



YAMAHA 750 SUPER TENERE HONDA 650 AFRICA TWIN

TOUJOURS PLUS FORT

**Dernière née de la série « gros trails 89 »
la Yamaha Super Ténéré s'est imposée d'emblée
comme mesure étalon
de ce que pourrait être une aventurière
à l'aube de l'an 2000. La personnalité
très marquée de la Super Ténéré s'est forgée
au cœur du désert, étonnant creuset
des nombreux trails actuels. C'est dans ce même berceau
que Honda a mis à l'épreuve son Africa Twin,
celle par qui 18 privés sont arrivés à Dakar.
Conçue pour affronter le pire,
l'America Twin se place comme la rivale directe
de la Yamaha.**



La Super Ténéré et l'America Twin sur les
plages bretonnes. Taillés pour le
bitume, nos trails s'accrochent fort
bien du sable. Au petit jeu des
glissades, la Yamaha plus courte et
plus vive l'emporte, mais la Honda
jouant du couple sait tout autant se
montrer amusante.

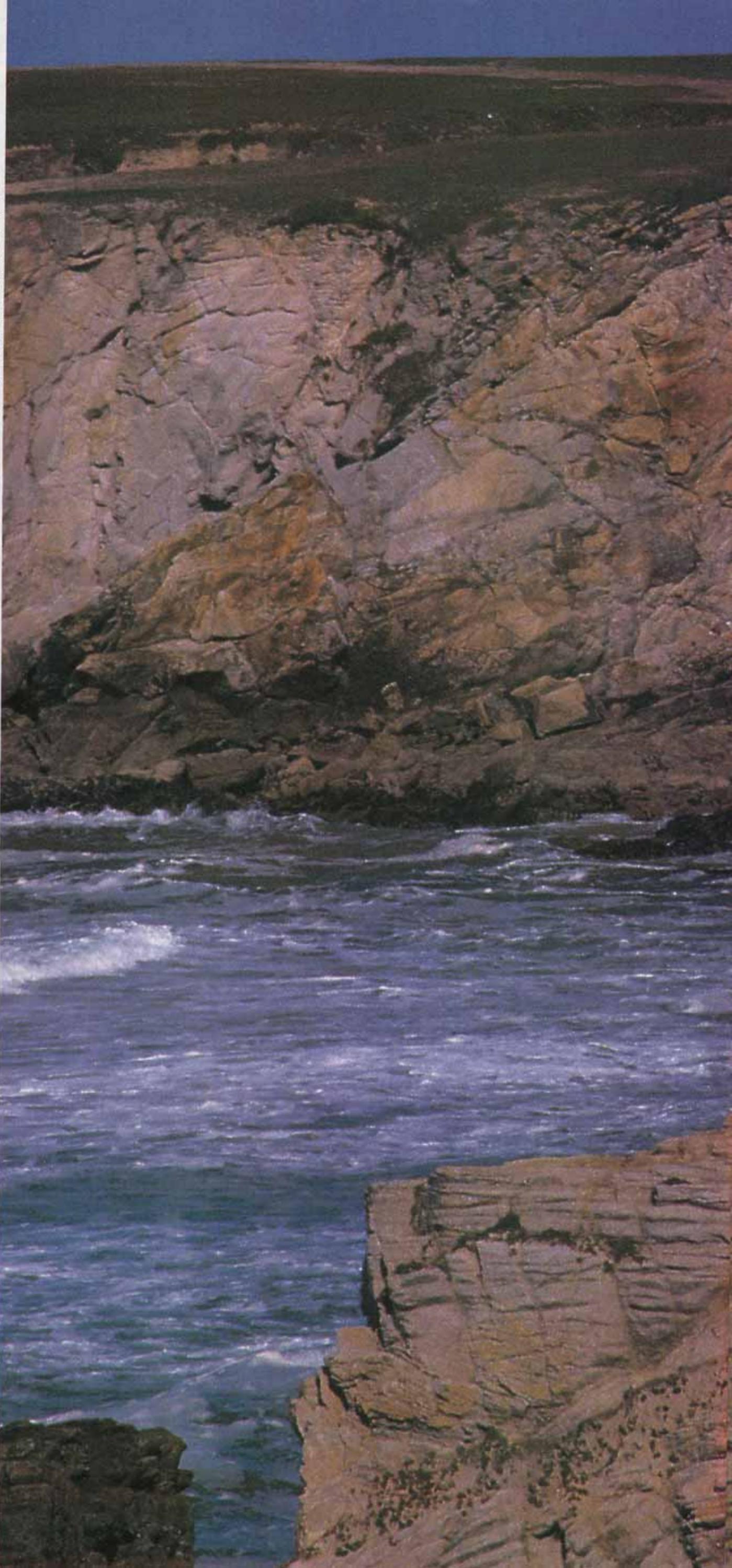


Il y a quelques semaines, en allant chez Japauto, la plus grosse concession Honda d'Europe, je suis tombé sur Gérard Borgeat, le directeur de la boîte. Dans la conversation, je lui glisse que je pars en Egypte essayer la Super Ténéré. « J'ai hate de voir ce que la presse va en dire » m'avoue-t-il. Tu n'as pas pour que cette machine fasse de l'ombre à l'Africa Twin ? « un peu car elle semble plus performante sur le papier en puissance, vitesse de pointe... mais si il y a des comparatifs, cela fera automatiquement parler de notre moto et sensibilisera d'autant plus les clients potentiels de ce type de machine » m'explique alors Gerard en analyste confirmé. Et il est vrai que la comparaison entre ces deux machines semble évidente. Jugez plutôt : Même gabarit, à savoir deux gros bestiaux bicylindre délivrant chacun une cavalerie intéressante vers 8 000 tr/mn (57 ch pour la Honda et 70 pour la Yam) et un couple tout aussi flatteur (6,2 mkg pour la Honda et 6,8 pour la Yam). Puisque l'on se ballade du côté moteur, notons que la Yamaha revendique un double ATC contre un simple chez Honda et lui souffle une soupape passage. Même supériorité du côté carburateur avec deux éléments de diamètre supérieur pour la Yam (38 mm contre 34 pour la Honda). Précisons aussi que sur le moteur parallèle de la Yam (bicylindre en V à 52° sur la Honda) la chaîne de distribution est montée sur le côté d'oit pour réduire