

MOTO  
JOURNAL

dossier essai

# CB 900 F HONDA



Un air de famille indiscutable avec la grande sœur à six cylindres, pourtant toutes les pièces qui semblent à première vue identiques ne sont pas interchangeables. Notez le moteur très en avant dans le cadre et les platines alu qui supportent les repose-pieds. Dommage ceux-ci ne sont plus en dural comme sur la CBX mais en tôle vulgaire recouverte de gros caoutchouc pour absorber les éventuelles vibrations.

Que voulez-vous qu'on y fasse ? La mode veut qu'on ait envie d'une chaîne Hi-Fi de 2 fois 150 watts dans un studio de 35 m<sup>2</sup> et d'une moto de 100 Ch pour des grandes routes radarisées et des petites départementales tortueuses.

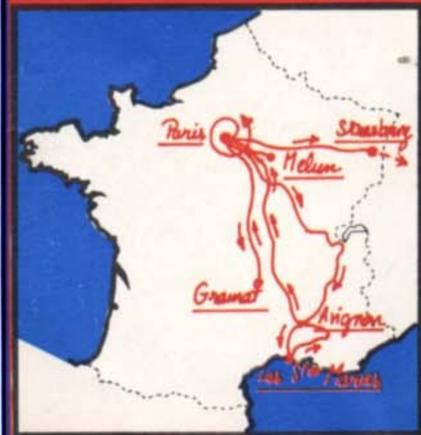
Plus qu'un essai, ce dossier sur l'une des plus sportives et des plus sophistiquées des japonaises met les gros cubes au banc des accusés. Plus exactement il oppose la Honda 900 Bol d'Or à des motos différentes japonaises, plus petites, plus grosses ou plus touristes ou européennes d'une toute autre école.

# de la « Bol d'Or » à la Ducati 900 SS: 9000 kilomètres pour un procès

De la 1300 Kawasaki six cylindres à la 850 GS Suzuki et même à la CX 500 Honda, de la 850 Moto Guzzi à la Ducati 900 SS, le sport à l'état pur, ou se place la 900 Honda ? Combien coûte, à l'entretien, un gros et lourd multicylindre japonais comparé à un twin tout simple ? La plus complexe et la plus puissante des mécaniques est-elle aussi, forcément, la plus efficace ? Autant de questions auxquelles nous allons essayer de répondre en 9000 kilomètres et huit pilotes qui se sont relayés au guidon de la 900 Honda, emportant au non bagage et passager, empruntant départementales de montagne, autoroutes et circuits, roulant seuls ou en comparatif avec les autres choix qui vous sont offerts.

Honda 900, Guzzi T3 et Suzuki GS 850, trois conceptions totalement différentes et pourtant sur les petites routes, elles se suivent sans que l'une puisse prendre un avantage décisif.

Dossier réalisé par François Marie Dumas avec Alain Leclaire  
Technique par Didier Garneau, Jean-Pierre Boulmié, Christian Lacombe et F. M. Dumas



Alain Gillet / Christian Lacombe  
900 Honda / 1300 Kawasaki  
Paris, autoroute jusqu'à Orléans, Vierzon par la N20  
Châteauroux, Limoges, Brive, Cressensac par la N 881  
Martel, Gramat et retour par la même route.

Paul Salvare  
900 Honda en duo rapide sur autoroute Paris  
Strasbourg, Stugart, Munich, Salzburg, Inzell

Eric Maurice  
900 Honda, Solo, Rapide.  
Paris et 1500 km autour.

François-Goma 900 Honda  
Paris-Melon X3

François Marie Dumas, Yoni Kanda, Alain Leclaire et Nathalie  
Solo et duo, Sur petites routes.

900 Honda-850 GS Suzuki-850 Guzzi  
Paris, Coignères-Pulzeaux-Courtenay-Chablis-Dijon-  
Dôle-Champagnolle-Les Rousses-Col de la Faucille-  
Annecy-Col du Télégraphe-Valloire-Col du Galibier-  
fermé, demi-tour-Granoble-Villard de Lens-La Chapelle-en-  
Vercors-Col de Roussat-Dié-Nyons-Avignon-Arles-Saintes-  
Maries-de-la-Mer-Aigues-Mortes-Aix-en-Provence-Avignon.

900 Honda-850 Suzuki-900 SS Ducati  
Avignon-Bagnols-Aven d'Orgnac-Barjac-Aubenas-  
Le Puy Vichy-Moulins-Dordives-Autoroute Paris

« Motard ayant plus de 20 000 F à investir, recherche gros cube idéal. Ecrire avec références. »

L'une des dernières nees des gros cubes japonais de la nouvelle génération, la Honda 900 Bol d'Or ne manque pas d'arguments pour se dire Sportive. Bonne présentation. Références en course. « Nous avons sur cette moto » nous dit son concepteur Shoichiro Imajiri « utilisé le maximum de notre technologie ». De fait, la 900 Honda, avec 91 Ch et 232 kg à sec offre l'un des meilleurs sinon le

meilleur rapport poids-puissance de sa catégorie. Effort sensible et louable sur le poids qui se voit jusque dans les détails du dessous de selle en nylon aux guidons en alu en passant par les garde-boue plastiques. Avec ses 4 cylindres, 2 arbres à cames en tête et 16 soupapes, la 900 Bol d'Or n'est elle pas l'une des plus belles mécaniques du marché tout juste après Le Moteur, la 1000 CBX six cylindres ?

Les autres japonaises suivent de près mais, question technique, les européennes sont restées plus simples. Qui a raison ? Peut-être la moto doit-elle être simple ? On compte les points ? Les puissantes japonaises sont limitées par leur qualité routière. Sur route, on

peut s'amuser mais il faut se battre contre leurs kilos.

Les européennes n'ont pas les chevaux pour suivre et pechent bien souvent par l'équipement et le confort mais une Ducati Super Sport ou même une poussive Guzzi T3 n'attendent que les deux premiers virages pour donner la leçon à n'importe quel quatre ou six cylindres japonais. Choisissez votre plaisir...

En tous cas notre pourvoyeur de petites annonces aura bien du mal à trouver moto à sa botte s'il n'est pas trop grand, pas trop fort ou s'il aime à rouler en duo avec bagages. Le poids, encore lui, des grosses japonaises, les rend difficiles à manier à l'arrêt tout comme leurs lacunes d'équipement pénalisent les

européennes : béquilles latérales absentes ou inutilisables dans la plupart des cas et parfois, même pas de démarreur électrique (900 Ducati SS).

La grosse moto idéale, vous l'avez vous-même dit, serait une machine de près de 100 Ch et de 200 kg maxi, en d'autres mots une sorte de Honda-Ducati ou de Suzuki-Guzzi...

Bien difficile de trouver ce gros cube pour tous, bien plus, c'est curieux, que pour les autres cylindrées. Faites donc une synthèse rapide des deux dernières années d'essais de Moto Journal. Les meilleurs compromis dans chaque catégorie se désignent tous seuls. En 400 de route ce sont la Honda et la Suzuki à égalité. En 500, la Honda CX est élue sans contestation tout comme en 750 la GS Suzuki, suivie de près, il est vrai par la nouvelle 750 Honda et la 650 Kawasaki. Pour les « hauts de gamme » il nous est impossible de faire un choix aussi catégorique. Ces motos cumulent trop de défauts et de qualités incompatibles, appelez ça de la personnalité si vous voulez.

La BMW R 100 RT, sera la meilleure pour la protection, la Suzuki GS 850 l'emportera pour le confort et le duo, la Honda CBX gagnera le cœur des amoureux de belle mécanique et la Ducati 900 SS sera choisie pour le plaisir sans

concessions. La 900 Honda, avec son auréole de Bol d'Or, est une sorte de compromis entre les deux dernières citées mais ne peut en aucun cas rivaliser avec les deux premières.

## Choisissez votre plaisir

Les japonaises se ressemblent toutes. Avec la 900 Bol, mieux encore qu'avec les autres, grâce à l'excellence des carburateurs à dépression, on peut rouler à 2000 t/mn en cinquième et ré-accélerer sans cognements (mais avec des à-coups copieux de transmission par contre). La Bol d'Or, comme les autres du pays, a un moteur souple mais assez pointu, et le couple semble inexistant aux bas régimes comparé à celui de ces « vieilles » italiennes qui, en sortie d'épingle, vous damment le pion à grands coups de piston. Il est bien plus faible aussi que sur la pourtant moins sportive XS 1100 Yamaha dont on ressent beaucoup plus la poussée. Sur la 900 Bol, la souple-molle, on accélère presque sans s'en apercevoir, les chevaux arrivent en se cachant, petit à petit, et il faut attendre 6000 t/mn pour la grosse cavalerie qu'on utilise en fait, assez rarement. Bien sûr, comme les Suzuki, Kawasaki, Yamaha et autre Honda, la Bol d'Or monte à 10 000 t/mn et ne demande qu'à garder ce régime interdit aux grosses gamelles des bicy-

## ESSAI EN BREF

**Instrumentation** : compteurs lisibles, pas de jauge d'essence. Comodos pratiques.  
**Accessoires divers** : guidon alu original et bonne position. Rétro un poil flous et sur tiges trop courtes. Antivol Neiman peu commode.  
**Béquilles** : latérale avec languette de rappel caoutchouc pratique mais incline trop la moto. Centrale pas trop dure ni trop stable.  
**Finition** : correcte mais moins soignée que CBX.  
**Bagages** : amarrage facile sur dossier fragile.  
**Prise en mains** : facile (sauf pour les petits).  
**Démarrage** : pas de kick, nécessité de débrayer si une vitesse est engagée. Starter au guidon indispensable et pratique.  
**Bruits** : envoutant et discret. Quelques bruits mécaniques aux bas régimes.

