

# LA BÊTE À GAG



# ESSAI HONDA 750 NXR

**Intraitable avec la concurrence lors du dernier Dakar, la NXR remporta les deux premières places. Cette année encore, elle fait figure d'épouvantail, en revenant à peine retouchée. Enfin, c'est ce que l'on croit au premier coup d'œil...**

Philippe Vassard et Nicolas Sonina. Photos Jean Aignan Museau

■ Dire qu'il y a à peine plus d'un an, tout le monde la prenait pour une simple refonte de la 750 XLV ! Oh, au premier abord, on est forcé de reconnaître qu'il y a quelques traits communs entre les deux machines. Moteur bicylindre en V de 750 cm<sup>3</sup>, plus ou moins le même concept de moto, style trail des très grands espaces, etc. Mais nous nous sommes bien vite rendus compte de notre erreur. La Honda 750 NXR est bien une moto à part, n'existant nulle part ailleurs, et surtout pas dans la gamme Honda. Et en plus, c'est une véritable moto d'usine, une comme seul le premier fabricant mondial sait les faire, une du même acabit que la moto de Spencer ou

riaux rares et chers... Toutes ces solutions techniques nous semblaient alors bien compliquées, et sources d'ennuis, il faut bien le dire...

Mais la course est passée par là, le résultat est tombé, comme un couperet pour les autres constructeurs. Plutôt que d'amener des problèmes, la NXR, avec ses côtés complexes les a résolus... En fait, cette complexité n'est qu'apparente puisqu'elle consiste à trouver une solution à chaque problème mécanique, ceux-ci ayant été étudiés un par un, et résolus... Et du coup, bien que l'on ait su déjà que les mécaniques les plus simples n'étaient pas les plus performantes, on s'est aperçu qu'elles ne sont pas



de Thorpe. A ce niveau-là, ça ne s'appelle même plus un prototype, tellement l'engin semble abouti. Tout ça, c'est ce qu'on se disait avant le Dakar, car on lui trouvait quand même un léger défaut, celui de l'expérience. La NXR, à cette époque n'avait jamais connu le baptême du feu, contrairement aux BM, qui elles, avaient une très grande expérience de la course. On pensait alors, que pour gagner le Dakar, la moto devait être de conception la plus simple possible, et on n'avait pas vraiment tort... Car il faut bien l'avouer, la NXR rebute un tantinet par son côté usine à gaz, sa sophistication : moteur à refroidissement liquide, simple arbre à cames en tête, quatre soupapes par cylindre, pompes à essence, pompes à eau, durits dans tous les sens, utilisations de maté-

**Profil gauche : toujours cette silhouette très remarquable. Cette moto est pleine de petits détails qui font craquer... tels le superbe pot, les carters en magnésium, le petit réservoir d'eau, etc.**

non plus les plus fiables. Avec cette victoire, la NXR a enterré la concurrence et fait taire les incrédules. Le refroidissement liquide a marché à merveille : non seulement il a permis une certaine fiabilité, mais en plus il a amené une sobriété certaine au moteur, celui-ci, avec ses carbus, son allumage spécial et ses quatre soupapes par cylindre, ne demandant que cela, de consommer moins. Et qui dit consommation moindre, dit moins d'essence à emmener, donc

**Gilles Lalay en action, avec une NXR aux réservoirs pleins et avec des pneus à petits crampons, ça l'amuse...**

moins de poids, moins de travail sur les pneus et les suspensions, moins de fatigue pour le pilote. Eh oui, quand on en parle, maintenant, ça paraît évident...

## Le tour du propriétaire

Après le rallye, les Japonais ont réuni tout le monde pour savoir si les gens qui avaient vécu sur et autour des machines avaient eu des problèmes et désiraient des améliorations... Et obligatoirement, même s'il gagne, un proto de ce genre a toujours quelques imperfections. Résultat : cette nouvelle NXR, cuvée 87.

