



NXR-replica ou évolution Transalp ?

Descendante directe de cette incontestable réussite du Honda Racing Corporation qu'est la NXR, arborant d'ailleurs le sigle du HRC sur son carénage, voilà donc l'image que Honda revendique pour son Africa Twin. Et ça ne semble pas être de la frime, puisque Honda France, pour en convaincre les journalistes, a mis en œuvre de gros moyens : 24 motos, autant de journalistes, conviés à trois jours d'essais intensifs dans le sud marocain : environ 1 000 Km, dont 250 de pistes, pas toujours très roulantes.

D'entrée, le look annonce la couleur, ou plutôt les couleurs : celles des machines d'usine HRC 1988, harmonieusement réparties sur une ligne générale ad hoc : large carénage à double optique intégrant le réservoir, ensemble garde-boue AV près de la roue, protection de fourche et de disque, sabot moteur en alu ajouré très enveloppant, bras oscillant alu, et jusqu'aux flancs latéraux, discrètement bombés pour évoquer les réservoirs additionnels, on s'y croirait.

En réalité, un entretien avec Matsuhashi san, l'ingénieur de R & D chargé du développement de l'Africa-Twin, dès que l'on aborde la techni-



en diminuant l'angle de fourche de 1 degré et la chasse de 6 mm.

Côté moteur, le V twin à 52° du Transalp a pris un peu de muscle. L'alésage, en passant de 75 à 79 mm, fait augmenter la cylindrée de 583 à 647 cm³. Gain de puissance : deux chevaux seulement, au même régime de 8 000 tr/mm mais courbe mieux remplie, avec un couple maxi qui passe de 5,5 à 6,2 mkg, au même régime. Les rapports de boîte ont été un peu modifiés. Quant au reste, rien de changé. Même culasse à trois soupapes simple ACT et double allumage, même embiellage, mêmes carbus. Seuls l'alésage, donc, le look – moins d'ailettes et surface couleur bronze – et le refroidissement – deux radiateurs avec un ventilateur électrique, constituent l'évolution moteur de la Transalp vers l'Africa Twin.

Maintenant, bien sûr, à côté de ces grandes lignes ci-dessus dégagées, il y a sur l'Africa Twin une finition, une foultitude de détails qui ont transformé la moto qui fut qualifiée de « routière au rabais » qu'est la Transalp, en objet de luxe. On vous a parlé, le mois dernier – encore un essai africain ! – du raffinement de la Dominator. L'Africa-Twin n'a rien à lui envier. Même guidon, iantes et embout d'échappement anodi-

de phare, de pression d'huile et le mano de température d'eau, deux nouveautés : un témoin de repliement de béquille (on ne peut pas démarrer avec la béquille sortie) et deux voyants lumineux de réserve : le premier, orange, s'allume lorsqu'il reste huit litres dans le réservoir. Le second, rouge, signale qu'il ne reste que quatre litres. Ce qui supprime la position « réserve » sur les deux robinets d'essence et autorise, sans angoisse, une autonomie proche de 300 km. Une instrumentation plus complète... et réellement pratique, un aspect qui est loin d'avoir été négligé : ainsi le réglage facile de la garde des deux freins, le logement enfin accessible, dans le cache latéral gauche, pour la trousse à outils, la tension de chaîne par excentriques, la boîte à fusibles sur le tableau de bord, le réglage hydraulique en compression de l'amortisseur très facile, la remise à séro par simple pression du totalisateur et des clignotants, l'appel de phare sous l'index, etc.

Tout cela, allié à la splendeur du décor planté par les printemps qui a verdi en champs de céréales la terre rouge du sud marocain, incite à appuyer sur le démarreur. Moteur, et que ça tourne !

Tempérament demandé d'urgence

Pour tourner, ça tourne sur ces routes marocaines. Le moteur, lui, ronronne. Ceux qui attendaient le rugissement et la sauvagerie d'une bête de course resteront sur leur faim. Le caractère de ce moteur est rigoureusement celui de la Transalp. Très souple, enroulant même au-dessous de 2 000 tours, grimant sans rechigner jusqu'à 8 500-9 000 (limite de zone rouge) sur les intermédiaires, il délivre, dans le bruit discret d'un échappement (trop ?) feutré une puissance progressive, linéaire, qui commence à bien s'exprimer à partir de 5 000 tours, sans toutefois faire preuve de la moindre agressivité.

