

# Essai 3000 kms



## En 750 Honda FA

Depuis un an environ, Honda qui reste et de loin le plus gros vendeur de motos en France, se fait tailler des croupières par Kawasaki et Yamaha dans la catégorie des 650/750 cm<sup>3</sup>. Aujourd'hui Honda riposte avec un nouveau modèle, la 750 FA.

**S**ur un plan politique, l'arrivée de cette 750 FA se justifie pour un tas de bonnes raisons. La première c'est que les règles de la concurrence entre constructeurs japonais exigent que l'on dispose dans chaque catégorie d'un modèle parfaitement dans le coup. Mais ce n'est pas la seule. Le marché de la moto en France risque d'évoluer considérablement dans les mois qui viennent et la classe des 6/7 chevaux fiscaux pourrait fort bien supplanter celle des plus de 7 chevaux qui demeure encore pour l'instant la catégorie reine. La baisse du pouvoir d'achat, la hausse des prix (de l'essence en particulier) et l'approche de la mise en application de la vignette-moto (à

par E. Maurice

laquelle vont échapper les 750 cm<sup>3</sup>) risquent d'inciter les motards à abandonner les supergrosses au bénéfice des moyennes cylindrées. Ce qui implique pour les constructeurs la nécessité d'être prêts à affronter le probable changement d'orientation du marché en proposant d'ores et déjà des modèles attrayants. Et il ne fait pas de doute que la 750 FA est de ceux-là.

### Belle comme une Bol d'Or

La 750 Honda « new look » plaît énormément, infiniment plus que la KZ dont elle est

très proche puisqu'elle reprend la même base tant au niveau de la mécanique que de la partie-cycle. Mais la FA plus fine, plus racée que la KZ éclipse complètement sa pataude de sœur. Cette FA que nous accueillons comme une nouveauté existe en fait depuis deux ans. C'est en effet sous cette forme que la 750 Honda double arbre-16 soupapes est apparue au Japon et aux USA alors que pour des raisons de marketing la même machine arrivait chez nous en version 4 pots sous la référence KZ. Deux ans après, l'Europe découvre à son tour la 750 F véritable sosie de la Bol d'Or. A la base il s'agit donc d'une KZ. Les différences les plus évidentes entre ces deux



750 se situent bien entendu au niveau esthétique. La FA reçoit le réservoir, et la selle (fixe), le garde-boue avant polyester, les roues à branches noires et l'échappement quatre en deux de la 900. Également empruntés à la Bol d'Or, les combinés ressorts/amortisseurs arrière FVQ réglables et le frein arrière à disque qui remplace le tambour de la KZ. Pour le reste la partie-cycle reste identique à celle de la KZ 80 qui a bénéficié en début d'année d'un montage plus précis du bras oscillant et de la colonne de direction. De même la chasse a été réduite de 115 à 112 mm sans modification de l'angle de la colonne. L'équipement et l'instrumentation demeurent ceux de la KZ. En revanche l'arceau de maintien pour le passager a disparu.

