

XL700V Transalp

2008 Information presse



Introduction

Le fameux style Honda "Adventure Sports" trouve son aboutissement dans la toute nouvelle déclinaison de la XL700V Transalp. Propulsée par un nouveau bicylindre en V à injection qui aborde la route avec une puissance impressionnante et une vitesse de croisière étonnante, la nouvelle Transalp réaffirme sa position dominante sur le segment des trails de moyenne cylindrée.

La Transalp a fait ses débuts sur la scène européenne en 1987, en réponse à l'exceptionnelle popularité du rallye Paris-Dakar. Associant les caractéristiques d'une routière de moyenne cylindrée avec le châssis et l'image d'un trail, la Transalp va inaugurer une nouvelle approche de la moto, approche toujours aussi populaire 20 ans plus tard. Bien qu'elle fût réalisée sur la base des machines engagées dans ces éprouvantes traversées du continent Africain, la Transalp s'est surtout distinguée par son exceptionnelle facilité de prise en main et de conduite, la qualité de son ergonomie, la neutralité de son comportement et sa capacité à affronter l'autoroute grâce à des performances toujours disponibles.

Particulièrement attractive pour une large gamme d'utilisateurs qui apprécient sa capacité à s'affranchir de multiples tâches allant des déplacements quotidiens aux voyages longue distance en passant par les escapades hors piste, la Transalp a toujours combiné le meilleur de la route et de la piste. Pour autant, huit années après sa dernière évolution majeure, cette véritable légende se devait d'effectuer une cure de jouvence en termes de style et de performances pour répondre à un besoin évident de nouvelles lignes et de nouvelles technologies.

Avec l'objectif de replacer leur machine au tout premier plan, les équipes en charge du développement ont entrepris de donner à cette nouvelle génération de Transalp une image plus dynamique et une meilleure puissance tout en étendant encore le champ de ses aptitudes afin de séduire un nombre encore plus élevé d'amateurs de polyvalence absolue.

Parée de lignes modernes, affichant des performances de premier ordre et un sens de l'aventure toujours aussi développé, la Transalp 2008 encourage chacun à partir découvrir tous les plaisirs qui se cachent derrière la ligne d'horizon.

Concept

Pour cette nouvelle génération, les ingénieurs ont choisi de concevoir une Transalp plus moderne, plus aventureuse mais aussi plus performante, des qualités nécessaires pour réaffirmer sans équivoque sa domination sur cette catégorie des trails routiers de moyenne cylindrée qu'elle avait elle-même créée 20 ans auparavant. Le style devait être résolument dynamique, baigné de cet esprit intrépide capable d'accompagner son pilote aux 4 coins du continent avec assurance et facilité puis de le ramener à la maison avec le même plaisir et le même niveau de confort.

Pour parvenir à ce but, la machine a été entièrement redessinée tandis que son moteur était profondément remis à niveau grâce aux toutes dernières technologies disponibles. Le légendaire bicylindre en V refroidi par eau est bien évidemment resté l'élément central de cette nouvelle Transalp, sa compacité et sa vigueur à bas et moyens régimes ayant contribué pour beaucoup à sa facilité de conduite et à sa capacité à affronter à pleine charge le franchissement des sommets dont elle tire son nom.

Équipé d'un nouveau système d'alimentation électronique par injection et de nouvelles culasses à 4 soupapes, ce moteur populaire se montre encore plus disponible et encore plus efficace, qu'il s'agisse de grimper un col ou d'emprunter longuement l'autoroute à vitesse soutenue.

Les différents éléments de la partie cycle, y compris les suspensions à grands débattements, ont été reconduits avec l'idée de continuer à offrir une position de conduite droite et confortable et un comportement facile dans toutes les situations. Pour cette nouvelle génération, les aptitudes au tourisme ont également été revues à la hausse grâce à l'adoption d'une roue avant de 19 pouces et d'un pneumatique arrière radial de plus grosse section, deux évolutions qui s'associent pour renforcer encore la rigueur du comportement sur toutes les routes que la Transalp est susceptible de rencontrer en Europe.