L'agrément et le plaisir de manipuler avec une facilité déconcertante cette grosse bête sont indéniables, mais l'enthousiasme ne se déchaîne pas davantage que la puissance – ou l'impression de puissance – ce qui nous suffirait, tant la relation avec une moto est autant affaire de sensations que d'efficacité. Les chiffres confirment l'impression.

Il faut des conditions vraiment très favorables pour atteindre 180 km/h compteur, à 500 tours de la zone rouge. Mais on est beaucoup plus souvent, au moindre faux plat ou au plus léger vent de face, à un modeste 160, correspondant à 7 000 tr/mn, soit 1 000 tours sous le régime de puissance maxi et 1 500 tours sous la zone rouge.

Les chronos, mesurés sur l'anneau de Montlhéry, sont un peu plus flatteurs. Position assise ou couchée, prouvant ainsi l'efficacité de son dessin qui a bénéficié d'essais en soufflerie, l'Africa Twin reste stoïque : entre 169 et 170 chrono, à 7 500 tours.

Pas mal certes, mais comparons là encore à la Transalp qui, dans les mêmes conditions, réalise 169 assis et 174 couché !

Les accélérations ne sont pas plus excitantes, confirmant l'impression ressentie. Au 400 m départ arrêté, 14,70 secondes, si c'est un temps intéressant dans l'absolu, ce n'est toutefois qu'un centième de seconde – rien – de mieux que la Transalp. Ce n'est qu'aux reprises à bas régimes, aux environs de 4 000 tours, que l'Africa Twin est légèrement à son avantage ; quelques mètres de mieux entre 80 et 120 km/h.

Qu'en conclure ? Que ce moteur est un « poumon » ? Certes non, car une confrontation avec la Transalp, l'expérience l'a maintes fois montré – la 750 Cagiva Elephant, elle-même, pourtant si prometteuse, en a fait les frais ! – est toujours une épreuve difficile, tant cette machine est surprenante d'efficacité.

que, évoque davantage la Transalp. Son cahier des charges : concevoir une moto plus rigide et plus stable.

Voyons donc l'évolution à partir de la base Transalp, puisqu'il s'agit de cela. Le cadre, rigoureusement identique dans son dessin – une double boucle en tube de section rectangulaire, fortement rigidifiée à la colonne de direction – a seulement des tubes plus épais en certains points particulièrement sollicités et, également pour plus de rigidité, les platines de fixation moteur sont de section plus épaisse. Toujours dans le même esprit, le bras oscillant est un robuste caisson en alu articulé sur roulements à aiguilles (bagues sur la Transalp). Un nouvel amortisseur à bonbonne au ressort plus raide et réglable en hydraulique, actionne le nouveau système progressif Delta Pro-Link dérivé du cross.

Quant à la fourche, sa section est passée de 41 à 43 mm et son débattement de 200 à 230 mm.

Cadre renforcé, suspensions plus fermes et plus performantes, voilà pour la rigidité. Le gain en stabilité est obtenu par un allongement de 40 mm de l'empattement. Et pour que la moto, qui va aussi être plus chargée de l'avant, ne devienne pas un camion, on a allégé la direction,

sés or, frein AR à disque dont le maître-cylindre est remarquablement protégé, plaque en alu, très chic, sur le pot, platines de repose-pieds passager en alu, caoutchoucs de repose-pieds pilote démontables, robuste porte-bagages pouvant porter 20 kg, tableau de bord asymétrique, dont l'instrumentation, très lisible, repose sur des blocs de caoutchouc-mousse tout à fait dans le style des motos d'usine, guidon monté sur silent-blocs... il y a tout, en abondance. Côté look, équipement et finition, c'est une NXR. Le jour et la nuit par rapport à la Transalp, malgré la parenté technologique.

Luxe et facilité à tous les étages

Dès que l'on enfourche la longue selle au revêtement anti-dérapant, on est chez soi. Certes, l'engin est imposant, plus haut et plus large que la Transalp. Mais le réservoir de 25 litres, rétréci aux genoux, ne gêne nullement, sauf si le pilote dépasse le mètre 80. Le guidon est bien dessiné, les commandes d'une douceur et d'une précision exceptionnelles, avec une mention spéciale pour l'embrayage et la sélection. Le tableau de bord est un régal pour les yeux, et très pratique aussi. Outre les blocs compteur-compte-tours et les témoins classiques de clignotants,

Tout de même, et malgré ses 20 kg de plus, on était en droit d'attendre mieux de l'Africa Twin, descendante de la glorieuse NXR.

