

# moto



## CONTACTS

**KTM 250/300 GS**  
**HVA 125 WR/610 TC**

**2 CHAMPIONNES  
DU MONDE A L'ESSAI  
SUZUKI ALBERTYN ET  
YAMAHA MOORE**

## HONDA EXP-2 "DAKAR"

**LE 2 TEMPS DE L'AVENIR**

**ET LES DERNIERES  
NOUVEAUTES 95 A COLOGNE**

**PRATIQUE RELOOKEZ VOTRE MOTO**

**SPORT PETERHANSEL STAR DES 6 JOURS  
LA FRANCE BRILLE AU MX DES NATIONS**

## INTERVIEW

**KERVELLA  
DECAPE  
LE CROSS  
FRANCAIS**



**COMPARATIF  
250 CROSS 95**

**AVEC  
STEFAN  
EVERTS**



DECOUVERTE

SALON DE COLOGNE

# HONDA VOLE LE SHOW!



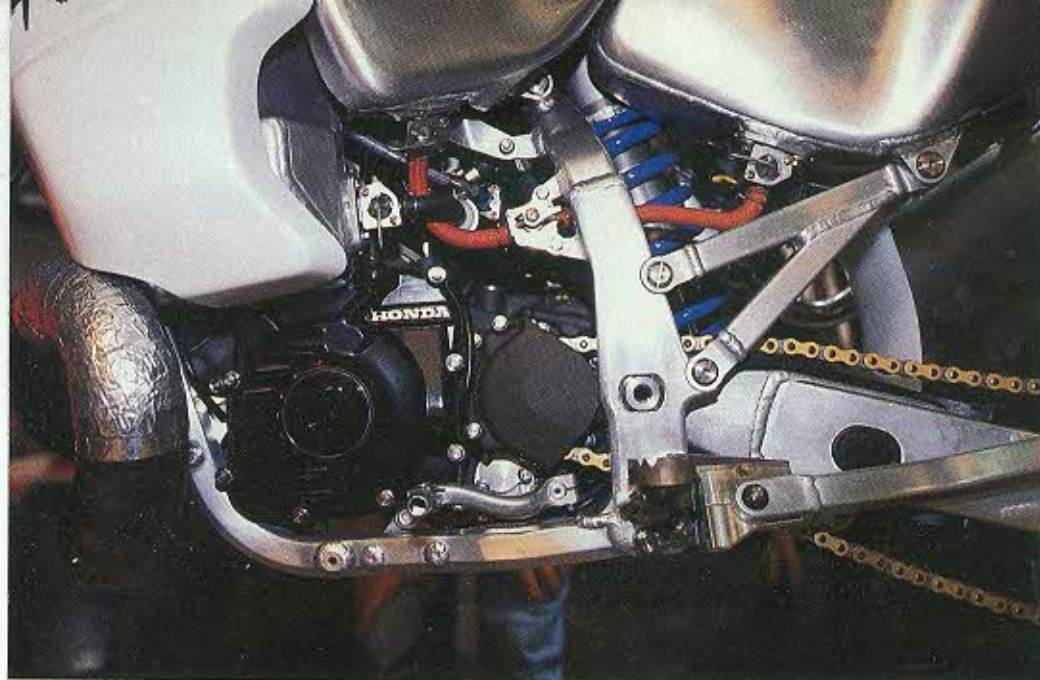
HONDA  
FORMATION

FOUR  
INFORMATION

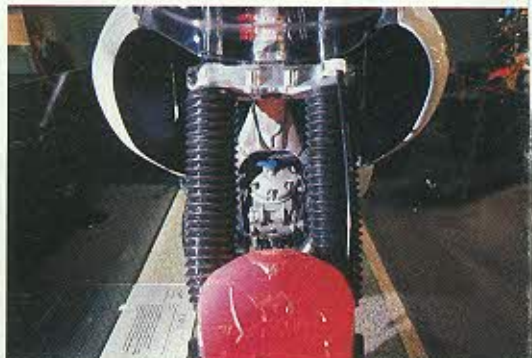


En dévoilant  
au salon de  
Cologne son  
projet EXP-2  
destiné dans  
un premier  
temps à dispu-  
ter le Dakar,  
Honda a jeté  
un beau pavé  
dans la mare  
de la technolo-  
gie moto et,  
accessoire-  
ment, volé la  
vedette d'un  
show dont les  
principales  
nouveau-  
tés  
étaient déjà  
connues depuis  
belle lurette...

Par P. Massias,  
photos H. Imself



bustion auto-entretenu constante et régulière. Dixit le communiqué officiel ! Bien sûr, aucun détail n'a été dévoilé quant à la manière dont Honda a résolu ces problèmes, mais le résultat est là : ce mono de 402 cm<sup>3</sup> (il semble que ce soit la cylindrée idéale pour



**E**n matière de motorisation, le choix d'un propulseur pour une moto se fait entre un 2 temps ou un 4 temps (le diesel nous étant épargné, merci bien...). Les avantages de l'un ou de l'autre sont bien connus depuis longtemps et si le 2 T reste un choix "obligé" dans une option sport en raison du rendement élevé qu'il procure, son utilisation sur une machine grand public est plus aléatoire et ses inconvénients nombreux. Notamment, une consommation supérieure à un 4 T, un fonctionnement irrégulier générateur de vibrations sans parler de la lubrification par mélange ou graissage séparé et surtout des émissions tout à fait polluantes qui ont banni le 2 T d'un certain nombre de pays dont les USA depuis un bon bout de temps.