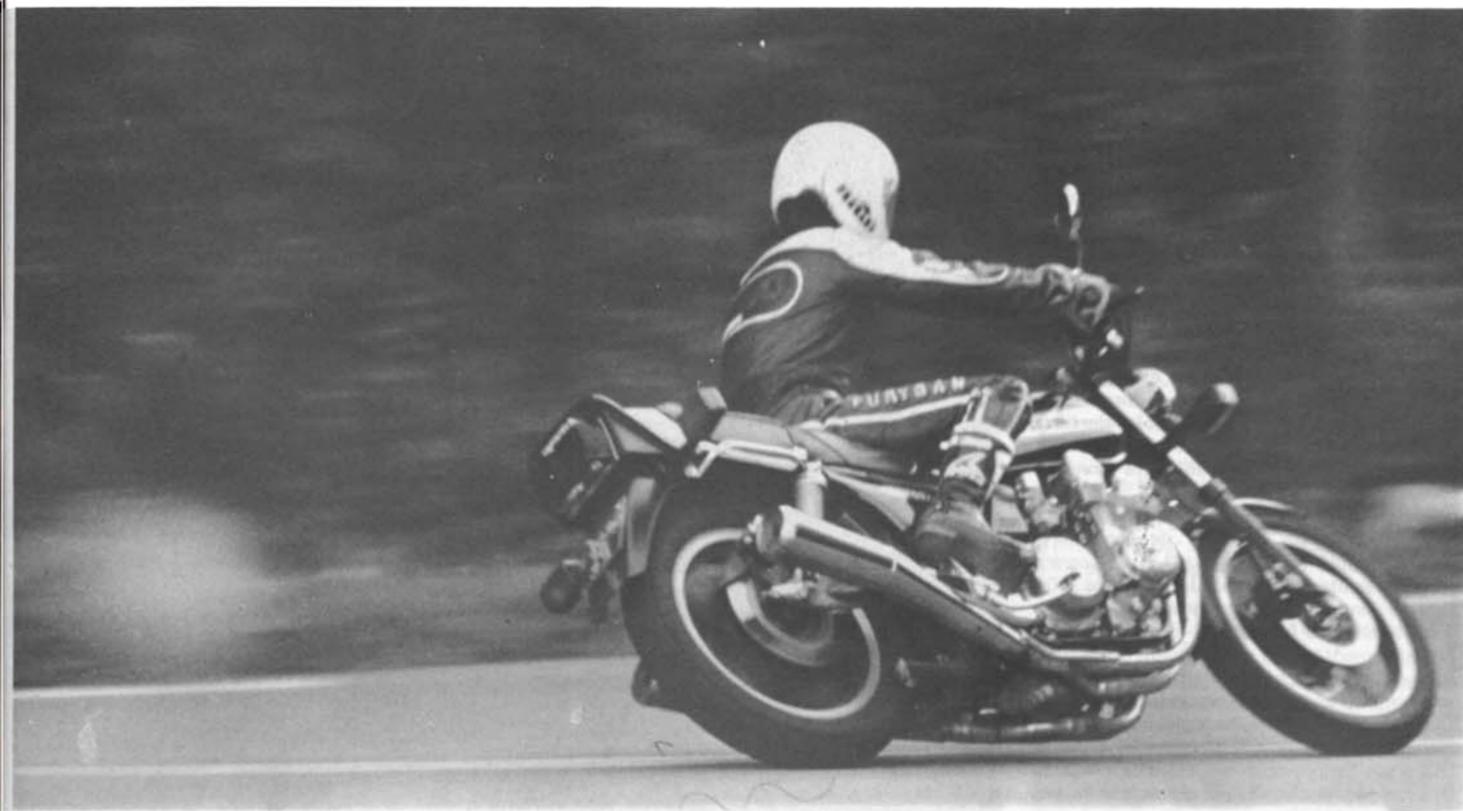
La mécanique n'a subi aucune modification à l'exception du montage des échappements de la Bol d'Or, une mesure que l'on penserait d'ordre strictement esthétique mais qui on le verra plus tard revêt plus d'importance qu'on ne le soupçonne. En effet la lecture de la fiche révèle que l'échange du système d'échappement a permis de récupérer deux chevaux (79 contre 77 pour la KZ) tandis que le régime de couple maxi grimpeait de 1000 tr/mn passant de 7 à 8000 tr/mn. Alors que sur la KZ on était assis plutôt bas, le buste bien droit, les pieds devant aller chercher loin en arrière des repose-pieds exagérément reculés, la FA offre une position de conduite plus classique, avec cependant quelques touches d'originalité rappelant fort la Bol d'Or. Quoi de plus normal en fait puisque la selle, le réservoir, et les platines de repose-pieds proviennent de cette machine. Seul le guidon diffère, les très jolis et très coûteux bracelets de la 900 faisant place au guidon plus classique de la KZ. Haute de selle, la FA risque de gêner les pilotes de petite taille

durant la prise en mains. Mais par ailleurs rien de particulier à signaler, on se trouve en terrain connu. Tout juste a-t-on la désagréable impression d'être haut perché et de ne pas faire corps avec la moto. Les évolutions à basse vitesse ne posent guère de difficultés ; la direction se révèle plus agréable que celle de la KZ dont la nette tendance à engager dérouterait lors des premiers kilomètres.