A l'œil, à part la déco, pas de grands changements. En fait, Guy Coulon, le Français qui connaît le mieux cette moto, m'assure que les deux machines n'ont quasiment aucune pièce en commun ! Étonnant : on a pour habitude de ne pas changer une équipe qui gagne... Pourtant, la NXR a évolué dans une multi-

donner moins de détente ; Lalay, entre autres s'était plaint de rebonds de l'arrière dans certaines circonstances. Le freinage lui aussi a changé, surtout à l'arrière : exit le tambour, seul point noir sur l'ancien modèle, et vive le disque ! Il n'est pas percé, ainsi il chauffe moins, mais est pourvu de quatre rainures pour évacuer l'eau. L'étrier est un Nissin quatre pistons et sur les plaquettes, entre la garniture et le support, se trouve une fine couche de céramique qui fait barrage à l'échauffement, protégeant ainsi les quatre pistons de l'étrier. A l'avant, on retrouve le même style d'étrier, freinant un disque percé, celui-ci, et caché derrière un protège-disque très enveloppant. La transmission secondaire est assurée par une chaîne à joints toriques, bien protégée par un guide-chaîne balaise, des roulettes un peu partout et un carter côté pneu. Le cadre est en tubes de section carrée, probablement en acier traité au chrome-molybdène. Son dessin a sûrement évolué, mais il n'y a pas de changement fondamental.



**Le réservoir est-il assez large ? On s'y fait, paraît-il...**

Quant aux formes, si elles conservent la silhouette révolutionnaire qu'on lui connaissait l'an dernier, elles ont, elles aussi, évolué. Il faut savoir que, par exemple, pour démonter le réservoir, l'an dernier, il fallait être deux, et c'était long. Maintenant, une seule personne suffit, et c'est plus court.

En fait, toute la moto a été revue dans cet état d'esprit : la rendre plus accessible, plus facile pour les mécanos. Les formes des réservoirs (35 litres à l'avant et une vingtaine à l'arrière) ont très peu changé, ils vont juste un peu plus bas.

En-dessous des deux réservoirs à essence, on trouve deux petits réservoirs pour les cinq litres d'eau obligatoires, et entre eux deux, sur l'avant du moteur, il y a une grosse boîte à outils. Le tête de fourche est très peu modifiée, sinon au niveau de la bulle, qui va plus sur l'avant, plus haut, et est en matière souple (merci pour le « blaire » du sieur Lalay...)

Derrière la bulle, l'instrumentation de bord est bien planquée, très visible et complète : de haut en bas on



**Fifi sur la NXR : « elle est facile et agréable »**

tude de petits détails ; et pour effectuer ces petits changements qui ont leur importance, il a fallu tout revoir...

Le concept de base reste évidemment le même que l'an dernier, mais ce sont toutes les petites choses de rien du tout mais qui facilitent la vie à tout le monde qui ont changé. Les roues, de diamètres classiques, 21 à l'avant et 18 à l'arrière, seront bien sûr chaussées de pneus Michelin, des cross avec chambres pour le prologue (les clous sont interdits cette année, n'est-ce pas PMP ?), des trails M 48 pour la route de Paris à Ghardaia, et les nouveaux Désert avec bibmousse pour le reste du rallye. Bien sûr, les roues sont à démontage ultra-rapide, toutes les goupilles restant solidaires de la machine grâce à du fil de pêche...

Pour les suspensions, à l'avant on a droit à une de ces superbes Showa usine, avec Tés en alu taillés dans la masse, pour un débattement de 300 mm ; à l'arrière, un amortisseur Showa à toute petite bonbonne intégrée : fini la longue durit entre le corps d'amortisseur et sa bonbonne. Les biellettes aussi ont été modifiées, ainsi que les réglages de l'amorto, pour

Et maintenant, passons au moteur. Celui-ci garde les mêmes caractéristiques que l'an dernier, et aussi la même cylindrée : 780 cm<sup>3</sup>. Mais ce n'est plus le même... Ils en ont tout simplement fabriqué un autre, plus léger de trois kilos, grâce aux carters qui sont maintenant tous en magnésium, plus puissant, grâce à l'alimentation, la distribution et l'échappement ; il dispose maintenant d'environ 75 chevaux, mais aussi et surtout, de plus de couple.