Style

La polyvalence a toujours été un élément clef du pouvoir de séduction de la Transalp. Avec un style plus excitant, des performances appréciables, des dimensions rassurantes et des capacités de transport accrues, la nouvelle XL700V Transalp est plus que jamais prête pour de nouvelles aventures.

Dans sa version 2008, la XL700V Transalp affiche un style résolument tourné vers l'aventure, les lignes plus marquées et plus dynamiques de son habillage semblant proposer une nouvelle façon de profiter des plaisirs de la moto dans ce qu'ils ont de plus agréables.

Le nouveau dessin de la partie avant de l'habillage présente ainsi des lignes plus agressives et volontairement moins protectrices que sur le modèle précédent. Ce dessin plus séduisant autorise malgré tout une réduction sensible de la pression du vent sur la poitrine tout en laissant passer un flux d'air vivifiant sans jamais devenir inconfortable. Testée en soufflerie, les prises d'air aménagées à la base du petit saute-vent et des flancs de carénage laissent ainsi passer un flux d'air qui entoure le pilote et augmente sa protection à haute vitesse.

Derrière le saute-vent se trouve un petit tableau d'instrumentation avec un large compte-tours ainsi qu'un grand écran digital qui affiche la vitesse, le kilométrage, l'heure et le niveau de carburant grâce à une jauge à 6 segments.

Le nouveau réservoir de la Transalp est plus petit en capacité que celui de la version précédente (passant de 19 à 17, 5 litres), mais la nette amélioration de la consommation autorisée par l'alimentation par injection électronique permet de conserver et même d'accroître l'autonomie. Au sommet du réservoir, le grand bouchon plat autorise un remplissage facile et rapide tout en participant au dessin moderne de l'ensemble.

Optique avant à multiréflecteur et double ampoule

Renforçant encore l'impact visuel de la tête de fourche, l'optique à multiréflecteur sépare les ampoules des feux de route et de croisement afin d'optimiser l'efficacité de l'éclairage de nuit. Cet agencement permet également d'augmenter sensiblement la durée de vie des ampoules en faisant appel à des modèles à simple filament qui chauffent moins que les modèles à double filament.

Coloris

Décoration "façon GPS"

L'habillage graphique qui entoure le nom de la Transalp apposé sur les flancs de carénage est directement inspiré de l'affichage des GPS modernes, renvoyant ainsi à la vocation aventurière de la machine. Les coordonnées GPS que l'on peut lire correspondent notamment au point le plus élevé de la route la plus haute accessible à moto en Europe : le col de la Bonette, situé dans la partie sud des Alpes françaises.

Étroite et confortablement dessinée, la selle de la Transalp offre un excellent confort sur longue distance tout en affichant une hauteur relativement faible afin de faciliter les appuis au sol pour tous les gabarits. À l'arrière de cette selle, on trouve un robuste porte-paquet en résine qui couvre le bloc optique tout en offrant un maintien accessible et confortable pour le passager.

Le souci du détail se poursuit jusqu'aux formes du nouveau sabot en résine qui s'accordent parfaitement aux lignes générales tout en offrant une protection appréciable au moteur.

La nouvelle XL700V Transalp attaque la route avec 3 nouveaux coloris qui contrastent avec le noir du réservoir de carburant, des roues, de la selle et des garde-boue. Ce quatuor visuel est mené par un jaune-or métallique qui attire inmanquablement l'attention. Puis vient un rouge métallique qui pose un accent luxueux sur les lignes de la machine tandis qu'un gris métallique se confond plus subtilement avec les coloris du moteur, du sabot ou du porte-paquet arrière pour offrir une impression monochromatique accentuée par le noir des autres composants.