## QUALITES MOTEUR

**Vibrations** : sensibles seulement pour le passager et les rétros.  
**Souplesse/reprises** : très souple-molle avec bonnes reprises au-dessus de 6000 t/mn.  
**Performances** : excellentes sans sensations : le piège à permis !  
**Transmissions** : boîte serrée, douce et précise. Chaîne ultra-endurante si graissée. A coups de transmissions en dépit de deux amortisseurs.  
**Freins** : corrects. Irréguliers d'une 900 à l'autre !  
**Pneus origine** : médiocres sur mouillé. Tubeless. Durée moyenne : AV : 11000 km/AR : 6000 km.  
**Eclairage** : bon H4.

## QUALITES ROUTIERES

**Tenue de route** : très bonne avec excellents réglages (très complexes) et pneus neufs. Rapidement dégradée voire inquiétante en usage rapide.  
**Maniabilité** : très bonne. Direction légère n'engageant pas.  
**Duo** : position très fatigante pour le passager (surtout grand). Pas de barre de maintien. Repose-pieds hauts et en arrière. Selle glissante.  
**Confort** : correct pour un grand pilote. Confort et tenue de route incompatibles. Tension nécessaire des ressorts arrière.

## TECHNIQUE

**Entretien courant** : du très cher en usage rapide au presque économique si conduite calme.  
**Conception** : 4 cylindres très modernes avec de beaux efforts d'allègement sur l'ensemble de la moto.



lindres européens. Bien sûr, la 900 Bol est toujours prête à mettre son aiguille à 215/220 km/h et c'est un gros plaisir que de connaître cette possibilité.

La 900 Honda ne s'exprime pourtant pas sur route de façon plus sportive que les autres japonaises, ce n'est pas une Ducati... simplement on peut la rendre sportive. Et c'est un autre plaisir que de savoir qu'avec quelques heures de patients réglages et les béquilles en moins elle peut, tout juste sortir des encombrements, aller gagner sa course de Promosport.

Elle sait tout aussi bien, tout à l'inverse de la Ducati, passer sa journée en ville à se faufiler au ralenti entre les automobiles. Toute sage, douce et maniable. On l'oublie. Elle devient une grosse mobylette utilitaire docile et quand même capable de faire un pied de nez rugissant à la vilaine Porsche qui vous nargue au feu rouge.

Vitesse, accélération, reprise, souplesse, douceur, maniabilité... parfait. Que demander de plus ? La 900 est-elle la moto idéale ? Elle en est en tous cas bien proche sur le papier et nous ne lui reprocherons certes pas de savoir tout faire de 2 à 10 000 t/mn. Roulez donc 1000 km avec passager et bagages sur une 900 SS Ducati et la « moto-baston » se transforme vite en galère. Pourtant certains préfèrent cette anti-japonaise type. Le plaisir ne se mesure pas en chiffres.

### Tout comparer, c'est idiot...

La Honda 900 Bol d'Or peut rallier Lille à Marseille à 180/200 km/h de croisière et le moteur acceptera sans suinter l'huile ni cliqueter. Une européenne y laisserait ses bielles pour moins que cela. Vrai, mais vous savez comme moi qu'avec une 1300, une 1000, une 900, une 750 ou même une 500, avec une européenne comme avec une japonaise, on roule aux mêmes vitesses, allures dictées plus par le pilote que par les possibilités réelles de sa machine, souvent supérieures.

Tout juste aura-t-on plus de facilité avec un gros cube multicylindre, à doubler, en coup de vent, n'importe quel obstacle camionnesque, c'est le plaisir de la réserve mais toute moyenne ou grosse cylindrée est amplement suffisante. Sur autoroute la vitesse agréable est de 150/160 km/h et sur petites routes, les qualités routières, les reprises, le poids et la maniabilité entrent plus en ligne de compte que la vitesse. La plupart des virages se négocient dans les 120/130 km/h (sauf limitation, bien sûr...) et on peut faire de courtes pointes à 160 km/h. Toute moto à partir de 500 cm<sup>3</sup> est capable de cela et ce n'est pas forcément les plus compliquées et les plus grosses qui le feront le mieux.

### Pour « fêlés » spécialistes...

Assez rares sont, tous comptes faits, les vrais mordus de la vitesse, les « fêlés », ceux pour qui le plaisir, avec un P majuscule, est de sentir sa botte frotter sur le bitume à 200 km/h. Ceux-là pardonneront souvent le poids d'une moto, il leur faut la puissance à tout prix et surtout la stabilité à haute vitesse. Les purs préféreront la 900 SS Ducati, le rail, ou la Guzzi Le Mans, à cause de leur extraordinaire rigidité : « *Dommage* » dit Eric Maurice « *l'axe du kick de la Ducati touche tout de suite dans les courbes... mais quelle santé. Avec les gros carburateurs et dix chevaux de mieux ce serait l'idéal. Pas une japonaise ne peut suivre* ». Pourtant la majorité préfère les « grosses », ou, plus exactement, les moins lourdes du club très fermé de 90 Ch et plus. 1000 S



Intégral et démarreur électrique contre cuir noir et Cromwell, deux mondes différents.

Suzuki, Kawa Z R2, Honda CBX et surtout, notre Bol d'Or, « *C'est la plus légère* » dit Alain Leclaire et *j'aime me battre avec cette moto éclectique mais avec trente kilos de moins ce serait la panacée universelle. Pourquoi une usine ne peut-elle faire pour la série ce qu'ont fait Japauto et PEM pour la course d'Endurance ?* »

La 900 Honda se compte bien parmi les toutes meilleures mais pour « fêlés » spécialistes uniquement. Il faut se battre avec la moto qui, dans les grandes courbes, vous impose sa volonté. Par rapport à notre 900 SS Ducati de référence, la super légère, super raide et super précise, la Honda est plus lourde à balancer, lente à prendre sa trajectoire et paresseuse à en sortir. Il faut se battre et c'est quelquefois amusant, mais à condition d'avoir un gros cœur. On peut aller vite, très vite, plus sans doute qu'avec la Ducati mais seulement si les pneus ont moins de 2000 km, et si, vos pressions sont correctes, et si, veinard, vous avez trouvé les bons réglages de suspensions. Que l'une de ces données n'aillent pas et la moto

Choisissez votre plaisir : Sport raide et classique à l'italienne avec la 900 SS Ducati ou Sportive puissante et civilisée à la japonaise avec la 900 Bol d'Or Honda.

Que préférez-vous : vous battre avec le poids et la puissance de la Honda ou enrouler sur le couple d'une Ducati. Et si la route n'était faite que de montagnes le choix serait vite fait mais il y a aussi des villes...



commencera à frissonner de l'arrière et à transmettre ce mouvement à l'avant à partir de 140/150 km/h. Si tout est comme il faut, vous ne ressentirez aucune réaction inquiétante avant 160/170. « *Désagréable, mais rien de dangereux* » dit Alain Leclaire, n'empêche que pour un pilote « normal », qui ne sait jamais si le flou ne va pas se transformer en guidonage catastrophique, ces réactions sont inquiétantes (et malheureusement communes à la plupart des grosses japonaises dites sportives). Pour nous « Moto Journal » le cas est entendu. Une machine comme la GS 750 Suzuki, plus simple, et plus raide, ira peut-être moins vite qu'une grosse, type 900 Honda, super bien réglée mais elle sera moins délicate et elle restera plus longtemps prête à virer honnêtement, vite et sans surprises.

### Et pour le commun

Pour nous, les « normaux » qui ne prenons les grandes courbes qu'à 160 km/h et qui ne posons pas tout par terre dans chaque virage, la 900 Bol d'Or prête beaucoup moins à la critique. Moins facile à balancer que la Ducati et moins précise dans sa trajectoire elle reste saine et d'une très bonne maniabilité comparée à d'autres japonaises.



« *Allez, circulez il n'y a plus rien à voir sur les autoroutes... Direction, les Alpes, le Vercors, l'Ardèche et retour par le Massif Central. Grandes routes interdites...* »

— « *Le pied, cette Bol d'Or ! Je prends des angles pas possibles, je suis à la limite, la machine gigote sur les bosses et fait bravo entre les virages mais je la domine... Et puis, merde !... juste derrière, quasi impossible à décoller à moins d'attaquer comme un malade, il y a cette poussive Guzzi T3, qui plafonne à 156/160... tout juste si le pilote fume pas en roulant. Il freine à peine, accélère peu, balance le V twin en pensant à autre chose, et... il suit, relax et sans bravos...* »

— « *Ah si elle avait un moteur, celle-là, ce serait la reine « rêve son pilote le Guzziste » n'empêche que je m'embête avec ce moulin triste, j'aimerais mieux me battre avec une grosse japonaise ou déposer tout le monde avec la Ducat' »*

Suffit de s'entendre. La 900 SS, elle, est une vraie sportive sans concessions, pas une bonne bonne-à-tout-faire comme la Honda. Même le père F-M D s'amuse tellement avec qu'il en oublie son tour de reins dans le Vercors mais, plus tard, pour profiter du paysage en tout confort, c'est la GS 850 Suzuki pressibouton qu'il choisira.

