

L'une des grandes attractions du salon de Paris sera à coup sûr la nouvelle grosse de chez Honda, la 1100 R, apparue début septembre au Salon de Londres. Un modèle était au Bol d'Or que Honda a présenté à ses concessionnaires en France et aux journalistes français présents. Nous avons pu effectuer une brève prise de contact avec cette machine aux alentours du circuit Paul Ricard.

par Ch. Lacombe

Prise de Contact 1100 R HONDA



Du rêve à la réalité il y aura toujours 60 kilos de différence, comme quoi l'habit ne fait pas le moine.

Déjà en Angleterre la filiale de Honda avait commercialisé, en petite série des 750 F1 Phil Read réplique. Gros succès évidemment. La formule de la moto de route réplique (visuellement identique) à la moto de course est toujours valable. La CB 1100 R Honda en est la preuve. Quel frime !!! Nous avons pu faire cette prise de contact à l'occasion du Bol d'Or et il fallait voir les spectateurs écarquiller les yeux devant cette dernière merveille japonaise tout de noir, d'or et de rouge vêtue. L'attrait esthétique de cette machine est indéniable et à lui seul assurera la vente des 400 exemplaires réservés à la France. Esthétiquement on ne peut pas dire que cette 1100 soit discrète, les carters dorés sur fond de moteur noir jettent leurs jus. Tape à l'œil diront certains mais vous savez, les goûts et les couleurs ne se discutent pas !

Café racer ou bol d'or réplique ?

Un café racer est une bécane qui ressemble à une moto de course. C'est bien le cas de la 1100 R Honda. Quant à dire que cette moto

est une Honda d'endurance qui descend dans la rue... n'exagérons pas. Elle en a presque l'aspect mais dans le détail elle s'apparente plus à une moto de route et c'est tant mieux pour l'utilisateur qui saura apprécier le côté pratique d'un équipement routier. A commencer par les clignotants et les deux rétroviseurs même si ces accessoires « cassent » la ligne. Les guidons multipositions sont astucieux parce que très faciles à régler dans tous les sens. Les commodos sont ceux de la 900 Bol d'Or. Le carénage tête de fourche a un design et surtout une fixation très british, à savoir qu'il est très en avant et qu'il vibre, ce qui est surtout gênant pour les rétros. Ce n'est pas un carénage avec lequel on peut rouler visière relevée. Le réservoir, en alu siouplait, a des formes z''anatomiques et une grande capacité, 26 litres soit six litres de plus que sur la 900 Bol d'Or. Voilà qui devrait assurer une autonomie de plus de 300 km. La selle est monoplace, vraiment, c'est là le plus gros sacrifice à l'esthétique course ; elle se démonte rapidement au moyen de vis Zeus (ça ça fait course). Autre sacrifice, la suppression de la béquille centrale, bonjour les ennuis en cas de crevaison. Par contre côté garde au sol on respire : Honda annonce 50° d'angle et pour