Coloris

- Jaune métallique Barley
- Rouge métallique Carnelian
- Gris métallique Anchor

Motorisation

Compact, puissant et toujours disponible, le bicylindre en V à refroidissement liquide et culasses 3 soupapes de la précédente Transalp s'est forgé une réputation enviable de polyvalence et de bravoure partout où il est passé. Né en 1987 avec une cylindrée de 583 cm³, ce moteur incroyablement fiable a été largement modifié durant sa longue carrière, passant notamment en 2000 à 647 cm³ avec pour conséquence un gain sensible de couple à bas et moyens régime ainsi qu'une nette augmentation des performances et des qualités touristiques de la machine.

Aujourd'hui, avec cette troisième génération de Transalp, le temps était venu d'effectuer une nouvelle remise à niveau du moteur en particulier en matière de performances et de compatibilité environnementale. Pour atteindre ces objectifs, les motoristes se sont tournés vers la dernière génération de ce vénérable moteur, récemment développée pour propulser la NT700V Deauville. Disposant d'une cylindrée plus élevée, d'une nouvelle alimentation par injection électronique PGM-FI et de culasses à 4 soupapes, ce nouveau moteur se caractérise également par de multiples composants redessinés et modernisés pour augmenter les performances, faciliter le pilotage et répondre aux contraintes environnementales les plus sévères.

Cylindrée supérieure

Le moteur de la nouvelle Transalp présente un alésage plus large de 2 mm (passant de 79 à 81 mm), ce qui augmente la cylindrée de 33 cm³, celle-ci passant donc à 680 cm³. Ces pistons plus gros ainsi que les bielles qui les soutiennent sont malgré tout plus légers, contribuant à la vivacité des accélérations et à la facilité avec laquelle le moteur monte en régime.

Bien que cette cylindrée plus importante soit pour beaucoup dans l'accroissement de la puissance et du couple revendiqué par la nouvelle Transalp, elle n'est que l'un des multiples facteurs responsable de cette augmentation des performances.

Nouvelle culasse 4 soupapes

Le moteur de la Transalp dispose d'une culasse 4 soupapes dont les nouveaux conduits autorisent un transfert plus efficace des gaz d'admission et d'échappement à travers la chambre de combustion, mais aussi un meilleur remplissage de cette dernière lors de la phase d'admission : une meilleure respiration pour de meilleures performances.

En plus de leurs nouvelles bougies placées en position centrale qui assurent une meilleure combustion du mélange au-dessus de la tête des pistons, les chambres de combustions plus compactes revendiquent un taux de compression en hausse (passant de 9,2 à 10 à 1) pour une puissance plus importante et des performances globales en progression.

Nouveau système d'alimentation par injection PGM-FI

Comme toutes les Honda millésime 2008 destinées à la route, la nouvelle Transalp dispose d'un système d'alimentation par injection électronique PGM-FI qui garantit une alimentation plus efficace, des démarrages faciles et rapides, une poignée des gaz particulièrement réactive et enfin des rejets polluants exceptionnellement faibles. Ce système fait appel à deux corps d'injecteurs de \varnothing 40 mm ainsi qu'à des injecteurs haute performance à 12 ajutages pour une atomisation optimale de la charge avec, pour résultat, une puissance plus élevée et bien répartie sur toute la plage de régime et une grande douceur de fonctionnement. Ce système ne contribue pas seulement à la puissance supérieure revendiquée par la Transalp, il est aussi responsable d'une économie de carburant de l'ordre de 7 % et de rejets polluants inférieurs à ceux constatés sur l'ancien moteur pourtant de cylindrée inférieure.

Partie cycle

Faibles émissions

À l'image de la plupart des autres moteurs Honda équipés de l'injection, le bloc de la Transalp affiche des valeurs de rejets nettement inférieures aux exigences des normes européennes Euro-3 et ce grâce à l'adoption du système de catalyseur avec sonde à oxygène HECS-3. L'échappement intègre ainsi une cartouche catalytique à 300 cellules, placée juste sous l'axe de bras oscillant.

Le système complet permet donc une réduction sensible des émissions de dioxyde de carbone, (CO₂), d'hydrocarbures imbrûlés (HC) et d'oxydes d'azote (NOX) tout en maintenant un haut niveau de performances sur une grande plage d'utilisation.