Eh oui, les grosses japonaises, chacune avec sa propre personnalité, sont bien pour la balance tranquille mais, dès que les petites départe-

mentales viroleuses vous échauffent un peu, on doit profiter au maximum de leur poignée de gaz, de leur embrayage super doux et de leur boîte précise pour suivre les italiennes, sportives ou non. Encore s'est-on arrêté autant de fois que nécessaire pour régler les suspensions de la Honda au petit poil mais les pneus s'usent au fur et à mesure de l'essai et tout se dégrade. Veux-tu prendre un virage en enroulant, la 900 devient toute floue et se tremousse de l'arrière, tu freines sur l'angle, elle se relève... Alors on est forcé de conduire en fonction de ces réactions. Les italiennes enroulent en douceur tandis qu'avec la Honda (comme avec la 1300 Kawa ou la 850 Suzuki qui nous accompagnent) on freine plus à l'entrée du virage qu'on prend tout en accélération. Pif, paf, entre les deux la Honda revenue en force veut aller tout droit et fait bravo du guidon ; il faut la violer, encore. Les deux italiennes sont plus dociles et obéissent sans broncher, sans se redresser et sans applaudir.

### En course c'est différent

Je vois d'ici votre déception et votre incrédulité. Nous avons publié un premier essai de la 900 Honda, enthousiaste, en course cette Bol

La fourche était trop molle pour les virages et les bosses des alpes. Solution : mettre un peu plus d'huile ou mélanger à part égale Dextron ATF et huile moteur.



d'Or rafle toutes les palmes des courses de promotion, et nous n'arrêtons pas de la critiquer — comme nous avons critiqué d'ailleurs toutes les grosses motos japonaises qui ont été l'objet de longs essais. Elles sont, pourtant toutes quasi parfaites, chacune dans son genre mais 250 kg ou plus et de 90 à 100 Ch, c'est plus que n'en peuvent supporter longtemps les gommages et les suspensions actuelles.

Sitôt que le pneu arrière commence à avoir sa bande de roulement usée (1500 ou 2000 km, c'est ça la puissance), il prend un profil carré, qui associé au profil rond de l'avant, fait bien mauvais ménage. Notez en passant qu'on peut obtenir le même résultat, pour les vicieux, avec deux pneus neufs, en montant à un bout un profil bas et rond type Michelin par exemple et, à l'autre bout, un profil plus triangulaire type Dunlop K 81. Et puis, il y a les pressions, et puis il y a l'alignement des roues et puis il y a ce casse-tête de réglage de suspension... et, la plupart du temps, la bonne grosse japonaise perd une bonne partie des qualités initiales.

En course c'est différent, tout comme cela l'est avec une moto qui nous arrive parfaitement préparée et réglée par une usine. A tel point que nous avons utilisé trois 900 Bol d'Or différentes prises chez Honda France sans réussir à retrouver l'état parfait de la première Bol d'Or essayée, qui arrivait par avion de l'usine japonaise fin prête et réglée.

En course, le problème est aussi tout autre. D'une part, on n'a pas à choisir un compromis de réglage de suspension qui satisfait à différents types de route mais un réglage, raide, spécifique au profil d'un circuit. D'autre part, les pneus s'usent ici, non plus sur la bande centrale mais surtout sur les côtés. Ils gardent donc un profil rond et si la tenue de route se dégrade au fil des tours, c'est dans des proportions nettement moins importantes uniquement parce que la gomme en s'échauffant perd une partie de son adhérence.

### Super pompes

Il faut dire qu'avec ses amortisseurs complexes montés sur la 1000 CBX et la 900 Bol d'Or Honda a gagné le gros lot. Cinq positions de tension du ressort, trois positions de réglage de l'amortissement en détente (molette du haut) et deux possibilités de réglage en compression de l'amortisseur en compression (en bas)... cela fait vingt-neuf possibilités de mauvais réglages et une bonne solution. Sans compter que ces « merveilles » coûtant sans doute plus cher que des amortisseurs plus simples il semble qu'on ait économisé sur la réalisation. 10 000 km de routes pas trop bonnes et ce n'est même plus la peine de rechercher le bon réglage, vous n'avez plus qu'une super pompe à vélo. Avant ma foi, si vous savez, vous, quand il faut régler la compression, la détente et la tension du ressort, le tout en fonction de la viscosité et de la quantité d'huile dans la fourche avant, prenez vite une licence, vous avez l'étoffe d'un pilote.

Faute de chercher le bon réglage pour chaque type de bosse et de virage en fonction de la charge de la moto, de la vitesse, de l'adhérence du sol et de l'âge du capitaine, on fait comme si on avait des amortisseurs normaux, et on roule constamment avec le compromis le plus satisfaisant. En conduite plutôt rapide sur route sinueuse comme sur autoroute, le mieux que nous ayons trouvé est : 2e cran en détente, 2e cran en compression, 4e cran de tension de ressort en duo et 3e en solo. Pour la fourche les 175 cm<sup>3</sup> d'huile Dextron ATF préconisés donnent souvent une suspension trop souple. On peut soit mélanger à parts égales Dextron et huile moteur 20/40, ce qui exige un remplacement de l'huile assez fréquent car l'huile moteur se dégrade ; soit se procurer



auprès des rares marques qui les commercialisent (Bell Ray et Elf) des huiles de fourches plus épaisses. De ces essais et des qualités connues de la 900 Bol d'Or une fois bien réglée, il ressort en tous cas que la rigidité du cadre n'est pas à mettre en cause pour les problèmes de tenue de route mais essentiellement les suspensions, le bon état des bagues métallo plastiques sur lesquelles s'articule le bras oscillant et les pneus.

#### Freinage : de l'extraordinaire au correct

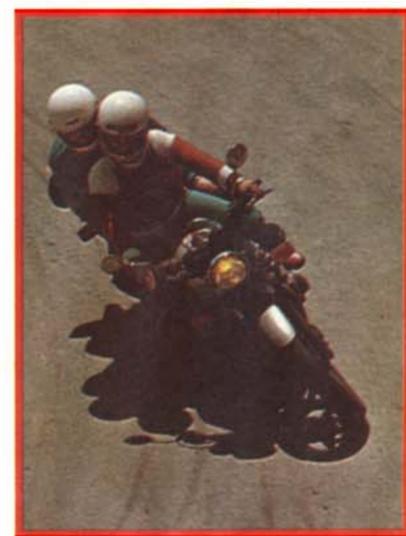
La 900 Honda freine bien. Point. Et pourtant comme elle pourrait freiner mieux car si nous établissons un ordre parmi les grosses cylindrées essayées ces derniers temps elle n'arriverait qu'en cinquième position. La première est tenue bien sûr par les Guzzi 850 et 1000. Non seulement les trois disques sont des plus efficaces et progressifs sous la pluie comme sur le sec mais le dispositif de couplage avant-arrière est vraiment extraordinaire et permet dans tous les cas à un pilote moyen de freiner beaucoup plus fort qu'avec une action classique indépendante sur les disques avant et arrière.

Secondes au hit parade, c'est plus récent, les Kawa 1300 et 1000 à cardan avec des étriers similaires à ceux de la Honda mais de nouvelles plaquettes tout métal qui rendent caduque tout ce qui a existé auparavant. On freine mieux encore qu'avec des Brembo à disque fonte (qui rouillent).

Troisième et quatrième position : presque ex-aequo, la Ducati (et toutes les machines équipées en Brembo disque fonte) et la Suzuki. Un désavantage sur la première : les disques rouillent après un certain temps et freinent mal au début à cause d'un nouveau traitement de surface justement destiné à les empêcher de rouiller. Un désavantage pour la seconde, bien qu'excellents ces disques inox ont quand même un temps de réponse plus long sous la pluie que les disques fonte.

La Honda, enfin, correcte mais moins bonne que les machines suscitées, semble être bien

Avec son gros bouchon proéminent qui nécessite deux opérations pour s'ouvrir, le réservoir n'aime pas trop les sacs d'autant plus qu'il est assez malaisé de passer une sangle ou un sandow en dessous. Le dossier de selle par contre se charge volontiers mais nous bénissons les constructeurs le jour où ils réinventeront le petit porte-bagage pratique ou plus simplement des points d'ancrage prévus sous le dossier et une protection sur le dessus.



Domage, en duo, la 900 Honda inérite vraiment son appellation de sportive.

#### Duo, bagages, voyages et confort

Notre 900 Bol d'Or est peut-être l'un des meilleurs compromis pour une utilisation touristico-sportive mais elle n'aura pas la palme de la meilleure voyageuse. Nous ne parlons pas ici de son autonomie mais de ses aptitudes à emmener amis et bagages. Enfin, comme pour le reste tout dépend du côté où on se place. Face à l'école italienne, la Honda a une selle notoirement plus confortable et mieux rembourrée que celles de la Guzzi et surtout de cette fausse monoplace de 900 SS Ducati qui essaie de se faire passer pour une biplace. Par contre le passager de la Honda qui n'a rien pour se tenir, une selle glissante, et des repose-pieds trop hauts et trop en arrière, n'a pour seule solution que de s'affaler sur le pilote. Pas toujours désagréable, mais du coup le pauvre est en appui sur les poignets, glisse sur l'avant et, s'il est grand, va se cogner les tibias sur les arêtes des cylindres. Enchainons. Du coup tout le poids se reporte sur l'avant et la 900 prend une lourdeur dans la direction quasiment insupportable. Bon, passons de l'autre côté de la barrière et jugeons cette Bol d'Or à deux par rapport à ses concurrentes japonaises.

On ne les passera pas toutes en revue, examinons-nous seulement sur la 850 GS Suzuki qui, là

encore, continue d'affirmer ses prétentions au Grand Tourisme en étant la plus confortable en duo (rien ne manque) et l'une des plus pratiques à charger tant sur le réservoir à dessus plat, que sur le dossier arrière.