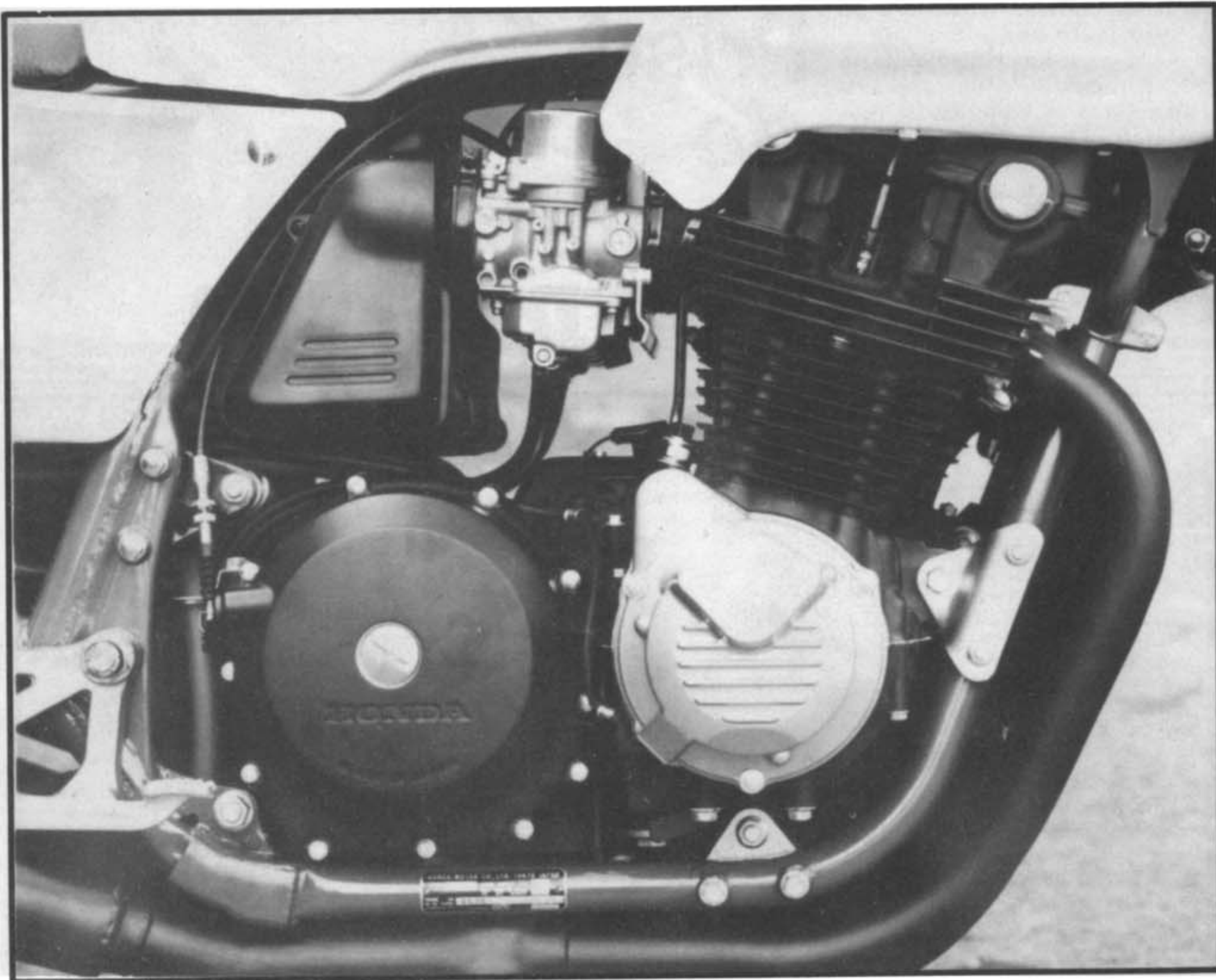


Le carénage vibre un peu trop et la vitre en plexiglas sera très vite rayée ce qui nuira à l'éclairage.

le permettre les carters latéraux sont chanfreinés.

La CB 1100 R : une nouvelle Honda

Non ce n'est pas une 900 Bol d'Or replâtrée, cette 1100 est nouvelle aussi bien pour la partie cycle que pour le moteur. Le cadre double berceau est d'un dessin identique mais le bras oscillant est d'un plus gros diamètre. La 1100 est 25mm plus courte que la 900, l'empattement est réduit d'autant. L'angle de chasse est identique à la 900 mais la chasse a 5mm de plus. La fourche avant est d'un plus gros diamètre (37mm) et contient 35 cm³ d'huile en plus. En option sera disponible une fourche avec 3 réglages de l'hydraulique pour encore affiner ces caractéristiques. Les amortisseurs arrière de type oléopneumatique disposent de réservoirs d'air séparés. Ces suspensions sont donc complètement nouvelles par rapport à une 900 et avec des débattements réduits, 20mm pour la fourche et 15mm pour les amortisseurs. La jante arrière s'est élargie de 0,60 pouce. Les freins aussi sont nouveaux ;



les disques avant ont un diamètre réduit de 11mm tandis que l'arrière augmente de 5mm. Les nouveaux étriers sont dotés de deux pistons montés à côté d'où une plus grande surface de freinage et un bien meilleur résultat.