En dépit de ce progrès qui devrait constituer un certain avantage, la FA n'est pas vraiment follichonne à conduire en ville par exemple lorsque la circulation est très dense. Elle apparaît en effet moins maniable que la KZ, alors que sa chasse plus faible devrait lui être bénéfique sur ce plan. A l'instar de la Bol d'Or, la FA ne se laisse pas mener toute seule, il faut la diriger à la force des bras.

### Une fausse sportive...

Cela se confirme lorsque l'on attaque de petites routes de montagne ; là il faut faire preuve d'une certaine fermeté pour entrer dans les virages lents. Très chargée sur l'avant, la FA ne se pose pas d'elle-même sur la trajectoire et une fois placée sur la ligne choisie il convient de l'y maintenir. Si on se contente de rouler gentiment, en enroulant, le phénomène reste assez secondaire. En revanche, en conduite sportive, l'excès de poids sur l'avant consitue une gêne permanente. La FA devient lourde, en entrée de courbe, semble résister avant de se mettre sur la trajectoire. Inversement, la roue arrière manque complètement d'adhérence et les accélérations en sortie d'épingles s'accompagnent presque systématiquement d'un généreux patinage et d'une déroba de



l'arrière train. Le freinage, dont l'efficacité est très nettement inférieure à celle des Suzuki GSX ou Kawasaki, souffre également de cette mauvaise répartition des masses. En effet la FA plonge exagérément sur sa fourche (dont les ressorts manquent de précharge) alors que la roue arrière complètement délestée tressaute et se bloque. Difficile dans ces conditions d'enchaîner un freinage énergique et une mise en virage. Il faut décomposer, freiner en ligne et n'entrer dans la courbe qu'après avoir relâché les freins. De toute façon, la FA refuse obstinément les freinages sur l'angle et vous le fait savoir en manifestant le besoin immédiat de se redresser pour tirer droit à l'extérieur. Connaissant bien la 900 qui présente à un degré moindre la même aversion pour les « petits coins » nous avons changé de terrain. A nous les courbes rapides qui

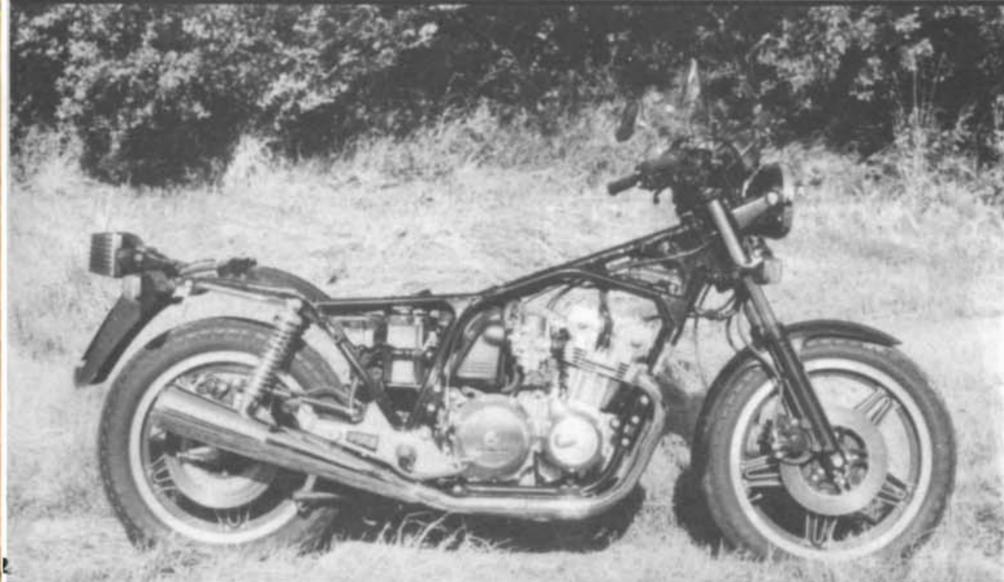
réussissent si bien à la Bol d'Or. Peut-être plairont-elles à la 750 ? Effectivement d'emblée, la FA se montre plus à son avantage, sans toutefois devenir vraiment amusante. Elle reste paresseuse lors des mises sur l'angle et la tenue de cap n'a jamais toute la précision souhaitée. La seule technique de pilotage qui réussisse à gommer les imperfections de la tenue de route consiste à entrer un peu plus lentement qu'on ne serait naturellement tenté de le faire puis d'accélérer progressivement jusqu'à la sortie pour redonner du poids sur la roue arrière. Et si la machine se met à louvoyer légèrement, une accélération plus franche accompagnée d'une légère pression sur la pédale de frein arrière remet tout en ordre. Mais vous conviendrez que c'est une technique de conduite un peu spéciale. Curieusement (en fait pas tant que ça) la présence d'un