Performances renforcées

Avec son nouveau moteur, la Transalp revendique des performances en nette hausse, en particulier à mi-régimes, ce qui ne manque pas de se traduire par de vigoureuses accélérations sitôt que la poignée de gaz est sollicitée, y compris avec un passager et une pleine charge de bagages. Équipé d'un échangeur eau/huile, ce moteur s'avère aussi exceptionnellement robuste et fiable, prêt à répondre à la moindre sollicitation.

Au final, si un seul paramètre devait symboliser les progrès réalisés par ce nouveau moteur, il est probable que la sonorité qu'il produit en montant dans les tours serait celui retenu. Avec son système d'échappement plus court et plus harmonieusement intégré, la nouvelle Transalp délivre un plaisir sans limites dans une ambiance sonore envoûtante, tout spécialement dans les registres inférieurs. Une qualité de plus pour celle qui revendique depuis longtemps le statut de référence de sa catégorie.

La Transalp 2008 est essentiellement construite autour du même cadre double berceau en tubes d'acier que celui utilisé depuis l'apparition de sa seconde génération en 2000. Sa construction composite intègre le moteur comme un élément porteur à part entière pour un meilleur équilibre entre poids, résistance et rigidité, au bénéfice de la facilité de conduite et de la neutralité du comportement. L'empattement rallongé de 10 mm constitue une contribution significative à la meilleure maniabilité affichée par la Transalp à haute vitesse, un avantage immédiatement perceptible lorsque l'on transporte passager et bagages.

Le système de suspension comprend la même fourche à axe déporté de ø 41 mm utilisée jusqu'à présent tandis que l'arrière est confié à un monoamortisseur Pro-Link qui garantit un comportement sain et confortable sur une grande diversité de surfaces, que l'on soit seul ou lourdement chargé.

Nouvelle roue avant de 19 pouces

La Transalp fait désormais appel à une nouvelle roue avant rayonnée de 19 pouces dont la jante aluminium reçoit un pneumatique plus large (100/90) que l'ancienne gomme de 21 pouces qu'elle remplace. Ce diamètre plus petit autorise un meilleur contrôle en milieu urbain en même temps qu'un comportement plus agréable à vitesse soutenu. Un large pneumatique arrière radial de 130/80 remplace le modèle conventionnel installé sur les générations précédentes pour un pilotage plus rassurant, en particulier en courbes rapides.

Freinage standard et Combiné/ABS

En version standard, la nouvelle Transalp compte sur un double disque avant de ø 256 mm pincé par des étriers 2 pistons et des plaquettes en métal fritté. À l'arrière, le bras oscillant rectangulaire reçoit un étrier simple piston compact qui coiffe un disque de ø 240 mm, le tout formant un ensemble efficace et performant, répondant parfaitement aux capacités de la Transalp.

Équipements

Freinage Combiné/ABS hautes performances

La nouvelle Transalp est également disponible avec un freinage combiné/ABS qui ajoute à la puissance rassurante du désormais classique système Combiné toute la douceur et l'efficacité d'un système antiblocage ABS de dernière génération. Visuellement, la seule différence majeure entre les version standard et ABS se trouve dans les étriers, les modèles standard à double piston étant remplacés sur la version ABS par des modèles à 3 pistons. Les roues de la version ABS se distinguent également par la présence, coté droit, des couronnes de capteurs qui permettent le fonctionnement de l'ABS. La partie antiblocage ABS fonctionne comme celle de tous les autres modèles Honda ainsi équipés. Lorsque l'on freine sur une surface glissante, ce système hautement sophistiqué réagit à la plus infime variation de vitesse relative entre les deux roues, contrant le blocage avant même qu'il n'intervienne. Agissant avec précision, le système maintien juste assez de pression dans le circuit hydraulique pour assurer une décélération douce et puissante, avec une efficacité qui ne manque pas de rassurer chacun quand à ses capacités à freiner rapidement et en toute sécurité dans les conditions les plus difficiles.