Le moteur passe de 901 à 1062 cm³ par augmentation de l'alésage (70 au lieu de 64,5 mm) le 1100 est un super carré (70 x 69). La puissance gagne 20cv par rapport à un 900 : 115cv à 9000 t/mn, contre 95cv au même régime. Ce gain de puissance s'est fait grâce à de nouveaux ACT proches de ceux des Honda RSC, par un taux de compression plus élevé (10 à 1 contre 8,8 à 1) et par des carburateurs, toujours à dépression d'un diamètre de 33mm (soit 1mm de plus). L'augmentation de cylindrée a aussi permis de gagner du couple, 2,9 mkg de plus que le 900 à 500 t/mn de moins. Le gonflage de ce moteur ne s'est pas fait sans une refonte des points vitaux pour la fiabilité. A savoir nouvel embiellage, embrayage renforcé et chaîne de transmission extra large. La boîte de vitesse est celle de la 900, seule la démultiplication finale change, la 1100 tire 4 dents de moins à l'arrière. Avec cette démultiplication et en vitesse théorique la 1100 est capable de plus de 240 km/h.

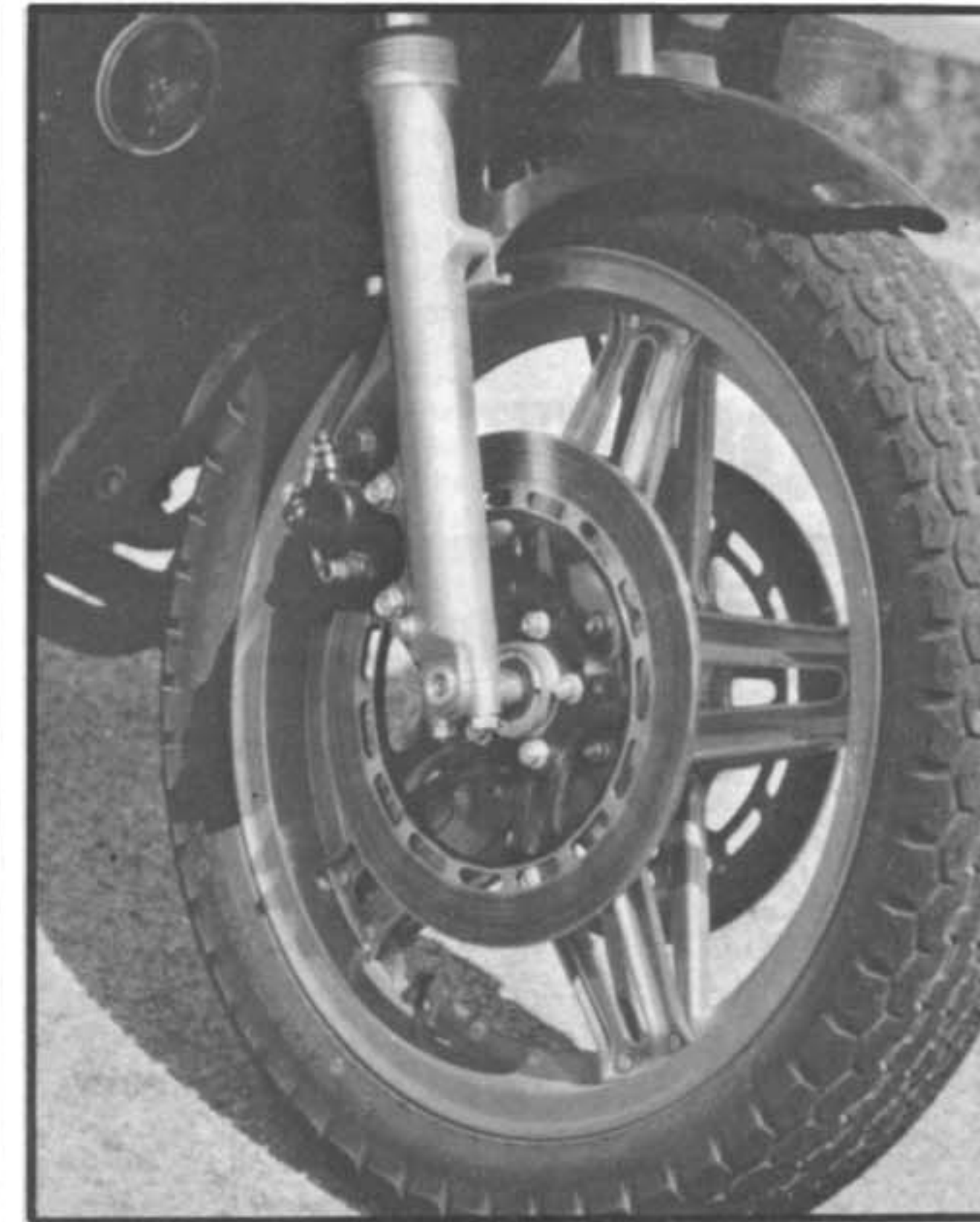
Moteur en noir mat avec petit carter en bout de vilebrequin doré, la grande frime. A noter que les dernières Honda d'endurance ont des moteurs couleur alu. Avec 115cv la 1100 R est la plus performante des Honda et très certainement de toutes les 1100 commercialisées.