Notez que la Honda n'est pas mal non plus pour la possibilité d'emmener des bagages. Grâce aux deux poignées latérales de béquillage, on peut facilement arrimer un gros sac de réservoir sur le dossier (tant pis pour la ceinture et la fragile bande de décor... à quand une protection caoutchouc) mais le réservoir, avec sa grosse nervure centrale joue moins volontiers le rôle de support et la sacoche qu'on y accroche assez péniblement a tendance à tourner.

En solo, la 900 Bol d'Or reste une moto confortable, plus sportive en cela qu'une 850 Suzuki par exemple mais considérablement moins que la 900 SS Ducati. Le tout est que le pilote mesure au minimum 1,65-1,70. A partir de là, tout va. On trouve bien sa position, les repose-pieds assez hauts et en arrière et le petit guidon réglable d'avant en arrière sont bien adaptés à une conduite rapide en position légèrement effacée. La selle est, ma foi, bien dessinée et suffisamment rembourrée, la suspension avant plutôt trop souple n'en sera pas critiquée pour le confort mais par contre la forte tension des ressorts arrière qu'on doit adopter pour une bonne tenue de route est parfois durement ressentie par votre fondement.

irrégulière. Il arrive en effet assez fréquemment que certains disques soient très très légèrement voilés et perdent de là une bonne partie de leur efficacité. (Pourtant, on ne peut pas dire que ce ne soient pas des disques massifs...).

#### Eclairage : du correct au médiocre

Les motos modernes, dans leur majorité, éclairent bien, par rapport aux anciennes mais restent notoirement sous développées quand on sait ce que peuvent donner des techniques plus modernes. Le H4, bien, et dans le genre, après la 1100 Yamaha (le meilleur faisceau), la 900 Honda possède un des plus efficaces mais

comparez donc avec un Amplilux à double ampoule (Marshall, env. 300 F) comme celui monté en série sur... la 350 Motobécane !

#### Transmissions : de l'étonnant à la perfection

Etonnant, ce sont les nouvelles chaînes à joints toriques qui équipent la quasi totalité des gros cubes japonais. Elles coûtent cher mais ont une durée de vie qui était impensable avec les chaînes classiques. 20 à 25 000 kilomètres parfois plus pour les calmes. Même en course on couvre maintenant 24 heures sans changer une chaîne. Une telle chaîne ne doit être retendue sur la 900 Honda que tous les 2 à 3000 kilomètres mais attention, son appella-

tion de chaîne autolubrifiée est... faut graisser une chaîne à joints toriques sous peine de la voir se dégrader très rapidement, et de risquer une casse avec toutes les conséquences dramatiques que vous pouvez supposer. Cela dit, la Honda n'est pas, loin de là, exempte d'à-coup de transmissions désagréables quand on remet les gaz en courbe. Finie la légende du cardan plus raide, une 850 Suzuki a une transmission moteur-roue arrière beaucoup plus souple qu'une 900 Honda. Mieux vaut sans doute ne plus parler ici des Italiennes. Correct le cardan de la Guzzi est quand même moins souple que celui de la Suzuki et associé à une boîte beaucoup moins agréable tandis que la Ducati nous fait honte en conservant une ridicule chaîne classique et étroite de surcroît.

# TECHNIQUE

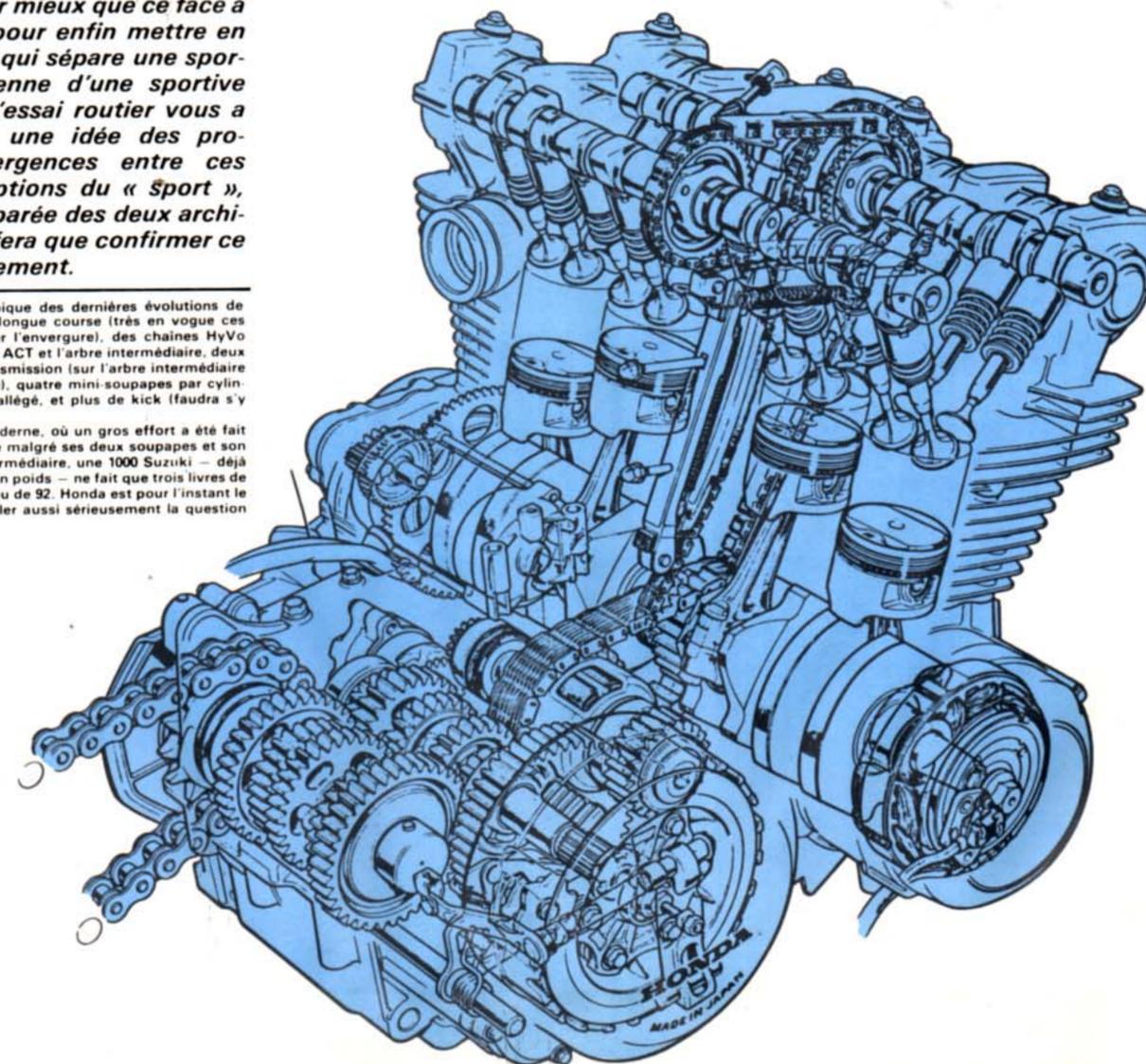
## une (ou deux) certaine idée du sport

Par Didier GANNEAU

*Oh, la jolie confrontation ! On ne pouvait rêver mieux que ce face à face direct pour enfin mettre en évidence ce qui sépare une sportive européenne d'une sportive japonaise. L'essai routier vous a déjà donné une idée des profondes divergences entre ces deux conceptions du « Sport », l'étude comparée des deux architectures ne fera que confirmer ce superbe isolement.*

Quatre cylindres typique des dernières évolutions de cette architecture : longue course (très en vogue ces temps-ci pour limiter l'envergure), des chaînes HyVo silencieuses pour les ACT et l'arbre intermédiaire, deux amortisseurs de transmission (sur l'arbre intermédiaire et en sortie de boîte), quatre mini-soupapes par cylindre, un embrayage allégé, et plus de kick (faudra s'y faire).

Un beau moteur moderne, où un gros effort a été fait sur le poids, puisque malgré ses deux soupapes et son absence d'arbre intermédiaire, une 1000 Suzuki — déjà bien travaillé question poids — ne fait que trois livres de moins : 90,5 kg au lieu de 92. Honda est pour l'instant le seul japonais à fouiller aussi sérieusement la question du poids.



**Moteur**

Crac, tout de suite, le choc : sensiblement le même rapport poids/puissance pour ces deux moteurs, mais c'est à peu près tout ce qu'ils ont en commun... avec une fameuse santé !

D'un côté, l'architecture la plus répandue (sinon commune ?) aujourd'hui, un quatre cylindres transversal, double arbre, avec quand même un petit quelque chose en plus sur ses camarades (les 16 soupapes), et une petite coquette pour qu'on le reconnaisse (les cotes longue course). Son truc à lui, c'est

Dans la grande lignée des casse-têtes japonais, revoici les amortisseurs-gag : une coupelle en haut pour régler la détente, un levier en bas pour la compression : avec les ressorts, ça fait trente combinaisons possibles.