Ce manque de tempérament a pourtant, très certainement, un remède élémentaire : un simple changement de pignon de sortie de boîte. Car, ne perdons pas de vue le compte-tours, il est évident que ce moteur est handicapé par une démultiplication finale trop longue. Toujours 1 000 tours sous son régime maxi, c'est pas normal. A moins d'envisager l'hypothèse d'un manque de rodage.

Si ce bestiau se libère de façon significative à 5 000 bornes, l'essai ayant été réalisé entre 250 et 1 500 km au compteur, la question reste posée. Je me souviens d'un 500 XL première génération dont la relative léthargie – un laborieux 140 compteur – me désespérait, qui a pris dix bornes de mieux, du jour au lendemain, en franchissant le cap des 6 000 bornes. Braquet trop long ou pistons insuffisamment rodés, une chose est sûre : ce moteur n'a pas tout dit !

Monsieur Honda, s'il vous plaît, quand cette question aura – très prochainement – trouvé sa réponse, faites-nous un plaisir : montez là-dessus, nom de Zeus, un échappement qui crache un beau bruit, comme vous avez su le faire sur la Dominator. On aura alors tout pour être comblés : le tempérament, et l'impression du tempérament.

Grand tourisme ? Affirmatif !

Le moteur étant ce qu'il est et ce qu'il promet d'être, reste tout de même la partie-cycle. 800 bornes de routes de montagne, très sinueuses, au revêtement aussi changeant que le caractère de la créature de rêve que vous convoitez, émaillé de quelques lignes droites plutôt bosselées, il y a autour de Ouarzazate, avec le soleil et les paysages en prime, tout ce qu'il faut pour tester sévère et se faire de grands plaisirs de pilotage si la moto tient l'asphalte. Je vous rassure : à défaut de le dévorer (voir chapitre précédent), l'engin colle au bitume. Le cahier des charges imposé à Matushashi san a été bien respecté : rigidité et stabilité sont au rencard. Et comme cet homme est chef de projet dans la pépinière de cerveaux qu'est le R & D, qui donc en a sensiblement plus gros qu'un pois chiche entre les oreilles, il a ajouté à cela maniabilité et confort.

La Transalp n'aime pas trop les coups de vent latéraux, qu'elle accuse en ondulant parfois à haute vitesse, ni les routes bosselées, sur lesquelles ses suspensions assez souples rebondissent un peu trop. L'Africa Twin ignore superbement ces phénomènes. C'est un rail absolu, qui génère une grande impression de sécurité. Ce qu'aime la Transalp, ce sont les petits virolets improvisés, où elle se balance avec désinvolture et précision. Un peu plus haute et plus lourde, l'A.T. n'y est que d'un poil moins spontanée.

Le mouvement doit être imprimé par le pilote avec un soupçon de détermination supplémentaire. Simple question d'inertie, qui ne retire rien à l'agrément et au plaisir d'attaquer les virages de tous profils, de tenir de bons angles grâce aux excellents pneus, l'arrière, quand c'est limite, venant à glisser très progressivement. On peut également improviser un brusque changement de trajectoire à la première alerte. Tout contribue à cette reconfortante précision : la rigidité, la légèreté de la direction ainsi que la remarquable progressivité du frein arrière, qui permet de se sortir d'un virage abordé trop vite avec la sérénité du gars qui domine bien une machine de précision. Et quand il y a urgence, le frein avant est d'une puissance redoutable. Un peu trop même, surtout en tout-terrain.

160-170 sur des routes plutôt pourries, un régal de pilotage dans les virages, une selle longue et moelleuse, au revêtement antidérapant agréable, le buste et les mains bien protégés, un moteur souple, silencieux et sans vibrations, pas de doute, l'Africa Twin est parée pour le grand

tourisme. Reste le confort. Il serait parfait avec plus de moelleux des suspensions en début d'attaque. On pourrait sans doute, sans nuire à la rigidité ni à l'excellent travail des dites suspensions sur des accidents de terrain plus prononcés, parvenir à les rendre plus insensibles à ces petites rides ou à ces raccordements de goudron, ressentis avec sécheresse, notamment au niveau de la fourche. Problème de ressorts, sans doute. Une proche évolution pour régler cette petite ombre au tableau idyllique ?

Merci d'avance.

En attendant, assez de bitume. La piste !

Une moto d'homme !