La version à freinage ABS/Combiné associe la pédale de frein arrière au piston central de l'étrier avant droit (qui comporte 3 pistons), de façon à procurer une répartition optimale de la force de freinage, en particulier lorsque le frein arrière est utilisé seul et avec fermeté. Un dispositif de temporisation intégré assure par ailleurs qu'une action mesurée sur le frein arrière, comme cela arrive souvent lorsque l'on aborde un virage, n'entraîne pas ou peu d'effet sur le frein avant. Les 5 autres pistons des étriers avant sont quant à eux actionnés de manière conventionnelle par le levier, offrant une puissance de freinage élevée, capable de répondre aux capacités sportives de la Transalp.

Système antidémarrage HISS

Comme la plupart des modèles Honda de grosse cylindrée, la nouvelle Transalp peut compter sur la présence du système antidémarrage HISS qui s'appuie sur un dispositif électronique particulièrement efficace pour empêcher que le moteur ne soit mis en route en l'absence de l'une des deux clefs d'origine, offrant ainsi une protection bienvenue contre certains types de vols.

Conçu pour désactiver le moteur au cœur même du système d'allumage, le système HISS ne peut être contourné en court-circuitant l'allumage ni en remplaçant le contacteur principal. À noter que cet équipement bénéficie de l'homologation SRA pour la France et Thatcham pour la Grande Bretagne.

Équipements optionnels

Honda Access Europe N.V. propose une longue liste d'accessoires et d'équipements afin d'accroître encore l'impact esthétique et le potentiel de la nouvelle Transalp. Cette liste comprend notamment :

- Un top-case de 45 l décliné dans les coloris de la machine et capable de contenir deux casques intégraux. Ce top-case, équipé d'un dossier passager et d'un système de démontage rapide, peut être facilement installé sur le porte-paquet.
- Un jeu de deux accoudoirs en polyuréthane à installer sur le top-case 45 l pour accroître le confort du passager.
- Un jeu de valises latérales spécifiques d'une capacité de 29 litres.
- Un jeu d'habillage de valises en aluminium brossé.
- Un jeu de deux robustes sacs en nylon conçus pour faciliter le transport des bagages dans les valises latérales. Capacité de 16 litres avec une poche frontale agrémentée d'un emblème « Honda Wing ».
- Un robuste sac extensible conçu pour s'adapter au top-case et faciliter ainsi le transport des bagages.
- Un système GPS Honda qui vous aide à trouver les villes, les adresses, les points d'intérêts ou les concessionnaires Honda à travers l'Europe à l'aide d'un affichage 2 ou 3 D accompagné par une voix. La technologie sans fil Bluetooth permet le guidage vocal dans le casque tout en autorisant également l'utilisation du téléphone portable avec les mains placées en sécurité sur le guidon. Le GPS est livré avec un support spécifique et le câblage nécessaire.
- Une alarme de type AVERTO avec détecteur de mouvement, sirène et batterie de secours. Le mode de faible consommation en veille protège la batterie d'une éventuelle décharge.
- Des feux avant et arrière antibrouillard qui améliorent la visibilité dans des conditions difficiles.
- Une bulle avec déflecteurs plus haute de 17 mm pour une meilleure protection à grande vitesse.
- Une selle plus basse de 20 mm pour plus de facilité à trouver appui au sol.
- Un choix entre deux jeux de poignées chauffantes avec réglage de la température et circuit de protection de la batterie.
- Un habillage d'instrumentation façon aluminium qui s'accorde avec la protection de réservoir, les panneaux d'habillage du top-case et des valises ou les protections latérales de carénage.
- Une protection de réservoir façon aluminium présentant la même finition que les autres éléments d'habillage.
- Un jeu d'éléments d'habillage façon aluminium conçu pour être installé directement sur le carénage. Coordinné avec les autres éléments d'habillage.
- Une béquille centrale facile d'utilisation.
- Un robuste antivol en U conçu pour trouver place dans le compartiment aménagé sous la selle passager.
- Une robuste housse de protection extérieure contre les UV et la pluie.
- Une prise auxiliaire 12V pour alimenter les équipements additionnels. À installer sous la selle.