La technique est simple, un peu trop même : en agissant sur la coupelle (ou le levier), on présente les orifices diversement calibrés des rondelles dans l'écoulement d'huile, ce qui freine plus ou moins cet écoulement.

la puissance pure : 95 chevaux. Et finalement, ça vaut peut-être mieux pour lui, parce que cette puissance il la paie sur la bascule : un vilebrequin de cinquante centimètres, un bon gros arbre intermédiaire, seize tulipes dans la tête et tout plein d'organes multipliés par quatre, c'est même un petit miracle si tout cela ne fait finalement « que » 92 kilos. Le miracle est vite éclairci à la vue de l'intense travail dont il résulte : ça n'atteint quand même pas les sommets de la CBX (qui, elle, est franchement rognée de partout), mais arbres à cames ou embrayage tous bien évidés, témoignent du soin apporté à ce chapitre. Ce qui ne retire rien aux inconvénients de la chose : bien que parmi les plus étroits de sa catégorie (merci la longue course !), ce moulin présente toujours au vent une surface frontale importante qui associée au poids de la bête n'est certainement pas pour rien dans la consommation très supérieure de cette moto (en gros, 60 pour cent de plus que sa rivale à 140 km/h) : quand

on sait qu'à 90 %, l'essence que vous bouffez sert à vaincre la résistance de l'air, il ne faut plus s'étonner de l'appétit de nos grosses quatre pattes (ne parlons pas des six cylindres !), malgré leurs tous beaux carburateurs à dépression.

En face, un V twin unique dans la production moto, dernier bastion d'une distribution desmodromique aujourd'hui passée de mode, plein de charmes bien personnels (commande de distribution par arbre, arbres de boîte superposés), étroit donc placé bas dans le cadre (la maniabilité appréciée), pas vraiment puissant mais « généreux » et léger : 70 kilos, avec un couple qui ne doit pas rien à des cotes longue course mais plutôt à de bonnes grosses gamelles... qu'on démarre à la main ! Ça, dame, croyez pas que pour ce poids on va vous offrir un démarreur, quand même ! Pas plus d'ailleurs que de beaux vernis sur l'alu des carters : une 900 SS, Monsieur, on ne la sort pas par temps de neige salée. Et comme de toutes

façons, c'est le genre de moto qu'on ne revend pas, ce n'est vraiment pas la peine de râler contre la qualité des chromes et de la peinture : estimez-vous déjà heureux qu'elle ait daigné vous choisir ! Et consolez-vous de sa pauvre petite chaîne (un point à Honda) avec son beau système de tension...

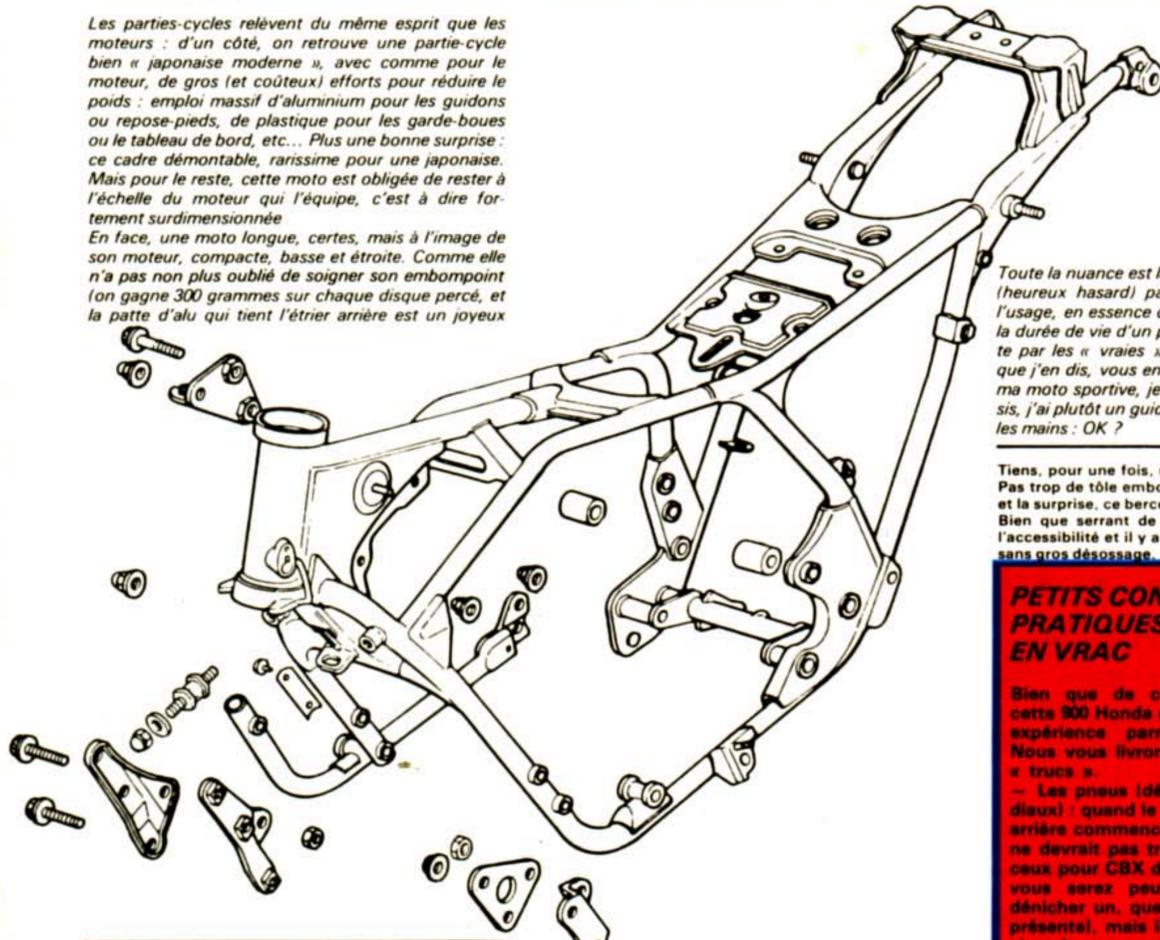
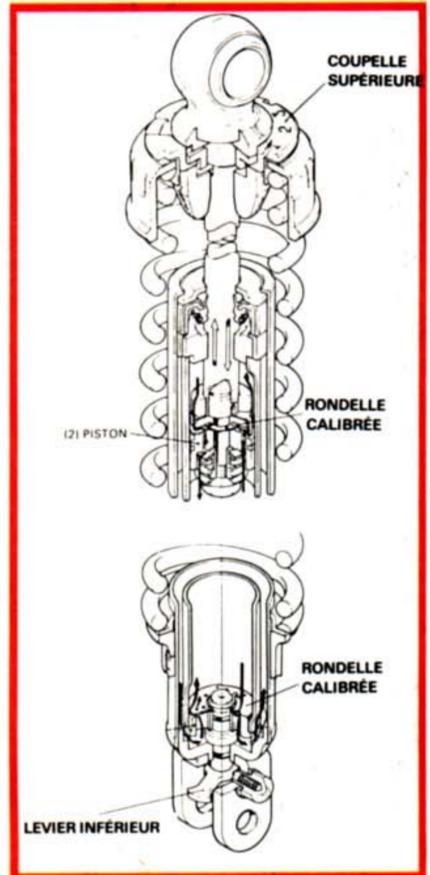
**Partie-cycle**

Les parties-cycles relèvent du même esprit que les moteurs : d'un côté, on retrouve une partie-cycle bien « japonaise moderne », avec comme pour le moteur, de gros (et coûteux) efforts pour réduire le poids : emploi massif d'aluminium pour les guidons ou repose-pieds, de plastique pour les garde-boues ou le tableau de bord, etc... Plus une bonne surprise : ce cadre démontable, rarissime pour une japonaise. Mais pour le reste, cette moto est obligée de rester à l'échelle du moteur qui l'équipe, c'est à dire fortement surdimensionnée.

En face, une moto longue, certes, mais à l'image de son moteur, compacte, basse et étroite. Comme elle n'a pas non plus oublié de soigner son embout point (on gagne 300 grammes sur chaque disque percé, et la patte d'alu qui tient l'étrier arrière est un joyeux

piéd de nez à l'énorme barre d'acier qui compresse celui de la Honda), elle se permet un petit extra : son carénage. Quand cette petite folie au Japon ? On les réunit en revanche dans un même « ouh ! » final de réprobation pour leurs suspensions : l'orientale se trimbale des usines à gaz sans intérêt, qu'on lui pardonne vite cependant après avoir pra-

tiqué les bouts de bois typiquement transalpins de sa concurrente. Au pays des aveugles... même si le plaisir de piloter retrouvé fait oublier à beaucoup leurs vertèbres meurtries ! Alors, ces trente et quelques kilos de différence, un miracle ? Evidemment pas, mais plutôt la conséquence d'un choix fondamental : la performance objective, chiffrée, ou « l'autre », celle qu'on vit.



Toute la nuance est là, la performance vécue passant (heureux hasard) par une économie appréciable à l'usage, en essence comme en pneus. Sans compter la durée de vie d'un permis, spectaculairement réduite par les « vraies » performances ! Alors, moi, ce que j'en dis, vous en faites ce que vous voulez, mais ma moto sportive, je crois bien que quand je la choisissais, j'ai plutôt un guidon qu'une fiche technique entre les mains : OK ?

Tiens, pour une fois, un cadre japonais un peu original. Pas trop de tôle emboutie, un dessin pas vraiment laid, et la surprise, ce berceau droit démontable façon Guzzi. Bien que serrant de près le moteur, il n'entrave pas l'accessibilité et il y a moyen de travailler sur le moteur sans gros désosage.

**PETITS CONSEILS PRATIQUES EN VRAC**

Bien que de commercialisation récente, cette 900 Honda dispose déjà d'une certaine expérience parmi les concessionnaires. Nous vous livrons ici quelques-uns de ces « trucs ».