l'encombrement et que grosso modo, le moteur est un peu plus complexe donc plus délicat à réparer au cœur de l'Afghanistan. Les points communs entre nos deux protagonistes ne s'arrêtent pas seulement au niveau du propulseur puisque l'on note que la fourche des machines est de diamètre 43 et qu'elle avoue un débattement de 230 mm pour la Honda et 235 mm pour la Super Ténéré. A l'arrière, si chaque constructeur possède son système de mono-amortisseur, les débattements sont quasi identiques avec 2 mm de mieux pour la Yam (212 contre 210). Au niveau du freinage avant, la Yamaha innove avec un double disque, étrier double piston mais rejoint la Honda à l'arrière avec un disque simple, mais avec un piston supplémentaire à l'étrier. Les diamètres des roues sont identiques et seuls les pneus et leurs dimensions diffèrent quelque peu. Par contre, au niveau de la chasse, de l'empattement, de la hauteur de selle et de la garde au sol, des valeurs différentes nous amène déjà à penser que nous aurons des machines au comportement divergent.

SUR L'AUTOROUTE LA SUPER TENERE PREND LES DEVANTS !

Pour ce comparatif, nous sommes partis en Bretagne, terrain de jeu idéal pour vivre quelques jours avec nos deux gros trails. D'ailleurs le sont ils toujours ? Correspondent ils encore au concept de cette machine simple taillée pour l'aventure aussi à l'aise sur les pistes que dans les embouteillages ? A vous de juger. A mon avis, on s'est éloigné du sujet mais rapproché du « trailliste » moderne, aventurier urbain, de plus en plus pressé et de plus en plus exigeant envers les performances d'une machine qu'il voudrait être une GT au grand guidon.

Bref, nous sommes allés vers Quiberon par l'autoroute dans un premier temps, pendant 300 kilomètres, puis par la nationale. Sur place, nous sommes allés dans les dunes, sur la plage, dans les chemins défoncés, les grandes pistes « Dakaresques » avant de revenir sur les petites départementales, petits villages et re-galop de longues lignes bitumées. Pour cette virée, j'ai demandé à mon pote Gilles Picard de m'accompagner. Avec une dizaine de Dakar à son actif en tant que privé puis pilote d'usine, Gilles en connaît un rayon sur les gros bicylindre. Ayant de plus l'expérience d'un ancien motociste, sa présence me sera bien utile pour faire la part de