En passant, on améliore le système de refroidissement, on ajoute un ventilateur à un des deux radiateurs, on modifie le débit d'huile, il y en a moins dans le moteur, et pleins d'autres petits détails que l'on nous a cachés... Le pot d'échappement devient un deux-en-un et est fabriqué dans le même métal que celui utilisé en Formule 1 en endurance, un métal dont la densité est très élevée, ce qui permet de faire des pots fins, costauds et légers.

## Une maintenance simplifiée

L'habillement, comme vous pouvez le voir sur les photos, a changé de couleur mais aussi de formes. Les couleurs sont celles du HRC, et de El Charro, le sponsor de l'équipe.

**Le changement qu'on remarque le plus : le frein à disque arrière. Disque rainuré, étrier quatre pistons, protection en plastique dure, fil de pêche pour retenir les goupilles...**



trouve le dérouleur électrique de road-book, éclairé de l'intérieur, SVP, la commande d'avance et de recul étant au pouce gauche. Sur sa droite, on trouve un tout petit compas, celui qui fait office de compas de secours à bord des Mirage 2000. En dessous, il y a le tripmaster-compteur - compte-tours électronique, dont les commandes sont aussi à main gauche. A gauche du trip, il y a un cadran pour la température de l'eau (température de fonctionnement du moteur, allant de 60 à 100 degrés). A droite du trip, on trouve une montre à affichage numérique. Le guidon est un Renthall, gage de robustesse, et deux sortes de protège-mains, plus ou moins gros, peuvent être montés.

Derrière le guidon, entre les deux réservoirs, il y a le capot d'ouverture du filtre à air, un élément en papier. La selle est en cuir retourné, l'épaisseur de mousse différant selon la taille des pilotes. Et derrière la selle, après le haut du réservoir arrière et son bouchon, Honda a fait confectionner une petite trousse en cuir sur mesure pour recevoir tout le matériel de sécurité : balise, fusées, etc.

Ainsi, les pilotes n'ont plus rien à porter, chose qu'ils ont l'air, de drôlement apprécier !

Ah, j'oubliais l'éclairage ! Deux petits feux à l'arrière et surtout deux superbes optiques de très grande qualité à l'avant, bien planqués dans le carénage et protégés par une grille. Par contre, il n'y a pas de béquille centrale, pas de démarreur électrique et la largeur du réservoir au niveau des genoux est tout de même imposante. Tout ça pour un poids approximatif de 175 kg.

## Un tour sur la bête à gagner

Pour monter dessus, la moto est haute, mais pas trop, ce qui rend la manœuvre aisée. Une fois assis, c'est le confort, tout tombe sous la main ; par contre les protège-mains gênent un peu l'extérieur de la paume. Démarrage, kick à droite, un bon coup de jarret et le moteur pète instantanément. Beaucoup plus facile qu'avec un mono... Important, ça ! On passe la première, crack, c'est ferme mais ça à l'air bien verrouillé.