— Les pneus (déjà décidément devenus primordiaux) : quand le besoin de changer de pneu arrière commencera à se faire sentir (ce qui ne devrait pas trop tarder), distinguez bien ceux pour CBX de ceux pour 900. D'accord, vous serez peut-être bien content d'en dénicher un, quel qu'il soit (vue leur rareté présente), mais il convient de ne pas panacher. La carcasse des pneus de CBX est en effet plus rigide, à base de polyester et de nylon, et dotée d'un « pli » supplémentaire, ce qui fait que ce pneu s'accorde plutôt mal avec un avant de 900. Et réciproquement (avant de CBX et arrière de 900). Donc vigilance.

— Les pneus (bis) : on trouve actuellement en magasin, à défaut de monts d'origine, des K81 tubeless dans la dimension adéquate pour cette 900. Le hic, c'est que ces K81 sont des pneus série H, pour lesquels Dunlop n'autorise que des vitesses inférieures à 210 km/h. Donc, là encore, méfiance : je sais que l'état de manque peut vous conduire à acheter n'importe quoi, mais les pneus préconisés pour ces grosses Honda sont impérativement des séries V, et vous vous exposez à de lourds désagréments si cette règle n'est pas respectée.

— La tension de chaîne de distribution, de construction différente de la 750, doit être effectuée tous les 2 500 km. Le truc, c'est que la vis de réglage est relativement fragile, et que si elle vient à casser dans le bloc, il vous en coûtera 1 500 F. Le mieux est donc de laisser cette responsabilité à votre concessionnaire, qui pour une somme dérisoire (sinon même pour rien) effectuera ce réglage pour vous.

— Enfin, le choix des bougies : d'origine sont montées des CR8ES. Si l'on monte des DR8ESL, comme sur la 750 et la CBX, il semble (au vu des premiers modèles vendus) que cela puisse provoquer des fentes, ou même des trous dans les pistons. Cela, naturellement, exclusivement en utilisation (très) intensive.

**Là où le Tubeless blesse...**

Je vous l'ai déjà dit dans MJ 387 : le tubeless, c'est l'avenir. Gain de poids, d'agrément (au montage comme en réparation), de sécurité (de par son dégonflément progressif là où un pneu « normal » éclaterait), plus de valves arrachées, il a vraiment tout pour lui, le fourbe. Même qu'en cas de crevaison et pour peu que le clou reste en place, vous êtes pratiquement assuré de rentrer chez vous : juste un petit coup de pompe de temps en temps, la pression ne chutant que très lentement dans ce cas (le clou colmatant de lui-même son orifice).

Mouais, seulement il a encore une grosse tare : il est jeune. En clair, ça veut dire que du Japon, on nous inonde de motos (nouvelles montées en tubeless, alors que rien n'est prévu ici bas pour le recevoir. On savait déjà l'après-vente quelque peu défaillant pour les nouvelles motos (les pièces n'arrivant que plusieurs mois après commercialisation effective), le mal s'étend désormais aux pneus : on en a eu un avant goût avec les premières roues arrière de 17 pouces (ou avant de 23 pouces), aujourd'hui ça devient franchement dramatique.

Car le marché commence à être bien garni : déjà toutes les Honda plus de 500, les nouvelles grosses Kawasaki, incessamment Suzuki, bientôt peut-être Yamaha, la demande va (et ira) croissant, surtout quand on connaît l'espérance de vie d'un pneu arrière de grosse japonaise moderne. Or que nous propose-t-on pendant ce temps ? Les manufacturiers piétinent et Honda-France, actuellement seul dépositaire en France de ce type d'enveloppes est en rupture de stock permanente. Cela sur Paris. Je vous épargne les affres du propriétaire ardéchois d'une CBX...

**Petits conseils en forme de proposition.** Devant cette situation, il est de toute première instance :

- Que soit fourni avec chaque moto le kit de réparation (il existe : c'est une sorte de jeu de rustines), ainsi que les petits cavalliers protecteurs de jante. Ceci pour éviter l'immobilisation de la moto pour une simple crevaison et l'endommagement des jantes (en alliage léger) par un démonte-pneu par trop agressif.
- Que les manufacturiers — dont on comprend (à défaut de l'excuser) l'inertie devant la flamme d'un marché — se mettent d'accord sur l'éventualité de monter un pneu « normal », chambre,

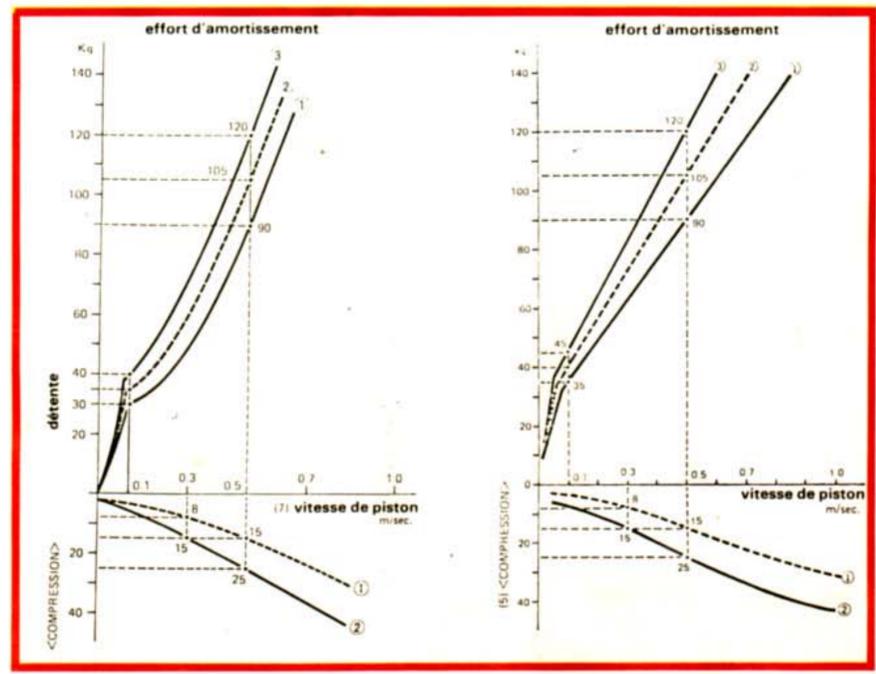
sur une jante tubeless. Car leur position sur ce point demeure assez floue : Honda et Suzuki semblent le tolérer, tandis que Michelin vous en dissuade fermement. En revanche, ils sont dans l'ensemble d'accord pour tolérer le montage d'une chambre dans un pneu et une jante tubeless (moyennant à l'occasion un réducteur de trou de valve, aisément disponible), mais cela ne résout en rien le problème de l'usure toute bête du pneu. Usure qui, est-il besoin de le rappeler, peut survenir un mois après l'achat dans le cas d'une utilisation intensive...

Il est de toutes façons plus que temps pour les constructeurs et manufacturiers de mettre fin à ce douloureux cas, notamment en ce qui concerne l'approvisionnement en deuxième monte : le motard a déjà suffisamment d'occasions par ailleurs de se croire pigeonné, ce mini-scandale pourrait bien être la goutte d'eau qui met le feu aux poudres...

D.G.

PS : petit retour sur la 900 Honda en particulier, pour adoucir votre peine : l'extraction de la roue arrière est à peu près pratique, le bras oscillant étant ouvert à l'arrière. Ce qui ne retire absolument rien à notre cahier de doléances.

Les courbes d'amortissement comparées de la CBX (à droite) et de la 900 (à gauche) font apparaître un amortissement un poil plus doux sur la 900 aux faibles vitesses de piston (pour les petits chocs donc).



D.G.

**Coût de l'entretien : 300 F/1000 km. L'excès peut amener le raisonnable**

4 000 F par an d'assurance, parfois plus, et l'essence, et l'entretien... une grosse moto coûte très cher. Mais du point de vue du portefeuille, laquelle choisir de la Japonaise ou de l'Italienne, de la 900 à la 1000 cm<sup>3</sup>, de celles à chaîne à celles à cardan ?

Nous avons déjà vu que pour la consommation les différences peuvent être énormes entre deux mécaniques de conception différentes. Pour le reste de l'entretien les calculs sont plus complexes car le chiffre final dépend souvent plus du pilote que de la moto.

Le problème majeur de toutes ces grosses et lourdes Japonaises est l'usure des pneus. C'est régulier, au cours de nos essais, la Honda 900 Bol d'Or comme la 850 Suzuki, la 1000 CBX et d'autres du même genre usent un boudin arrière en 2500/3000 kilomètres et un avant en 8/9000. Il s'agit là d'une utilisation sportive rapide comprenant souvent une journée dramatique pour les gomme à Montlhéry. En moyenne, nous disant les concessionnaires, vous allez souvent jusqu'à 15000 km avec un pneu avant et parfois jusqu'à 10000 avec l'arrière. Essayons donc de chiffrer le coût moyen de l'entretien sur la 900 Honda Bol d'Or.

- \* Pneu avant : moyenne 11000 km - coût 270 F + montage = env. 320 F soit 29 F/1000 km.
- \* Pneu arrière : moyenne 6000 km - 331 F + montage = env. 380 F soit 63 F/1000 km.
- \* Chaîne de 20 à 25000 km, moyenne 22500 km - changement avec pignons env. 800 F - 36 F/1000 km.
- \* Révisions tous les 5000 km : cartouche d'huile, bougie, réglage de soupapes (les pastilles sont gratuites) - temps conseillé 3 h + 30' pour les soupapes. Env. 200 F soit 40 F/1000 km.
- \* Amortisseurs arrière : 500 F x 2. A changer tous les 15 000 km maxi si on en juge d'après les dégradations rapides constatées au cours de nos essais. Coût : 1 000 F soit 66 F/1000 km.
- \* Plaquettes de freins avant : 12 à 15000 km - 110 F env. + 50 F de main d'œuvre. Coût : 160 F. 12 francs/1000 km.
- \* Plaquettes de freins arrière : 20000 km minimum. Environ 100 F soit 5 F/1000 km.