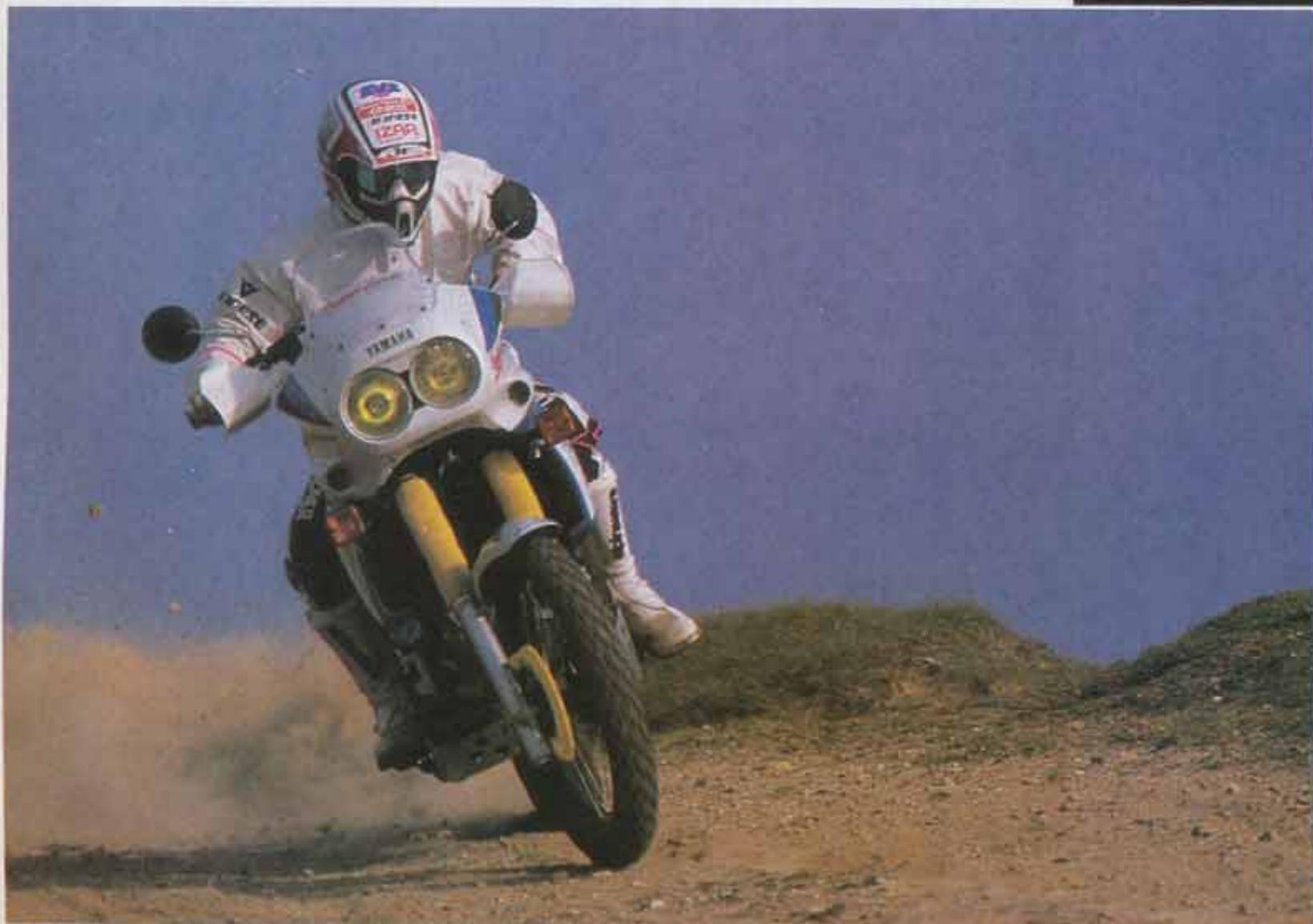
Malgré leurs 220 et quelques kilos nos deux machines pourront vous emmener jusqu'à Usuhaia. La Honda est plus facile à manier dans les passages difficiles notamment grâce à sa position debout très naturelle et son moteur très souple. La Yamaha, elle, joue la facilité grâce à son moteur présent à tous les régimes mais est plus délicate à piloter dans les passages difficiles à cause de la largeur du réservoir et l'écartement des repose-pieds.