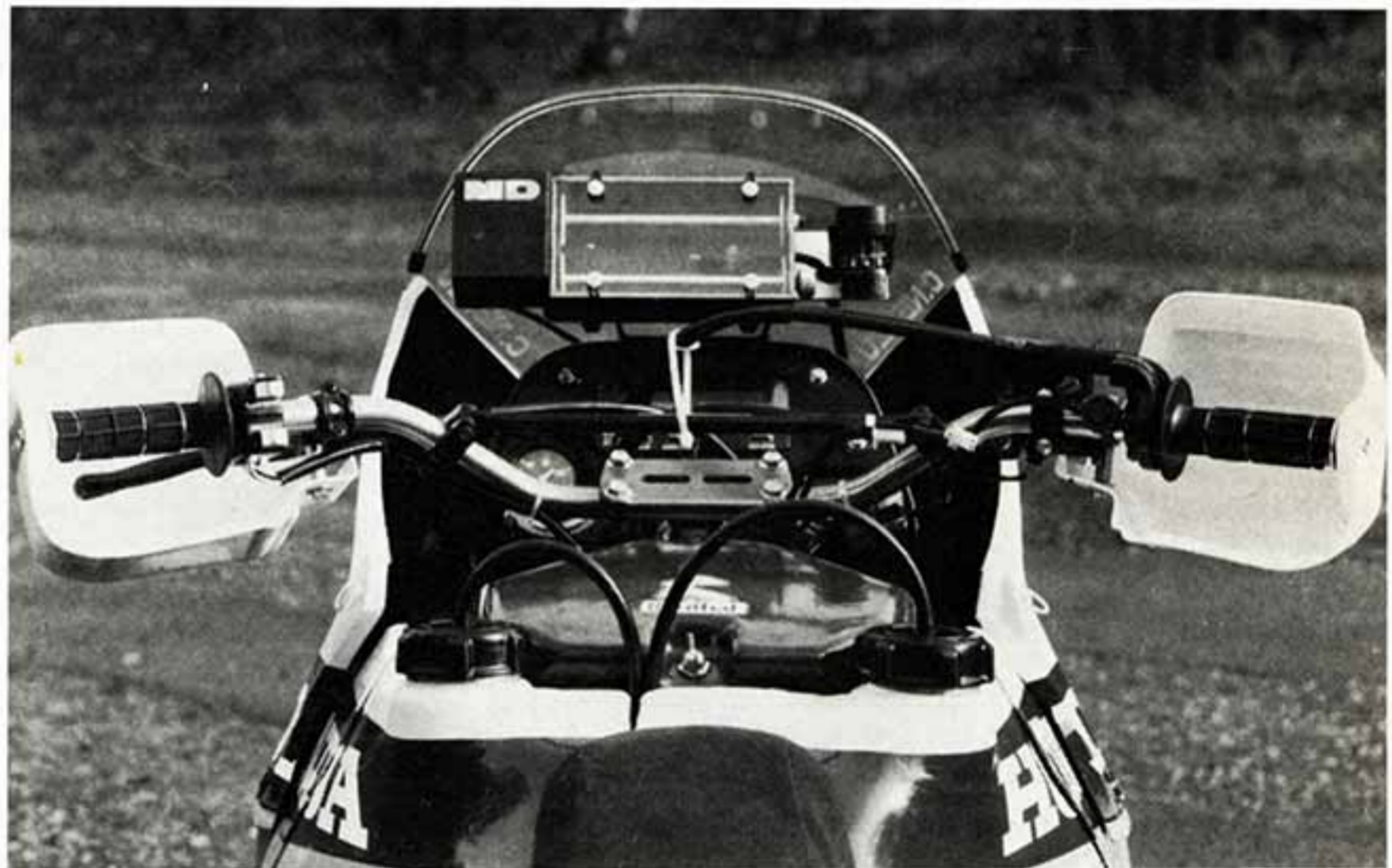
Les premiers tours de roues sont déconcertants : cette moto, qui nous semblait lourde et pataude à

l'arrêt, s'avère étonnamment facile dès les premiers mètres. L'avant surprend, il ne faut pas oublier qu'il n'y a rien de fixé sur la fourche, elle est libre et légère. Cette légèreté, à laquelle on n'est pas du tout habitué pour une machine de rallye, change complètement ce que l'on attendait d'une telle moto. Un léger virage, en première à cinq à l'heure, un appui en sable, j'arrive trop lentement, en hésitant, l'avant ne va pas tourner, va embarquer vers l'extérieur, en défonçant l'appui... Que nenni, je penche un peu la moto, la roue avant s'inscrit dans le virage, un filet de gaz, et hop, j'en sors avec les honneurs... Incroyable, une moto de cet acabit est faite pour rouler vite et bien dans les endroits rapides et elle s'avère maniable et presque agile dans les petits zigouigouis ! Même si la largeur du réservoir gêne un peu, les premiers mètres sont déconcertants de facilité, et enthousiasmants.

disque avant, par contre est quelque peu décevant. Ah, mais c'est qu'on devient exigeant ! Je crois que c'est plus une question de réglages que de réelle inefficacité. Surtout que ce n'est pas vraiment de l'inefficacité, ça freine bien, mais pas super.