Caractéristiques

| General | | |
|-----------------------|---|---|
| Modèle | | XL700V Transalp |
| Type du modèle | | type ED |
| Moteur | | |
| Type | | Bicylindre en V à 52°, 4 temps, simples ACT et 8 soupapes, refroidi par eau |
| Cylindrée | | 680,2 cm³ |
| Alésage x Course | | 81 x 66 mm |
| Rapport volumétrique | | 10 à 1 |
| Puissance maxi. | | 44,1 kW à 7 750 tr/min (95/1/EC) |
| Couple maxi. | | 60 Nm à 5 500 tr/min (95/1/EC) |
| Régime de ralenti | | 1 200 tr/min |
| Capacité d'huile | | 2,9 litres |
| Alimentation | | |
| Carburateur | | Injection électronique PGM-FI |
| Diamètre de passage | | 40 mm |
| Filtre à air | | Cartouche papier |
| Capacité de carburant | | 17,5 litres (y compris réserve de 3 litres) |
| Système électrique | | |
| Allumage | | Digital avec avance électronique |
| Calage de l'allumage | | 10° AvPMH (ralenti) ~ 34,5° AvPMH (7 750 tr/min) |
| Bougie | | DPR8EA-9 (NGK) ; U24EPR-U9 (ND) |
| Démarrage | | Électrique |
| Batterie | | 12 V / 11,2 Ah |
| Alternateur | | 396 W |
| Phares | | 12 V/ 60 W x 1 (croisement) / 55 W x 1 (route) |
| Transmission | | |
| Embrayage | | Multidisque en bain d'huile |
| Entraînement | | Mécanique par câble |
| Boîte | | 5 rapports |
| Réduction primaire | | 1,763 (67/38) |
| Rapports | 1 | 2,500 (35/14) |
| | 2 | 1,722 (31/18) |
| | 3 | 1,333 (28/21) |
| | 4 | 1,111 (30/27) |
| | 5 | 0,961 (25/26) |
| Réduction finale | | 3,133 (47/15) |
| Transmission finale | | Chaîne à joints torique |
| Cadre | | |
| Type | | Simple berceau dédoublé en tube d'acier rectangulaire |

| Partie cycle | | |
|-----------------------------|---------|--|
| Dimensions | (LxlxH) | 2 250 x 905 x 1 305 mm |
| Empattement | | 1 515 mm |
| Angle de chasse | | 28° 23' |
| Trainée | | 111 mm |
| Rayon de braquage | | 2 m |
| Hauteur de selle | | 841 mm |
| Garde au sol | | 177 mm |
| Poids tous plein faits | | 214 kg (AV: 101 kg; AR: 113 kg), *219 kg (AV: 103 kg; AR: 116 kg) |
| Capacité de transport maxi. | | 200 kg |
| Poids en charge | | 369 kg (AV: 125 kg; AR: 244 kg) |
| Suspensions | | |
| Type | Avant | Fourche télescopique à axe déporté ø 41 mm, débattement 177 mm |
| | Arrière | Amortisseur Pro-Link réglable en compression, débattement 173 mm |
| Roues | | |
| Type | Avant | Jante aluminium rayonnées |
| | Arrière | Jante aluminium rayonnées avec rayons tangentiels TL |
| Jantes | Avant | 19M/C x MT2,15 |
| | Arrière | 17M/C x MT3,50 |
| Pneumatiques | Avant | 100/90 19M/C (57H) |
| | Arrière | 130/80 17M/C (65H) |
| Pression | Avant | 200 kPa |
| | Arrière | 200 kPa |
| Freins | | |
| Type | Avant | Double disque hydraulique ø 256 x 4 mm avec étriers 2 pistons (*étrier combiné à 3 pistons + ABS) et plaquettes frittées |
| | Arrière | Simple disque hydraulique ø 240 x 6 mm avec étrier simple piston (*ABS) et plaquettes résine |

* Version Combiné/ABS