chaque impression sur ces motos. Dès les premiers kilomètres d'autoroute, on apprécie le moteur de la Yamaha. Ça pousse à la manière d'une routière, de manière continue, sans à coups avec une régularité et un confort rare sur un trail. On oublie vite les grands débattements pour se croire au guidon d'une GT. A 160 km/h il suffit de tourner la poignée pour gagner les km/h qu'il vous faut pour doubler. La puissance, c'est le confort, la sécurité, la douce impression d'être invulnérable et de pouvoir avaler les kilomètres sans fatigue, impression qui se confirme grâce à l'excellent saute vent qui, bien que petit, canalise parfaitement l'air et vous empêche d'être transformé en punching ball comme sur de nombreux trails... et comme sur l'Africa Twin qui pêche de ce côté. Au guidon de la Super Ténéré, les kilomètres défilent avec bonheur, avec cette sensation que rien ne peut arrêter la mécanique lancée. Au chapitre idyllique sur cette portion de route, il convient néanmoins de noter les quelques vibrations qui viennent à la longue vous chatouiller les mains, peut être dues aux poignées, et la sensibilité de la moto au vent dès que l'on dépasse les vitesses réglementaires sur Highway. Pas de quoi fouetter un chat mais de quoi déranger les plus pointilleux. Face à cette Yamaha qui porte bien son nom, ne croyez pas que l'Africa Twin soit en reste ou à la ramasse. En fait, quand on descend d'une moto pour monter sur l'autre et que l'on renouvelle l'opération plusieurs fois, on n'est pas vraiment surpris d'une machine à l'autre. Sur mon petit calepin, j'avais écrit : « même pêche, même couple, même brio mais un ton en dessous ». Ces quelques notes résumant bien la différence qui existe entre ces machines. La Honda tracte avec confort, elle prend des tours tranquillement avec force, sans brutalité, elle roule vite et bien, elle ne vibre pas, elle ne fatigue pas sauf à grande vitesse et elle semble elle aussi indestructible, tout comme sa rivale. C'est ça le bonheur du bicylindre ! C'est à haute vitesse, sur plusieurs dizaines de kilomètres que l'on parvient à faire une différence entre ces deux routières sans nom. Nous avons taillée la route à 140 km/h de moyenne, sur une autoroute encombrée par tous les parisiens du vendredi soir en mal de province.

Au guidon de la Yamaha, il a été facile de doubler, de passer in extremis entre deux voitures alors que Gilles et la Honda étaient quelques fois obligés de freiner, manquant des quelques chevaux nécessaire. Souvent aussi, je voyais Gilles la tête dans la bulle, alors qu'à taille et poids (ou presque) égal, je roulais tel un sénateur. Après notre premier arrêt essence-café, nous échangeons nos motos. Il est alors tout de suite évident que la position de conduite de la Honda est nettement plus agréable que sur la Yamaha. Les genoux bien calés et protégés derrière le gros réservoir, les bras naturellement tendus vers un guidon un peu trop large, on ne fatigue pas, on est bien alors qu'au guidon de la Super Ténéré, on ne parvient réellement à trouver une position naturelle et que les genoux écartés et les pieds trop éloignés du sabot, on ne parvient à faire corps avec la machine.

LA YAMAHA S'ENVOIE EN L'AIR, LA HONDA CALME LE JEU

Rennes, fin de l'autoroute, il commence à se faire tard et il va falloir mettre du gaz pour arriver à la crêperie avant le couvre feu. La nationale sera aussi l'occasion de mettre à l'épreuve la partie cycle et le freinage de nos machines. La Honda se montre parfaitement à son aise sur la route marseillaise mi-rectiligne nous menant à Auray. Les grandes courbes sont avalées sans problème mais avec une légère tendance à louvoyer dès que l'on attaque vraiment fort, tendance que nous ne retrouverons pas sur la Super Ténéré, plus dure en suspension que la Honda. A l'inverse, la Yamaha pêcherait par excès de dureté, excès que nous lui préférons à celui de la Honda. Au



On se sent bien au guidon de l'Africa Twin, bien caché derrière le gros réservoir. A haute vitesse, le saute-vent ne protège plus. Dommage, sur la Super Ténéré, le problème n'existe pas. Gilles Picard à l'attaque sur la Super Ténéré. Gilles a apprécié le côté « fun » et la partie cycle de la moto. Plus courte, plus vive que la Honda, c'est la machine idéale pour chasser le travers !



guidon de la Yamaha, aucune des aspérités de la route ne vous échappera, sa suspension arrière non réglable vous le rappelant systématiquement alors que la Honda absorbe tout ce qui se présente dans le plus grand confort. A vous de choisir, le confort et ses travers, son manque de précision ou la dureté qui vous empêchera de dormir mais vous permettra de ne rien rater du film de la route. Attention, nous avons enregistré ces tendances en roulant vite, à une allure peu raisonnable. Si vous respectez les petits panneaux chiffrés des bords de route, vous apprécierez nos deux machines avec une même valeur, par contre votre passagère jurera elle, de ne plus jamais remonter derrière vous au guidon de votre Super Ténéré tant la position est peu confortable. Assise haut, les genoux au niveau de vos coudes et les bras trop en arrière pour s'accrocher aux poignées de maintien, au risque de tomber lors d'un freinage, votre amie vous quittera sans regret pour votre pote et sa Honda. Ici, c'est le monde à l'envers. La selle large et confortable, la très bonne position... seront autant d'éléments appréciables au fil des kilomètres.