## Trop facile ?

Nous avons essayé l'engin dans des conditions qui se rapprochent peu de celles que vont trouver les concurrents lors du rallye, mais s'il se sort de façon si magistrale de ce contexte plutôt enduro, sur piste, ça doit être du régal ! C'est d'ailleurs ce que nous disaient Lalay et Charliat, ils éprouvent un réel plaisir à piloter ces engins. La moto est homogène, facile, peut être même trop. On se sent en sécurité, tout se passe bien, on passe les difficultés de plus en plus



Allons voir un peu quel est son comportement quand ça va plus vite. Première surprise, le moteur : onctueux, super couple à bas régime, d'un filet de gaz il sort la moto du sable sans problème, on accélère, on passe les vitesses, la boîte est toujours aussi ferme ; on accélère encore, et encore... Vingt dioux, c'est qu'y prend des tours, le bestiau... Sans vraiment arracher les bras, on sent que la bête est puissante. Là aussi, sensation de facilité... Un moteur pareil, mettez-y une super partie-cycle autour, et vous obtenez l'engin idéal... Eh ben c'est un peu ce qui se passe ! Les suspensions paraissent encore plus moelleuses que sur une moto de cross, plus confortables, l'adhérence de l'arrière est remarquable, les lignes droites bosselées s'avalent avec une facilité surprenante. S'il n'y avait pas cette largeur de réservoir, aussi bien dans les petits coins que dans les bouts droits, on aurait l'impression de conduire une enduro quatre temps, du genre 600 XR... avec un moteur plus fort, du genre grosse routière, et des suspensions hyper bien réglées.

Au freinage, entre le disque arrière parfait et le super moteur, il est bien difficile de faire caler l'engin. L'accord des suspensions y est aussi pour quelque chose, la roue arrière ne dribblant quasiment pas. Le

***Vous êtes aux commandes du NXR 747... Le dérouleur de road book et le mini- compas de mirage 2000 sont aux avant-postes.***

vite, on prend trop d'assurance et c'est la moto qui fini par vous emmener. C'est ce qui pourrait arriver à un pilote moyen, s'il avait la chance de courir le Dakar avec un tel engin. Il est facile, accessible, sécurisant, il n'a pas du tout le caractère pointu que l'on pourrait s'attendre à rencontrer avec un proto d'usine. Heureusement pour eux, les trois pilotes Honda France ne sont pas les premiers venus, et, comme dit Charliat, « *Quand tu arrives vite sur un obstacle, avec cette moto, tu ne cherches pas à passer à fond. Il suffit de rendre la main un peu plus tôt...* » Bel exemple de sagesse. En fait, c'est tout l'état d'esprit de ce monstre apprivoisé.

L'an dernier, la NXR s'est montrée la meilleure. Cette année, elle s'avère encore plus facile, pour le pilote comme pour le mécano. Honda place décidément la barre bien haut. Nous verrons, le 22 janvier, si la concurrence a trouvé le mode d'emploi pour la dépasser...

N.S.

## PHILIPPE VASSARD A LA RESCousse

Essayer les meilleures motos du Dakar, ça nous tentait drôlement, mais aucun de nous, au journal, n'a la tête assez grosse pour se sentir capable de tester une telle moto en quelques tours de roues. Il fallait quelqu'un pour nous aider, nous renforcer dans nos impressions, nous guider dans nos analyses. Il fallait un pilote qui connaisse bien ce genre de moto, qui connaisse bien le Dakar, qui ne soit pas pris par une usine et en plus qui soit sympa. Oh, le choix n'a pas été bien long, on est vite tombés d'accord. Philippe Vassard a toutes les qualités précitées, il n'est pas vraiment disponible ces temps-ci, puisqu'il est le manager et pilote du team Pier Import (six motos, trois gars et trois filles en catégories marathons), mais ce n'est pas grave. Fifi est toujours partant pour un bon coup de moto, et pour rendre service, il nous l'a encore prouvé.