Emmener une moto de 223 Kg à plein, ça fait réfléchir. Aussi ai-je abordé les premières dizaines de kilomètres de piste avec une prudence de serpent. Bien m'en a pris, car le tracé n'était pas particulièrement roulant et, comme prévu, l'engin aussi facile à trimbaler qu'une armoire bretonne dans un boudoir japonais. Du moins au début. Car, une fois passées les appréhensions de l'a priori et assimilées les réactions élémentaires du « bahut », le vert moyennement habile, mis en confiance par quelques signes de bonne volonté et même d'agilité – inattendues ! – commence à se dire que cet engin est



capable de rouler à peu près proprement en TT tant qu'on n'aborde pas la difficulté extrême

Par exemple, le moteur, modérément apprécié sur route pour son caractère trop débonnaire, fait preuve ici d'une efficacité fréquemment appréciée : son incroyable docilité à très bas régimes, entre autres – pas une fois je n'ai calé, malgré des franchissements de gués aux grosses pierres glissantes et autres reprises en seconde dans des raidillons pierreux, à la limite de l'agonie.

Autre preuve de bon caractère manifeste, l'étonnante facilité avec laquelle on place ce mastodonte en travers, pour l'aider à négocier un virage serré, par une délicate pression sur la pédale de frein. Suffit d'un filet de gaz pour arrêter la glisse, parfaitement contrôlée.

Gaz à bas régimes, frein arrière, voilà les deux secrets pour amadouer l'Africa Twin dans les petits chemins sinueux. Précaution impérative : mis en confiance par cette facilité, ne pas en abuser en laissant l'avant prendre trop d'angle. Car si la roue AR est facile à contrôler, toute perte d'adhérence de l'AV est sanctionnée brutalement, malgré la légèreté de la direction.

Une moto que l'on peut donc qualifier de maniable, ce qui n'était pas évident. Naturellement, cela n'est vrai que tant que la moto roule. Car, bloqué par une difficulté, le monstre vous rappelle tragiquement son poids. Je me souviens

notamment d'un demi-tour dans une chemin très étroit, où on n'était pas trop de deux pour manœuvrer, et d'un grotesque arrêt au franchissement d'un talus d'irrigation, le sabot en appui instable sur une pierre, avec mes petites papattes pédalant loin du sol... Transpiration !

Les pistes rapides, il y en a de plusieurs sortes. Roulantes – sans commentaire – ; pierreuses, où la vigilance est également de rigueur, la fourche encaissant parfois avec un écart brutal, très désagréable sur une machine de cette masse lancée à 80 ou 100 km/h, une pierre d'apparence anodine, alors qu'elle absorbera bien une maudite saignée ; nervurée d'ornières dures, un truc déjà pas évident avec une moto légère ; sableuse enfin, avec des baquets de sable mou et quelques traces et là, mes amis, c'est l'horreur. Il y a vraiment un poids considérable sur l'avant de cette machine et se mettre en arrière en accélérant pour tenter d'y remédier est purement symbolique. Et puis, il y a bien des moments où il faut ralentir... moments instantanément mis à profit par la roue avant pour se planter, engager et vous jeter au sol avec la violence incontrôlable d'un « ipon » exécuté par une ceinture noire de judo. Un meilleur guidage serait bien sur obtenu avec un pneu AV cross, mais tout de même...



Africa peut-être, twin c'est sûr, sable... c'est dur !
 En tout-terrain, assurément, l'Africa Twin est une moto d'homme !

Face à la concurrence

En valeur absolue, il ne manque à l'Africa Twin qu'un peu de tempérament moteur – nous avons vu que le remède paraît simple – et un moelleux des suspensions mieux adapté aux routes bosselées pour en faire une routière remarquable. Sa capacité à aller plus loin, à s'évader de la route, vise manifestement plus au sud que les chemins de l'Europe. Trail des grands espaces, inscrite dans une définition élargie du terme, il convient également de la situer face à ses concurrentes, selon l'usage que vous souhaitez en faire.

Plus « européenne » qu'africaine, la Transalp, si l'on reste sur ce terrain, ne perd pas pied en performances et seuls les amoureux de belle mécanique trouveront justifiés les 6 000 F de différence.

Si, par contre, l'aventure, les routes et les pistes lointaines, entrent dans vos projets, l'Africa Twin est confrontée aux monos des grands es-

paces essayés le mois dernier dans ces colonnes. Plus belle et plus rapide (respectivement 8 et 15 Km/h) qu'une DR Suzuki ou une Ténére, mais sensiblement égale en partie-cycle, en autonomie et en comportement sur piste, l'Africa Twin pose le postulant aventurier face à l'éternel conflit : la passion et la raison, respectivement représentées par le look ravageur et les perfor-

mances globalement meilleures du twin, contre le coût nettement plus modéré des monos, de 13 000 F inférieur.