Puisque nous avons évoqué le problème du freinage, parlons-en. Nous avons vu que la Super Ténéré était équipée d'un frein avant à double disque, étrier double piston. Malgré cette supériorité technique, on ne peut dire qu'elle prend

Le budget

	Honda Africa Twin	Yamaha Super Ténéré
Prix clés en main :		
Le prix de la casse :		
• réservoir :	4 082,70	5 127,08
• clignotant AV :	211,95	—
• levier de frein :	60,74	62,86
• rétroviseur :	117,60	209,92
• repose-pied pilote :	271,75	126,90
• échappement complet :	4 920,17	2 986,35
• garde-boues AV :	581,19	413,91
• fourche :	6 284,59	(+ 2T) 9 546,11
• jante AV :	1 219,33	1 774,26
• carter d'embrayage :	150,63	—
Le prix de l'usure :		
• jeu plaquettes AV :	189,69	—
• chaîne secondaire :	397,29	157,74
• filtre à huile :	66,10	53,37
• amortisseur :	3 856,99	2 243,91
• jeu disques embrayage :	442,79	—
Garantie :	1 an pièces et m.o., 2 ans sur moteur + transmission	1 an pièces et m.o.,
Coloris :	bleu/blanc/rouge	orange/jaune bleu/jaune/blanc gris/vert (juin)
Importateur :	Honda France	Sonauto-Yamaha

l'avantage sur la Honda qui freine très bien avec son simple disque, double piston. Le frein de la Honda attaquant même plus rapidement. Sur notre moto d'essai, le frein de la Yamaha se montrait spongieux puis brutal. Un comportement que je n'avais pas du tout constaté en Egypte lors de la présentation de presse j'avais été impressionné, tout comme de nombreux confrères par la puissance du système de freinage malgré un léger manque de mordant. Cette impression ajoutée au fait qu'un double disque, double piston ne pouvant mécaniquement mal freiner, à moins que les plaquettes ne soient mauvaises me font oublier les déboires connus avec notre machine d'essai. Nous dirons donc que cette Yam freine bien !



Un week-end pour comparer

Twouiiiiinn... twouiiiiinn... rien qu'à écouter la sonnerie, je savais que c'était une bonne nouvelle !
— Allo, salut, c'est Claude de la Chapelle, t'as envie de faire un coup de moto ?

— No problem, j'éteins la musique et j'arrive !
Un peu jaloux de tous mes potes qui embarquaient pour le rallye de Tunisie, j'avais un peu le blues, justement, ce jour-là...

17 heures. Editions Glouglou. Je me retrouve au guidon d'une balise quasiment neuve. Michel Mérel et moi avons baptisé pendant le dernier Dakar les Africatwin « balises », parce que sur les premières étapes, après chaque saignée un peu dangereuse, on en voyait une arrêtée. Mais là, je ne devrais pas me moquer, qu'on m'a raconté... que quelques-unes d'entre elles ont été aperçues à l'arrivée à Dakar... alors que personne n'a vu ma Cagiva usine...

Bref, nous sommes partis. Il fallait, m'a-t-on dit, comparer objectivement, et pour l'instant la balise poussait bien, toujours plus que le train Nancy-Paris, et au moins la ventilation marchait... Quelques averses et quelques kleenex plus tard, nous étions au bord de la mer. La moto, c'est vraiment magique !

Après le highway, petites routes sinueuses, trial, sable, rochers, pistes rapides... on a tout fait, changé 50 fois de motos, échangé nos commentaires, mangé des huîtres, tout ça pour rien !

Ce sont deux super motos, vous devez décider laquelle vous convient le mieux, sachant que :

— la balise est confortable, suspensions souples, moteur un peu mou, mais bonne tenue de cap grâce à son empattement long ; position debout correcte car assez fine au niveau des genoux, bon freinage, un poil lourde de l'avant, carénage moyen, faible pour son efficacité contre le vent à grande vitesse ;

— la Super Ténéré est plus gaie, le moteur rageur et plus puissant, les suspensions plus dures permettent d'attaquer plus en sécurité si vous avez les plombs qui sautent, sans perdre trop de leur confort pour la balade cool, par contre la passagère a un peu les genoux dans le menton, même si elle est bien foutue ! Le petit saute vent original de par sa forme s'avère très efficace et vous pouvez rouler sans problème à 180 km/h avec un casque tout-terrain, ce qui est appréciable. La largeur excessive du réservoir et du moteur handicape un peu dans les endroits trialisants, donc en position debout, mais tout ceci s'oublie très vite dès qu'on soude la poignée.

La Super Ténéré a donc un tempérament plus fun, wheelies faciles, miaulement sympa, etc. par rapport au comportement raisonnable et sécurisant de l'Africa Twin (mon comptable vient d'acheter la Honda et il en est très satisfait pour l'instant). Pour le look, vous êtes seuls juges, moi je préfère le côté tueur de la Yam. Ciao.