passager (plus il est lourd mieux c'est) arrange très nettement les choses. Beaucoup de possesseurs de grosses cylindrées ont certainement eu l'occasion de s'apercevoir que leur machine tenait mieux la route en duo qu'en solo. Dans le cas de la FA le contraste est étonnant. Le poids du passager très localisé sur l'arrière rééquilibre la moto. Et après avoir subi les caprices de dame FA quelle n'est pas la surprise de découvrir d'un coup une tout autre machine, plus franche, plus stable, plus précise et incomparablement plus agréable à piloter. Sans être parfait, (absence de barre de maintien, repose-pieds vibreurs et trop hauts) le confort du passager reste très acceptable ; les combinés arrière qui offrent une gamme étendue de réglages (2 possibilités en compression, 3 en détente) remplissent bien leur fonction même sur route dégradée. Mais l'accord avec la fourche trop molle et insuffisamment amortie semble très difficile à déterminer.

### ...Mais une grand tourisme

Si elle est loin de valoir la 900 (à laquelle elle ressemble tant) en utilisation sportive, la 750 FA possède tout de même un trait commun avec sa glorieuse grande sœur, cette surprenante aptitude au grand tourisme rapide. Car cette FA manifeste en dépit de ses défauts de réelles qualités de routières. Pas le pulman façon 1100 Gold Wing ; mais sans faire d'esbrouffe cette Honda vous fait traverser la moitié de la France à grandes enjambées sans que vous vous en rendiez compte. Confortable, rapide, reposante, la 750 FA enroule vite et bien. Vouloir en faire

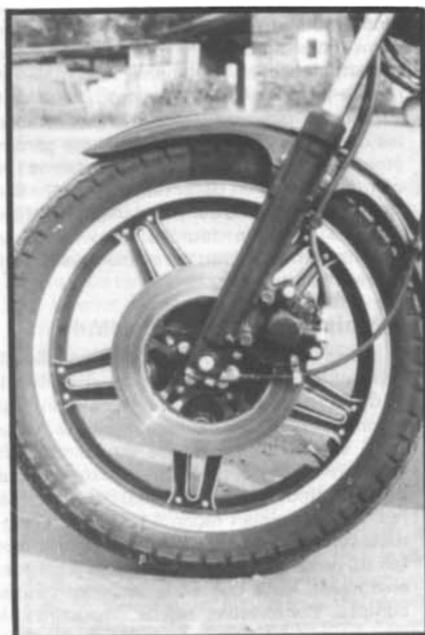
Le cadre de la FA n'a pas subi de modifications par rapport à celui de la KZ. En revanche la partie-cycle a hérité d'un certain nombre d'éléments de la 900 Bol d'Or : les roues à branches noires, les combinés et le frein à disque arrière.