- \* Entretien embrayage et allumage : négligeable.
- \* Divers : disons une ampoule de phare et une de stop tous les 5000 km soit 42 F + 5 F = 47 F - 9 F/1000 km.
- \* Vidanges : 4,5 L d'huile/5000 km soit env. 150 francs - 30 F/1000 km.

**Total aux 1000 km : 300 F d'entretien en moyenne** qui, en usage rapide peuvent se transformer en près de 500 F.

Et justement cette différence de coût due au style de pilotage change tout. Une grosse japonaise de 850 à 1000 cm<sup>3</sup> menée bon train coûtera beaucoup plus cher qu'une moto plus légère et (ou) moins puissante, sportive italienne, style 900 Ducati ou plus petite cylindrée japonaise de 500 à 750 cm<sup>3</sup>.

Par contre si cette même 900 ou 1000 japonaise est conduite en souplesse et sans excès, tout change et elle devient même curieusement plus raisonnable et souvent moins coûteuse que des motos de plus faibles cylindrées munies d'une chaîne standard à usure rapide (850 Honda) ou demandant plus de réglages.

Sur les anciennes 750 Honda simple arbre, par exemple, la chaîne s'usait beaucoup plus vite, la révision demandait une heure de plus et on devait compter avec les réglages de rupteurs (live l'allumage électronique), et les changements de condensateurs.

Par contre, il est évident qu'une 850 Suzuki, une 1000 Kawa à cardan ou a fortiori une 500 CX Honda et une 850 Guzzi toute simple, coûtent encore moins cher. Si perfectionnées que soient les nouvelles chaînes à joints toriques, il faut tous les jours les changer de temps à autre et elles ne sont pas dorées. D'autre part, les deux derniers modèles cités, bicylindres culbutés, sont beaucoup plus simples à régler donc moins chers à l'entretien.

**PERFORMANCES MAXI ET MINI...**

« Les réglages, les réglages... » c'est le leit motiv de cet essai comme d'ailleurs pour toutes les grosses cylindrées hyper puissantes et on ne peut qu'en reparler à propos des performances maxi. Il est évident qu'une 900 au mieux de sa forme avec un pneu neuf peut atteindre sur piste plane environ 225 km/h — et couvrir le 400 mètres départ arrêté en 12" et quelques centièmes. (Elle a fait, dit-on, 12"09 aux USA). Elle peut le faire, bravo ! Seulement nous ne parlons pas ici des possibilités mais des mesures réelles relevées à Montlhéry avec un bon pilote (Christian Léon !) mais un pneu arrière un peu usé qui patinait et le béton lisse de l'anneau.

Quant à la vitesse maxi, si on lui rajoute la perte d'environ 3 % due à l'anneau de Montlhéry (la distance est mesurée sur une ligne médiane et on tourne légèrement au-dessus à hautes vitesses) on obtient 221 km/h. Réglages utilisés sur l'anneau : pression des pneus AV : 2,4 kg/cm<sup>2</sup>, AR : 2,7 kg/cm<sup>2</sup>.

Amortisseurs arrière : détente : 2 compression : 2 ressorts au plus comprimé.



Beaux guidons dural réglables, beaux compteurs lisibles, et beaux commodos pratiques. Certains regretteront une jauge à essence et un témoin de charge de batterie absents. La boîte à fusible maintenant traditionnellement sur le té de Fourche s'ouvre avec un tournevis et comprend quatre fusibles bien répertoriés (merci Honda pour l'étiquette en français) et un de rechange.

Par contre ne cherchez pas de position blocage de la direction à la clé de contact, ce luxe est réservé aux Mondistes américains et il nous faut nous contenter du classique et malcommode Neiman sur la colonne de direction.

La garde au sol de la 900 est amplement suffisante et il faut vraiment le faire exprès pour racler le bitume.



**CONSUMMATION**

Au prix actuel du super, la consommation commence à avoir une sacrée importance. Rassurez vous la 900 Bol d'Or n'est pas des plus gourmandes, en moyenne un bon litre de moins que sa grande sœur la CBX, la même chose qu'une 850 GS Suzuki mais souvent près du double de la Ducati SS. Le tableau ci dessous vous permet de comparer les consommations des machines très différentes essayées ensemble.

	900 Honda	900 SS Ducati	850 GS Suzuki	850 T3 Guzzi
à 90/100 km/h	6,2 L/100	-	6,3 L/100	5,5 L/100
à 140 km/h	8,0 L/100	4,2 L/100	7,7 L/100	7,4 L/100
160 et plus	9,5 L/100	7,6/100	9,0 L/100	8,4 L maxi

La consommation en huile moteur a été insignifiante au cours de notre essai.

Côté autonomie la 900 décoit au départ car on a tendance à refaire le plein dans les premiers kilomètres après avoir passé la réserve. Erreur, celle-ci est de 4,5 L (pas entièrement utilisables toutes fois) et autorise de 40 à 50 km. Tandis que les premiers 15,5 L du réservoir permettent 200 km en usage normal et 155 en usage très rapide sur autoroute. A noter encore que l'augmentation de la consommation en duo avec bagages est pratiquement négligeable : plus, 0,5 L/100 km en moyenne.

**LES CHIFFRES MOTO JOURNAL**

**Poids vérifié tous pleins faits :** 251 kg. Avant : 119,5 kg = 47,6 % ; arrière : 131,5 kg = 52,4 %.  
**Mesures au banc Souriau :** mesures effectuées avec un pneu arrière de CBX, qui, d'après Honda, amène une réduction de près de 10 km/h de la vitesse maxi.  
**Puissance à la roue arrière :** 66 Ch  
**Vitesse simulée correspondante :** 212 km/h  
**Régime lu au compte tours :** 9100 t/mn  
**Reprises simulées en 5e :** à 400 m départ lancé à 90 km/h couvert en : 8"34, 400 départ lancé à 120 km/h couverts en : 7"71.  
**Consommation-autonomie à 90 km/h :** 6,2 L/100 km, autonomie : 250 +

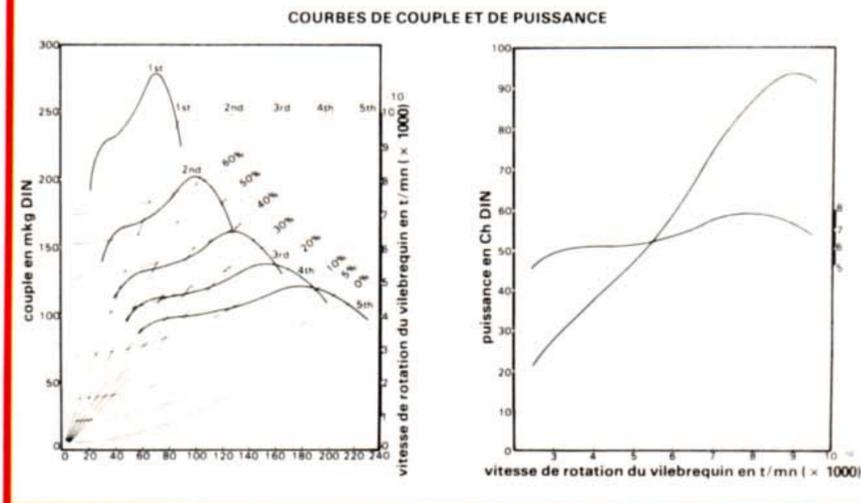
réserve 65 km.  
**à 140 km/h :** 8,0 L/100 km, autonomie : 195 + 50 km  
**maxi relevé :** 10,21/100 km, autonomie : 152 + 40 km  
**duo + bagages :** + env. 0,5 L entre 120 et 140 km/h.  
**Performances Montlhéry**  
 Pilote Christian Léon.  
**Accélérations 0-200 m :** 7"8 ; 0-400 : 12"5  
**Vitesse maxi assis :** 203 Km/h (à env. 8800 t/mn)  
**Vitesse maxi couché :** 214 km/h (à env. 9500 t/mn).

**FACE AUX AUTRES**

Cet essai n'est pas tout à fait ordinaire et le « face à la concurrence » non plus.

Il s'agit non pas de comparer des motos similaires mais de chercher celle qui vous convient parmi tous les gros cubes, de la 750 à la 1300, de l'italienne à la japonaise.

C'est pourquoi nous y avons mis face à face des motos susceptibles de convenir au même type de motard comme la 900 Honda et la 1000 Suzuki et des engins d'esprit totalement différent comme la XS 1100 Yamaha, la Laverda et la Ducati. A vous d'en tirer les conclusions et... bon choix.



