalence, des performances, les clients pourront s'abstenir de la considérer au moment du choix. Est-il nécessaire de regarder les deux machines de très près pour s'en convaincre ?



HONDA 650 AFRICA TWIN

NXR... de famille

Le twin « Africa » dérivé du Transalp. 50 cm³ de mieux, comme le NTV routier. Mais le 650 Africa est moins puissant que le NTV, couple et souplesse ayant été privilégiés, avec des arbres à cames différents.



Une somme de qualités qui, au total, nous donnent une machine terriblement efficace sur route, et sur le réseau marocain en particulier. Mais la piste ? Et bien, compte-tenu de ses mensurations, l'Africa Twin ne s'en tire pas mal du tout. Rien à voir avec une Transalp, d'entrée. Sur terrain porteur, roulant, pas trop défoncé, notre Honda des aventuriers fait même merveille, telle que, avec ses pneus trail standard : très saine, on la manie facilement, et l'on se surprend à atteindre des vitesses impressionnantes, de l'ordre de 140 km/h, devant un long panache de poussière blanche. Suffit alors de se montrer imperturbablement attentif, à guetter l'éventuel piège et ne pas trop se laisser embarquer quand la trace principale se prend des envies de zigzaguer. Mais les pistes marocaines sont le plus souvent cassantes, caillouteuses à souhait, typiquement enduro parfois. Et là, l'Africa Twin a étonné son monde. Equipée de suspensions dignes de ce nom, elle permet de soutenir une moyenne très correcte sur les terrains les plus « pourris » et cela malgré, une fois de plus, des mensurations a priori peu favorables. Bien entendu, il est des situations où l'on se sentirait plus à l'aise aux commandes d'une XR, ou même d'une 250 enduro deux-temps, mais la grosse Honda suit son bonhomme de chemin sans trop de peine. Alors que, je le répète, les itinéraires choisis n'étaient pas toujours des plus évidents. Ce qui, non seulement, laisse éclater au grand jour les qualités de partie-cycle de la machine, mais permet au surplus d'apprécier la fiabilité d'ensemble. Sur piste comme sur route, elles n'ont pas été ménagées, les Africa Twin, lors de cet essai marocain, elles n'ont pas toujours été à la fête, mais elles s'en sont remarquablement tirées, c'est le sentiment général, et aucune défaillance n'a été signalée. Bilan extrêmement positif donc.

Trail plus

Choisissez votre camp parmi les trails Honda. Rayon monos, la Dominator, une réussite dans son genre (voir MR n° 2838) le fun en plus. Plus utilitaire, plus routière surtout, pour la balade à plus grande échelle, à l'échelle...européenne, la Transalp représente le premier choix bicylindre. Puis il y a l'Africa Twin.

Le summum, en quelque sorte. Elle vous permettra, si vous la considérez « simplement » comme un trail, de faire tout ce que vous offre une Transalp. En plus beau, plus chic (plus cher aussi). Mais, en plus, elle est taillée pour la piste, elle. Vraiment. Et alors ce n'est plus un trail, mais une moto de course, à préparer pour le Dakar... !



Fiche technique

Africa Twin	
Moteur	
Type	Bi-cylindre en V à 52°, refroidi par eau
Distribution	SOHC, 3 soupapes par cylindre, entraîné par chaîne
Alimentation	2 carburateurs à dépression Ø 34 mm
Cylindrée (cm ³)	647
Alésage x course (mm)	79 x 66
Rapport volumétrique	9,4 : 1
Puissance maxi (ch-tr/mn)	57 à 8 000
Couple maxi (mkg-tr/mn)	6,2 à 6 000
Régime maxi (tr/mn)	9 000
Vitesse linéaire du piston (m/s-tr/mn)	17,6
Transmissions	
Embrayage	multidisque à bain d'huile, commande mécanique
Nombre de rapports	5
Pourcentage	34,9/51,4/66,7/82,4/100
Trans. secondaire	par chaîne (16x49) ; rapport 3,062
Partie-cycle	
Cadre	simple berceau à double épave dorsale en acier
Carrosserie	tête de fourche, panneaux latéraux démontables
Suspensions	AV : fourche téléhydraulique, Ø 43 mm, assistance pneumatique, débattement 230 mm AR : bras oscillant alu, mono-amortisseur type ProLink, ressort réglable en précharge et détente (hydraulique), débattement 210 mm
Freins	AV : simple disque, étrier double piston superposé, Ø 296 mm AR : simple disque, étrier simple piston, Ø 240 mm
Roues	
Type de pneus	profil mixte
Section	AV : 90/90-54 S AR : 130/90-68 S
Jantes	en aluminium anodisé
AV (pouces)	N.C.
AR (pouces)	N.C.
Géométrie	
Chasse (mm)	110/28°
Empattement (mm)	1 550
Haut. de selle (mm)	890
Garde au sol (mm)	255
Répartition des masses AV/AR	93/100
Poids et capacités	
A sec usine (kg)	193
Avec pleins (kg)	221
Essence (l)	25
Huile (l)	N.C.