Gilles Picard

Pour ce qui est du freinage arrière, les motards qui aiment la sécurité, l'efficacité sans risque préféreront la Honda qui reste collée au sol même en cas de décélération et freinage brutal alors que la roue arrière de la Yamaha joue les filles en l'air. Cela nous a amusé mais je conçois volontiers qu'en cas de coups durs ou sur route mouillée, la chose vous semble moins plaisante. **Avantage Honda !**

A force de virages, de freinages et d'averses, nous sommes enfin arrivés à la crêperie avant l'heure fatidique. L'occasion de sortir le calepin et de jeter un œil sur les consommations. Avec une cylindrée supérieure, des carburateurs plus gros, il fallait bien que la Super Ténéré paie l'addition. Sur la portion d'autoroute et sur une distance de 251 kilomètres, la Honda a avalé 17,65 litres et la Yamaha 18,27, des chiffres relativement proches mais qui deviendront assez éloignés dans la suite de notre où pour une utilisation normale sur 300 kilomètres, on enregistre 20 litres pour la Honda et 23,50 litres pour la Yamaha, qui paie là son excès de carbu à chaque accélération et décélération. Dernier point de contrôle, sur la route du retour en attaquant pas mal sur la nationale et sur 233 kilomètres seulement, on parvient à trouver 2 litres entre la Honda sobre et la gloutonne Yamaha qui souffre de ce fait d'un manque d'autonomie pour une traceuse de piste (300 kilomètres contre 400 pour la Honda). On se prendrait presque à rêver de la Suzuki 750 DR, de son réservoir de 29 litres qui permet une autonomie de 400 kilomètres. Mais ce n'est qu'un mono !

AU JEU DE PISTE, C'EST MOI, UN COUP UN COUP C'EST TOI !

Samedi matin, 8 heures, branle-bas de combat, direction les plages désertes et les grands espaces sablonneux, histoire de se faire un remake du Dakar. Gilles passe devant avec la Yam. Impressionnant de facilité, il saute de bosses en bosses, met la moto en travers à la sortie de chaque virage. Apparemment la machine lui plaît bien et il semble parfaitement maîtriser la situation. « J'aime bien le moteur de la Super Ténéré. La machine est saine, elle tient bien la piste et la partie cycle rigide évite les faux-pas. Par contre, la position de conduite ne vas pas toujours, surtout dans les parties trialisantes, comme lorsqu'on est passé dans les rochers », me confie Gilles lors du premier arrêt café. Il est vrai que, sur les pistes, cette machine se montre bien plaisante et que le moteur facile, quels que soient les tours (surtout pour un non initié), associé à un avant de moto assez léger permet de rouler vite sans crainte. De la même manière que Gilles, j'ai regretté que la largeur du réservoir et l'écartement des repose-pieds fasse adopter une position de crapeau lors de passages techniques et gêne considérablement la tenue de la moto. Sur ce point, la Honda peut se targuer d'être parfaitement adaptée à la morphologie de l'être humain. Le réservoir au niveau des genoux, les repose-pieds bien positionnés. Tout ce qu'il faut pour se sentir chez soi. Seul regret, le guidon un peu lourd tend à faire engager le moto de l'avant dans les pistes sablonneuses. Au niveau moteur, la Honda joue la carte du couple et de la régularité. Elle passe partout avec la même efficacité que la Yam mais avec le « fun » en moins. Autant Gilles parvenait à faire glisser la Yamaha sur les plages, sur les routes, à mettre la machine en wheeling, autant ce genre d'exercice était plus que difficile avec la Honda. Vous me direz qu'on peut vivre sans excès. C'est ce que vous ferez avec la Honda. « La Honda, c'est une moto de comptable », me lance Gilles, pensant sans doute au sien et voulant expliquer que cette machine vous mènera au bout du monde avec votre petite amie dans les délais les plus brefs, avec un gage de fiabilité et un confort satisfaisant. La Super

En tout terrain, la position de conduite debout sur la Super Ténéré n'est pas très confortable. Par contre, bien servie par un moteur puissant et progressif, la machine se transforme vite en boulet de canon. L'Africa Twin n'est pas très facile à manier dans le sable mou malgré un moteur souple et puissant. L'avant de la moto assez lourd associé à un guidon trop large demande beaucoup d'effort dans les passages difficiles.