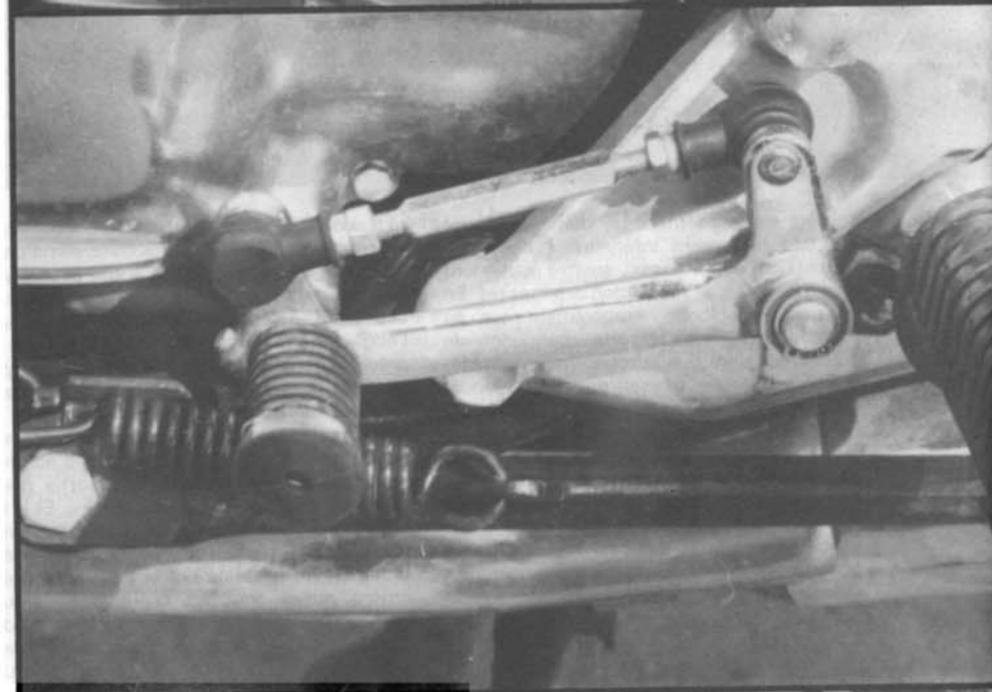
Le tableau de bord de la FA est à la fois agréable à regarder et fort lisible. Une petite lacune au niveau de l'équipement, l'absence d'un antivol couplé à la clef de contact. Il faut se contenter du traditionnel Neiman sur la colonne de direction.

une sportive parce qu'elle a la même tête que la Bol d'Or c'est là qu'est le piège. Parce que finalement cette FA se révèle être une meilleure GT que sa demi-sœur la KZ à qui l'on aurait plutôt attribué ce rôle. A la base de ce talent imprévu de la FA, il y a ce splendide 4 cylindres double arbre, 16 soupapes qui peut, aussi légitimement que le 900, revendiquer sa filiation avec les RCB d'endurance. Très puissant, ce quatre pattes vous emmène avec passager et bagages à 170 de croisière sans broncher. Juste distille-t-il quelques vibrations, histoire de vous rappeler qu'il existe et que c'est lui qui fait tout le boulot. Un moulin au coffre étonnant pour sa cylindrée qui confère à la FA des performances dignes de certaines 1000. 197,5 km/h sur l'anneau de Montlhéry, chiffre auquel vous rajoutez 3 % de correction juste de quoi taper le mur des 200 km/h. Un petit regret tout de même en constatant que le couple à moyen régime a sensiblement baissé ; en troquant ses échappements de percheron pour des tromblons de pistarde le 4 cylindres est devenu pointu, plus agressif mais moins « plein » qu'il n'est lorsqu'il anime la KZ. Dommage. Enfin, il demeure malgré tout une superbe pièce de mécanique, et c'est lui qui donne à la FA ses côtés attachants.

Simplement parce qu'elle ressemble à s'y méprendre à la Bol d'Or, on a tendance à voir dans cette Honda FA une nouvelle 750 à vocation sportive. Comme le raconte la fable, l'habit ne fait pas le moine, enfin pas toujours. Au cours des 3000 km de l'essai notre Honda s'est révélée être une grande routière moderne, fiable et attrayante ; mais pas une sportive.