Vous voilà, les copains, pratiquement face aux conclusions d'un match pour un choix. Un choix que, comme d'habitude, bien informés par votre canard favori des forces en présence, il faudra bien faire vous-même !

Stéphane

Un heureux cocktail de Transalp pour la technique et de NXR pour le look. L'Africa Twin est une belle mécanique.

Déshabillée, l'allure « usine » ne se dément pas. Y'a du matos sous les plastiques. Vaut mieux éviter d'avoir à y bricoler.

Un tableau de bord classe, très lisible, une instrumentation commode et complète.

Le frein avant est d'une puissance redoutable. D'autant plus efficace que la fourche, vraiment rigide, ne vrille pas du tout.

50 Africa-Twin au prochain Dakar

Hervé Guio, le patron de la moto chez Honda France, est un homme qui sait aller au bout de ses objectifs, de ceux de ses employeurs et de ceux des motos dont la destinée commerciale lui est confiée.

Présentée comme une descendante en droite ligne de la NXR, encore imbattue au Paris-Dakar, Hervé a donc décidé de faire jouer à l'Africa Twin cette carte de la compétition au plus haut niveau. Il lance pour cela une opération visant à engager 50 machines, en catégorie marathon, au prochain Paris-Dakar. Dans le cadre de ce règlement, des pièces spéciales sont disponibles : réservoirs latéraux, suspensions améliorées... tout le matériel nécessaire au bon déroulement de ce challenge équipera cette série de modèles « compétition-client » qui seront commercialisés aux environs de 60 000 F. Les candidats bénéficieront d'une semaine de stage de formation (mécanique, relations publiques, pilotage, etc.) et, sur le rallye, de l'assistance mise à disposition par Honda sous forme de douze mécaniciens, répartis dans un avion et deux véhicules, ainsi que des pièces nécessaires. Une épreuve de sélection aura lieu, afin d'éviter que des pilotes insuffisamment expérimentés ne s'engagent dans une galère. Candidats à l'exceptionnel, écrivez vite à Hervé Guio chez Honda-France.



FICHE TECHNIQUE

Moteur

Type : bicylindre en V à 52°, 4-temps, refroidissement liquide
 Alésage : 79 mm
 Course : 66 mm
 Cylindrée : 647 cm³
 Taux de compression : 9,4 à 1
 Puissance maxi : 57 ch à 8 000 tr/mn
 Couple maxi : 6,2 mkg à 6 000 tr/mn
 Alimentation : 2 carburateurs à dépression Ø 32 mm
 Allumage : double allumage CDI, avance électronique
 Distribution : simple ACT, 3 soupapes/cylindre
 Lubrification : carter humide
 Mise en route : démarreur

Transmissions

Primaire : par engrenages, par rapport 1,888 à 1
 Embrayage : multidisque en bain d'huile
 Boîte de vitesses : 5 rapports
 1^{re} : 2,77 à 1
 2^e : 1,88 à 1
 3^e : 1,45 à 1
 4^e : 1,17 à 1
 5^e : 0,97 à 1
 Secondaire : chaîne à joints toriques
 Rapport : 3,062 à 1

Partie-cycle

Cadre : double épave dorsale à simple berceau, section rectangulaire
 Fourche : téléhydraulique, assist. pneumatique Ø 43 mm, débat. 230 mm
 Suspension AR : Delta ProLink, bras alu, hydraulique réglable, débat. 210 mm
 Pneu AV : 90/90 - 21 mixte
 Pneu AR : 130/90 - 17 mixte
 Frein AV : disque Ø 296 mm, étrier double piston
 Frein AR : disque Ø 290 mm, étrier simple piston
 Empattement : 1 550 mm
 Hauteur de selle : 890 mm
 Garde au sol : 255 mm
 Angle de chasse : 28°
 Chasse : 112,6 mm
 Capacité essence : 25 litres
 Capacité huile : 2,8 litres
 Poids à sec : 193 Kg
 Poids avec les pleins : 223 Kg
 Prix clés en mains : 43 450 F
 Garantie : 1 an pièces et main d'œuvre, kil. illimité - 2 ans moteur-boîte
 Importateur : Honda France - Parc d'Activité Paris-Est - La Madeleine - BP 46 - 77312 Marne la Vallée - Tél. : (1) 60.05.90.12