Ténéré semble être conçue pour Jean-Claude Olivier. C'est une machine racée, rapide, vive, maniable, une moto d'homme qui ne semble vouloir vivre que vite mais qui peut très bien vous mener une vie plus calme. « C'est drôle. Plus on roule, plus on confirme nos impressions de départ. A chaque fois qu'on s'arrête, les mots qui me viennent à la bouche pour qualifier la Super Ténéré sont fun et sain et force tranquille, raisonnable pour la Honda. Je crois surtout que la différence entre ces motos n'est pas vraiment un rapport de puissance ou de vitesse mais plutôt de comportement, de caractère », me confie Gilles. Vers midi, nous stoppons notre caravane à Portivy, petit port breton où les fruits de mer sont particulièrement délicieux. Nous profitons de cette halte pour jeter un coup d'œil aux motos et les détailler. Au niveau des compteurs, la Honda a voulu jouer la carte « usine ». Une idée sympathique mais qui prend un coup de vieux face aux cadrans très clairs de la Yam. Par contre, la Honda bénéficie de deux voyants de réserve d'essence bien pratiques et surtout de différentes possibilités de réglages de la fourche et de l'amortisseur que ce soit au niveau de l'hydraulique ou du ressort, chose inexistante sur la Yamaha ! Pour le reste, on note un même souci du détail. Bouchons d'essence fermant à clef, boîte à outils itou, glaces rétro mobiles, retour clignotants simplifiés, double optique... pour ce qui est du réglage du ralenti, du remplissage d'huile, de l'accès au filtre à air... bref de tout ce qui est entretien au quotidien, la Honda prend largement le devant sur sa concurrente. Un point important. Après quelques douzaines d'huîtres, nous reprenons la route et retrouvons nos sensations. Il est étonnant de noter comme le disait Gilles que nos impressions se confirment, ça c'est normal mais aussi qu'à force de rouler on arrive de moins en moins à préférer l'une ou l'autre de ces machines. Arrivé à Auray, nous descendons au vieux port nous fondre dans la masse des touristes. Cela nous donne l'occasion d'un véritable gymkhana. La Yamaha se débrouille bien à ce petit jeu grâce à son empattement et son angle de chasse moins important. Moins haute que la Honda, elle est relativement plus facile, je dis bien relativement car pour ce type d'exercice, ce n'est la panacée pour aucune de nos trails. Il est aussi plus facile de faire demi-tour avec la Yamaha que la Honda, surtout dans les situations délicates.

Nous l'avons dit, la Yamaha est plus rapide que la Honda. Avec un 190 chrono, la Super Ténéré dépose d'ailleurs tous les trails du moment y compris la BMW 100 GS qui frôle pourtant les 180. La Honda, elle, accuse 170 km/h. Un résultat intéressant qui la hisse en seconde place devant la Cagiva Elefant. Lors de notre rentrée sur Paris, j'ai troqué la Yamaha contre la Honda et sous la pluie je suis content du gros réservoir protecteur. Paris et ses embouteillages nous accueillent. Le topo est moins sympa. La boîte un peu ferme de la Super Ténéré associée à des commandes moins douces que la Honda ne lui accordent pas la palme urbaine. On parvient malgré tout à se faufiler jusqu'au journal histoire de discuter le coup avant que Gilles ne reprenne son train. En gros, on s'est redit ce que vous venez de lire en regrettant les grands espaces plus adaptés à ce type de machines que la cité. D'un commun accord, nous avons préféré la Super Ténéré plus gaie, plus vive, plus puissante et surtout amenant de nouvelles sensations de confort, dû à la réserve de puissance. Bien sûr, on peut regretter la position, les vibrations, la dureté des commandes, la fourche quelquefois imprécise ou le freinage arrière, mais un choix passionnel n'est pas forcément rationnel ou raisonnable. La Honda joue la carte de monsieur tout le monde, de la facilité dans l'agrément des commandes, dans la plage d'utilisation du moteur, le confort de la moto pour le passager et sa fiancée, la finition, la grande autonomie. C'est le trail du bout du monde avec la sécurité façon Mercedes. Les deux motos valent dans les 45 000 francs. A vous de voir !

Fiches techniques

Performances Consommations		
	Honda Africa Twin	Yamaha Super Ténéré
Vitesse maxi		
Assis (km/h)	168	182
Couché (km/h)	171	189
Accélérations		
400 m	14"7	13"
Consommations		
Sportive (l/100 km)	7,38	7,63
Economique (l/100 km)	6,66	7,83
Moyenne (l/100 km)	6,84	7,53
Stabilisée à 130 km/h	7,03	7,23
Maxi enregistré durant l'essai	7,50	8,10
Autonomie à ce rythme	333	320
Suite à des conditions météo très mauvaises nous n'avons pu effectuer nos habituelles mesures à Montlhéry. Avec le beau temps, on en reparlera.		