Mais le 2 T, c'est également une certaine simplicité mécanique, un encombrement réduit, donc une réduction considérable des coûts de production et ce n'est pas un hasard si depuis quelques années, tous les constructeurs automobiles ont entrepris de gros travaux de recherche sur ce cycle.

En constructeur généraliste, Honda (pour qui depuis longtemps la moto ne représente plus que 10 % de son chiffre d'affaire) planchait sur le sujet de son côté. Il se trouve qu'aujourd'hui, c'est le département moto qui tire le premier en présentant ce projet plus qu'abouti. Et si le discours officiel du R&D est un bel exercice de langue de bois on ne peut plus massif, la réalité est certainement tout autre. De rumeur en communiqué sibyllin annonçant le retour "pour voir" de Honda sur le prochain Dakar et sans volonté de trop se mouiller, la moto présentée comme prévu à Cologne donne une ampleur certaine à la finalisation de la technologie développée dans le cadre du projet EXP-2 (pour cycle expérimental 2 temps).

C'est donc avec ces préoccupations dans l'air du temps - consommation d'énergie, pollution - que Honda remet sa copie et coupe l'herbe sous les pieds de ses concurrents avec un slogan qui annonce la couleur : "Friendly to Man and Earth" (Ami des Hommes et de la Terre, tout un programme...). Car il ne faut pas se gourer, si cette moto est destinée au Dakar, le fait qu'elle soit présentée dans un salon commercial et, surtout, qu'elle émane du R&D et non du HRC est bel et bien le signe avant-coureur d'une nou-



*Le plus important sur cette moto est bien sûr la technologie développée par Honda pour son moteur 2 temps dont le secret est pour le moment bien gardé. Mais le reste de l'EXP-2 est de toute beauté, depuis le cadre en aluminium jusqu'aux suspensions "usine", tout respire le sérieux d'un produit exceptionnel. En tout cas à la hauteur des espoirs que Honda place dans cette nouvelle technologie. Verdict le 15 janvier à Dakar.*

## FICHE TECHNIQUE

### MOTEUR

Type : monocylindre 2 temps  
Cylindrée : 402 cm<sup>3</sup>, cylindre incliné à 35°  
Refroidissement : liquide  
Alimentation : injection PGM-FI  
Boîte de vitesse : 5 rapports

### CHÂSSIS

Cadre : simple berceau dédoublé en tube d'aluminium  
Fourche : Showa conventionnelle usine  
Amortisseur : Prolink, amortisseur Showa  
Réservoir : 57 litres  
Poids : 150 kg à vide

velle génération de moto qui devrait repositionner le moteur 2 temps dans la gamme du premier constructeur mondial.

Le concept développé par Honda est la recherche sur l'amélioration des caractéristiques des moteurs 2 T. Les priorités visant l'agrément de conduite, la diminution de la consommation d'essence et la réduction des émissions polluantes. Pour répondre à ce cahier des charges, la technologie appelée AR-Combustion (Activated Radical) a été développée pour résoudre les problèmes de combustion irrégulière qui apparaissent à faible charge sur les moteurs 2 T. L'objectif est d'améliorer l'efficacité de la combustion et l'agrément de conduite. La technologie AR-Combustion peut être définie comme une sorte d'auto-allumage contrôlé. En utilisant l'énergie thermique des gaz résiduels du cycle précédent, la nouvelle charge de mélange est activée, ce qui se traduit par une com-

ce type de moteur) à injection PGM-FI (injection programmée) développe une bonne cinquantaine de chevaux dans cette version et offre les performances d'une bonne XR (la référence officielle de Honda) avec une consommation d'essence équivalente (soit nettement moins qu'une CR évidemment). Moins d'essence consommée égal moins de rejets et on peut également penser que la meilleure exploitation du mélange entraîne une diminution des rejets polluants (Friendly to Earth, n'oublions pas...), l'AR-Combustion permettant de contrôler les émissions de gaz avant de les générer. Mais ce moteur comporte également un système de valve à l'échappement totalement inédit bien évidemment. Bref, sans parler de révolution (encore que), cette nouvelle technologie représente certainement un sacré pas en avant en matière de motorisation qui pourrait trouver sa place dans un avenir très proche sur la prochaine génération de XR dans un premier temps.

Et ce n'est pas le profil bas adopté par Honda sur ce coup là qui va changer grand chose. Les Japs sont certainement beaucoup plus sûrs d'eux qu'ils ne l'annoncent, même si le discours officiel est d'une prudence reptilienne et annonce que "rien ne remplace la course comme banc d'essais". Il y a donc fort à parier que l'EXP-2 est un projet quasiment abouti, sans cela la Grande Maison n'aurait jamais donné son feu vert pour une expérience sous l'objectif des caméras du monde entier. Au contraire même, tout cela sent l'opération parfaitement menée, rendez-vous à Dakar !