Marque	HONDA	HONDA	DUCATI	MOTO GUZZI	KAWASAKI	KAWASAKI	LAVERDA	SUZUKI	YAMAHA
Modèle	900 Bol d'Or	1000 CBX 6	900 SS	850 Le Mans 2	1000 Z1R	2 1300	1200	1000 GS	XS 1100
Essai M. J.	celui-là	357 et dossier 377	308	n° 412	(dossier) 363 et 357	n° 408	(dossier) 356	357 et (dossier) 373	386
(Allèg./course) cylindrée	(64,5 x 69 mm) 901 cm <sup>3</sup>	(64,5/53,4 mm) 1047 cm <sup>3</sup>	(66 x 74,4 mm) 863,9 cm <sup>3</sup>	(83 x 78 mm) 844 cm <sup>3</sup>	(70/66 mm) 1015 cm <sup>3</sup>	(62 x 71 mm) 1286 cm <sup>3</sup>	(80/74 mm) 1115,9 cm <sup>3</sup>	(61,7/64,8) 957 cm <sup>3</sup>	(61,5/68,6 mm) 1101 cm <sup>3</sup>
Type	4 cyl. 4 t à 2 act.	6 cyl. 4 temps, 2 ACT	2 cyl en V 90°, 1 act x 2 (desmo)	4 t, 2 cyl en V à 90°, culbutés	4 temps 4 cyl. 2 ACT	5 cyl. 4 t 2 ACT, refr. par eau	4 temps 3 cyl. 2 act	4 temps 4 cyl. 2 ACT	4 cyl. 4 temps à 2 ACT
Alimentation	4 Keihin dépression φ 32 mm électronique	6 Keihin à dépression de φ 28 mm électronique	2 Dell'Orto φ 32 mm électronique	2 Dell'Orto φ 36 mm batterie/bobines/rupteurs	4 Mikuni à boisseau φ 28 mm batterie/bobines/rupteurs	3 Mikuni double corps φ 32 dépression	3 Dell'Orto boisseaux électroniques	4 Mikuni à boisseaux φ 28 mm électronique	4 Mikuni dépression de φ 34 mm électronique
Allumage	95 Ch DIN/9000 t/mn	105 Ch DIN/9000 t/mn	73 Ch DIN/7000 t/mn	81 Ch DIN/7300 t/mn	90 Ch DIN/8000 t/mn	8,7 mkg/7000 t/mn	81 Ch DIN/6900 t/mn	81,8 Ch DIN/8200 t/mn	95 Ch DIN/8000 t/mn
Puissance/régime	7,9 mkg/8000 t/mn	8,6 mkg/8000 t/mn	8 mkg DIN/5200 t/mn	7,8 mkg DIN/6600 t/mn	8,7 mkg/7000 t/mn	228 kg	8,7 mkg/5000 t/mn	7,6 mkg/6500 t/mn	9,2 mkg DIN/6500 t/mn
Poids à sec	232 kg	247 kg	192 kg	247 kg	246 kg		228 kg	234 kg	256 kg (carénage en option 14 kg)
Les chiffres Moto-Journal									
Banc Souriau									
Mesures à Vitesse maxi en 5e	66 Ch à 212 km/h et 9100 t/mn	82 Ch à 230 km/h à 10500 t/mn	—	Non effectué	61 Ch à 202 km/h à 8600 t/mn	—	63 Ch à 210 km/h	64 Ch à 206 km/h à 8000 t/mn	68 Ch à 214 km/h à 8800 t/mn
Reprises simulées en 5e	8"34	7"63	—	—	8"42	—	8"4 env.	7"8	7"82
400 m départ lancé à 90 km/h	7"71	7"06	—	—	7"76	—	8,04"	12"1	7"45
400 m départ lancé à 120 km/h									
Montlhéry									
Vitesse maxi couché/assis	214 km/h/203 km/h	215,5 km/h/204 km/h	204 km/h/193 km/h	198,4 km/h/193,1 km/h	197 kg/h/182 km/h	214,4 km/h/202,1 km/h	197 km/h/191 km/h	207 km/h/198 km/h	213,0 km/h/206 km/h
Accélération 0-200 m/0-400 m	7"8/12"5	7"8/12"5	8"3/13"3	—/13"2	7"9/12"5	7"1/12"0	7"7/12"5	7"8/12"1	7"6/12"3
Poids réel tous pleins faits	251 kg	273 kg	218 kg	215 kg	257 kg	324,5 kg	250 kg	254 kg	283 kg
Prix TTC au 15/11/1978	22 850 F	25 950 F	23 500 F	24 900 F	23 876 F	31 400 F	25 000 F	20 928 F	22 402 F



Le modèle vendu en Belgique possède un garde boue arrière plus bas protégeant mieux mais ne facilitant pas la démontage de la roue.

## fiche technique

### MOTEUR

**Type** : 4 cylindres, 4 temps, transversal, refroidi par air. Bloc alliage léger.

**Distribution** : double ACT monté dans l'alu de la culasse sur cinq paliers. Entraînement par deux chaînes Hy-Vo à tension non automatique. Quatre soupapes par cylindre, rappelées par doubles ressorts hélicoïdaux. Réglage de jeu par pastilles d'épaisseur. Jeu à froid : 0,08 mm adm. et éch. Diagramme : AOA : 62°, RFA : 98°, AOE : 93°, RFE : 70°.

**Embiellage** : vilebrequin monobloc forgé, monté sur cinq paliers minces. Bielles à chapeaux montées sur coussinets.

**Alésage x course** : 64,5 x 69 mm

**Cylindrée** : 901 cm<sup>3</sup>

**Rapport volumétrique** : 8,8. Super obligatoire.

**Puissance maxi** : 95 Ch DIN à 9000 t/mn

**Couple maxi** : 7,9 mkg DIN à 8000 t/mn

**Alimentation** : 4 carburants Keihin VB 51 à dépression  $\phi$  32mm. Gicleurs : 98.

**Lubrification** : carter-réservoir, double pompe trochoïde, radiateur d'huile.

**Mise en route** : démarreur électrique. Pas de kick.

### TRANSMISSIONS

**Transmission primaire** : chaîne silencieuse type Hy-Vo entraînant un arbre intermédiaire relié à la boîte par engrenage à taille droite. Rapport : 2,041 (24 x 49)

**Embrayage** : multidisque dans l'huile, commode par came et levier sur le couvercle. Six ressorts de pression.

**Boîte de vitesses** : deux arbres parallèles, pignons toujours en prise.

Rapport	%	Vit. théorique à 9000 t/mn
1er 2,533	39,5 %	84 km/h
2e 1,789	56 %	119 km/h
3e 1,391	72 %	153 km/h
4e 1,160	86 %	182 km/h
5e 1,000	100 %	212 km/h

**Transmission secondaire** : chaîne à joints toriques, au pas de 19,05 mm large. Braquet : 17 x 44, soit 2,588.

### ELECTRICITE

**Générateur** : alternateur 12 V, 260 Watts

**Batterie** : 12 V, 14 AH, 4 fusibles

**Allumage** : électronique sans rupteurs. Avance centrifuge de 10 à 28,5°

**Bougies** : NGK DR8ES ou similaire.

**Eclairage** : projecteur H4 60/55 W

### PARTIE-CYCLE

**Cadre** : double berceau tubulaire démontable.

**Direction** : colonne sur roulements coniques.

Angle de chasse : 62,5°, chasse : 115 mm

**Suspensions** : AV : fourche téléhydraulique.

Débattement : 160 mm. Contenance : 175 cm<sup>3</sup>

d'huile par bras. AR : bras oscillant tubulaire

monté sur bagues métalloplastiques. Combinés à

cinq positions de tension des ressorts, deux positions

en compression et trois positions en

détente. Débattement à la roue : 110 mm.

**Freinage** : double disque hydraulique avant,

simple disque hydraulique arrière. Etriers simple

piston.

**Roues** : Comstar en alliage léger. Profil MT

**Pneus** : Dunlop sans chambre AV : 3. 25 V 19,

AR : 400 VI 8.

### DIMENSIONS, POIDS ET CONTENANCES

Longueur : 2240 mm, largeur : 795 mm, hauteur :

1125 mm, hauteur de selle : 815 mm, empatte-

ment : 1515 mm, garde au sol : 150 mm. Réser-

voir : 15,5 L + 4,5 L. Huile : 4,5 L de SAE 10W40.

Poids à sec : 232 kg.

### LES PRIX

**Importateur** : Honda France, 20 rue Pierre-

Curie 92170 Bagnoleuil : Tél. : 360.01.00.

**Prix TTC** : 22 400 francs au 2 avril 1979.

**Prix clés en main** : 22 850 francs (+ carte grise)

Coloris : rouge, bleu, gris

**Garantie** : 1 an pièces et main d'œuvre, kilomé-

trage illimité.

### LES PIECES

Prix au 2/5/79, taxe à 17,6 % comprise.

#### Moteur et transmission

Bloc cylindre complet : 1872,55

Piston complet : 108,00

Embiellage complet : 3168,03

Carter côte allumage : 259,67

Carter côte embrayage : 432,76

Disque embrayage : 30,80

Chaîne secondaire : 393,23

Pignon de sortie de boîte : 101,10

Couronne arrière : 244,21

#### Partie cycle

Fourche complète avec 2 Tes : 3138,86

1 tube de fourche : 429,60

Bras oscillant : 876,46

1 paire d'amortisseurs : 999,97

Réservoir essence : 1357,43

Selle : 943,56

Garde boue avant : 271,59

Garde boue ar : 336,92

Roue av nue complète 1221,59

Maître cylindre frein av : 557,04

Jeu de plaquettes de frein av : 107,42

Câble de gaz : 79,19

Câble embrayage : 49,78

Sélecteur : 112,51

Pédale de frein : 141,54

Repose pied complet : 108,00

Levier embrayage seul : 200,63

Cocotte : 49,42

#### Electricité et accessoires

Optique de phare : 250,57

1 clignotant complet : 157,63

1 cabochon de clignotant : 23,16

Feu arrière complet : 177,45

Compteur : 501,47

Compte-tours : 387,53

Silencieux sortie échappement : 678,73

#### Temps de main-d'œuvre conseillés (en heures et en minutes)

Réglage de la distribution : 0 h 10

Réglage de l'allumage : 0 h 30

Réglage de la carburation : 0 h 40

Changement de garnitures de frein avant :

0 h 50.