Les bons points		
	Honda Africa Twin	Yamaha Super Ténéré
Vitesse maxi	★★★★	★★★★★
Accélérations	★★★★	★★★★★
Reprises	★★★★	★★★★★
Consommation	★★★★	★★★
Agrément moteur	★★★★	★★★★★
Transmissions	★★★★★	★★★★
Maniabilité	★★★	★★★★
Tenue de route	★★★★	★★★★
Freinage	★★★★	★★★
Suspensions	★★★★	★★★★
Protection	★★★★	★★★★
Aspects pratiques	★★★★★	★★★★
Equipement	★★★★★	★★★★
Prix	★★★	★★★
Esthétique	★★★★	★★★★
Bilan	61	61

	Honda Africa Twin	Yamaha Super Ténéré
Moteurs		
Type	Bicylindre en V à 52°. 4T refroidissement liquide.	Bicylindre parallèle incliné sur l'avant V 4T. Refroidissement liquide.
Distribution	Simple ATC. 3 soupapes par cylindre.	Double ATC. 4 soupapes enchaînées par chaîne. 5 soupapes par cylindre.
Alimentation	2 carburateurs à dépression Ø 34 mm.	2 carburateurs Mikuni BDST Ø 38 mm.
Cylindrée (cm³)	647	749
Alésage × course (mm)	79 × 66	87 × 63
Rapport volumétrique	9,4 à 1	9,5 à 1
Puissance maxi (ch/tr/mn)	57 à 8 000	70 à 7 500
Couple maxi (mkg-tr/mn)	6,2 à 6 000	6,8/6 750
Régime maxi (tr/mn)	8 000	8 500
Vitesse linéaire du piston (m/s-tr/mn)	17.60/8 000	17.85/8 500
Transmissions		
Embrayage	Multidisque en bain d'huile. Commande mécanique.	Multidisque en bain d'huile. Commande mécanique.
Nombre de rapports	5	5
Pourcentage	35/51/66/82/100	36,4/56/72,6/88,3/100
Trans. secondaire	Par chaîne : Rapport : 49/16.	Par chaîne. Rapport : 46/13.
Parties-cycle		
Cadre	Simple berceau tubulaire dédoublé sous le moteur.	Double berceau tubulaire en acier..
Carrosserie	Carénage fixé au cadre.	Carénage fixé au cadre.
Suspensions	AV : fourche télehydraulique. Assistance pneumatique. Déb. : 230 mm. AR : Pro-link réglable en compression et en précharge du ressort. Déb. : 210 mm.	AV : Fourche télescopique Ø 43 mm. Débattement : 235 mm. AR : Monocross réglable en précharge du ressort. Débattement : 212 mm.
Freins	AV : simple disque Ø 296 mm. Etrier double piston. AR : simple disque Ø 240 mm. Etrier simple piston.	AR : double disque Ø 245 mm. Etrier double piston. AV : simple disque Ø 210 mm. Etrier simple piston.
Roues		
Type de pneus		
Section	AV : 90/90 × 21. AR : 130/90 × 17	AV : 90/90 × 21. AR : 140/80 × 17
Jantes	En alluminium.	En alluminium.
AV (pouces)	1,85 × 21	1,85 × 21
AR (pouces)	2,75 × 17	3,00 × 17
Géométrie		
Chasse (mm)	113	101
Empattement (mm)	1555	1505
Haut. de selle (mm)	890	865
Garde au sol (mm)	255	240
Répartition AV/AR (%)	AV : 108. AR : 115	AV : 106. AR : 120
Poids et capacités		
A sec usine (kg)	193	195
Avec pleins vérifié (kg)	223	226
Essence (l)	251	261
Huile (l)	2,81	4,41

Face à la concurrence

	Type moteur	Cylindrée (cm³)	Puissance (ch)	Poids (kg)	Rapport poids puissance	Couple maxi (m.kg/tr/mn)	Vitesse maxi couché (km/h)	400 m départ arrêté	Conso. moyenne (l)	Précédent essai MR	Prix
Honda Africa Twin	WC	647	57/8 000	193	3,39	6,2/8 000	168/171	14"7	6,3	2 850	46 048
Honda Transalp	WC	583	55/8 000	174	3,16	5,5/6 000	159/163	14"5	6,3	2 801	40 955
Yamaha Super Ténéré	WC	749	70/7 500	195	2,79	6,8/6 750	182/189	13	7,5	2 882	44 980
Cagiva Elefant	AC	748	68/7 500	190	2,79	6,2/5 500	162/167	13"1	5,9	2 850	52 900
BMW 100 GS	AC	980	60/6 500	187	3,12	7,7/3 750	176/179	12"6	6,3	2 849	51 900