Roulez petit bolide

Autour du circuit Paul Ricard foisonnent les petits virages. Et lorsqu'on descend d'une 350 RD LC comme c'était le cas on trouve la 1100 R très très lourde. Il faudra une bonne centaine de kilomètres pour s'habituer au maniement d'un engin qui pèse tout de même 233 kg à sec. Pour rappel, une vraie Honda d'endurance pèse 180 kg. C'est là que le bât blesse. « Les Honda d'endurance qui descendent dans la rue » ont pris du poids. La CB 1100 R est un gros cube. Plus maniable qu'un 1100 Yam certes mais égale à une 1100 Suzuki. Lors de cette brève prise de contact la tenue de route s'est avérée fort correcte et laisse entrevoir de grandes possibilités pour les grandes courbes. Difficile d'en dire plus. Par contre, le défaut caractéristique des 900, le manque de motricité ou si vous préférez d'adhérence de la roue arrière n'a pas disparu sur la 1100. Sur terrain sec si l'on met toute la gomme (115cv n'oubliez pas) on sent très nettement la roue arrière patiner. Les accélérations n'en demeurent

pas moins époustouflantes. L'usine donne 11 secondes au 400 m DA ! Un autre défaut de la 900, le manque de couple moteur, est ici largement gommé. Le couple maxi de la 1100 R est placé 1000 t/mn plus haut que sur les 1100 Yam et 1100 Suzuki mais sa valeur est plus grande (10 mkg contre respectivement 9,2 et 8,7). Résultat la 1100 R tire moins qu'une Yam mais pousse plus fort vers les hauts régimes. Par ailleurs l'accélération est très linéaire, sans trous. Par rapport à un 900 le 1100 vibre plus mais jamais désagréablement. La fermeté du levier d'embrayage rappelle qu'il a été renforcé pour encaisser le surplus de puissance. La sélection des rapports sur cette moto, précisément, laisse à désirer, manque de précision et est trop dur. C'est souvent le cas sur des modèles de pré-série.

Le confort de la CB1100R est plutôt spartiate : normal c'est un café racer, toutefois Honda prévoit une selle un peu plus rembourrée pour le tourisme. Pour finir cette prise de contact, toujours trop courte (attendez l'essai complet) un grand bravo pour le freinage aussi bien à l'avant qu'à l'arrière et si les 233 kg de la 1100R m'ont dérouté, le freinage lui est réellement digne d'une vraie moto de course.



Trois de ces machines seront au départ du tour de France du 18 au 24 octobre prochain.

Fourche et jantes dorées, une nouvelle pince de frein avec deux pistons côte à côte, excellent résultat assuré.

Tableau de bord de 900 Honda et guidons multipositions réglables dans tous les sens.

FICHE TECHNIQUE

Moteur : 4 temps 4 cylindres double ACT, 4 soupapes par cylindre.
Alésage course : 70 x 69 mm
Cylindrée : 1062 cm³
Puissance : 115cv à 9000 t/mn
Couple : 10 mkg à 7500 t/mn
Compression : 10 à 1
Carburateurs : 4 Kehin VB de 33 mm de Ø
Graissage : carter humide sous pression, 5 L d'huile, radiateur
Poids du moteur : 92 kgs
Cadre : double berceau bras oscillant articulé sur roulement aiguille
Fourche AV : télescopique à air 140 mm de course
Suspensions arrière : oléopneumatique 95 mm de course
Roue : 250 x 19 à l'AV et 275 x 18 à l'AR
Freinage : double disque AV et simple disque AR
Réservoir : 26 litres
Poids à sec : 233 kgs
Prix : 34.000 F.
Importateur : Honda France La Madeleine BP 46 77312 Marne la Vallée Tél. : 005.90.12.