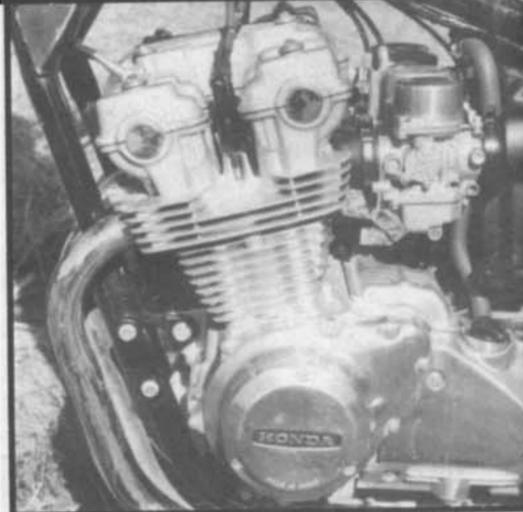


La fourche et le double disque avant sont rigoureusement identiques à ceux de la KZ. Le freinage manque un peu de mordant surtout si on le compare à celui des nouvelles Suzuki ou Kawasaki. Un domaine où Honda se doit de faire des progrès.

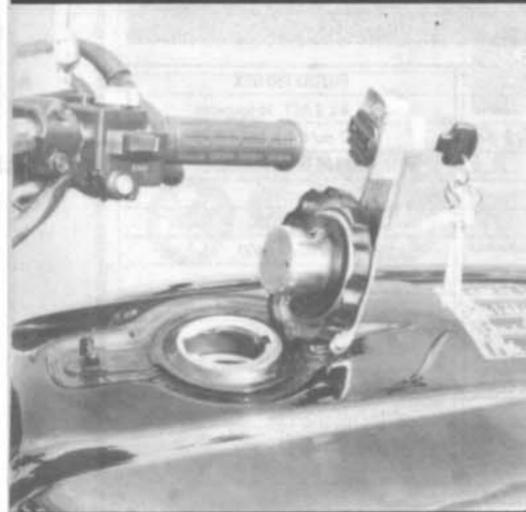
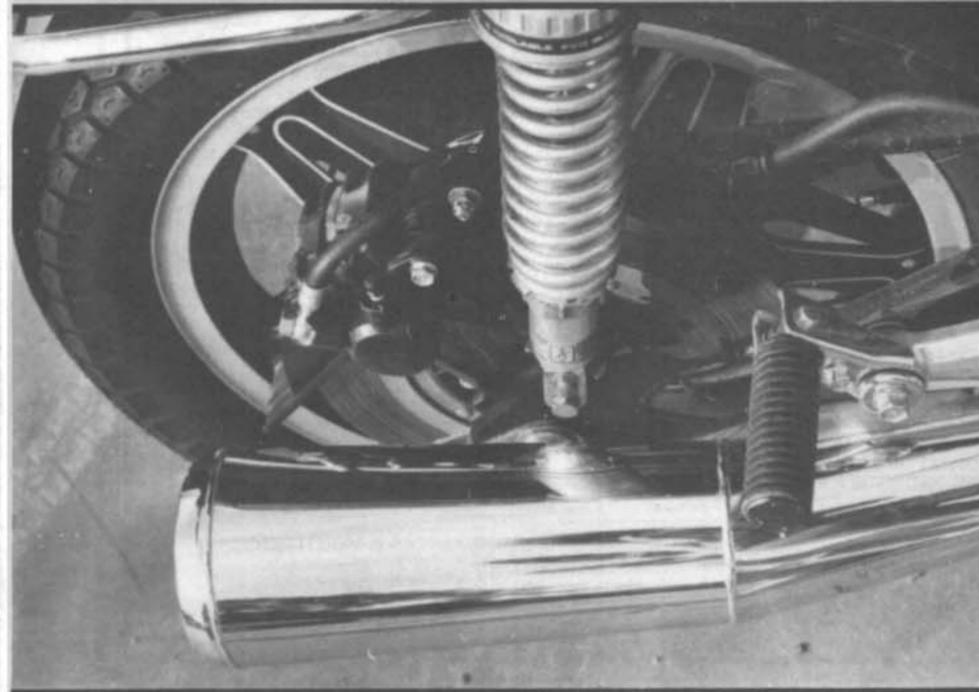


Le sélecteur possède un renvoi articulé sur des rotules protégées par des capuchons en caoutchouc.

Pas de modification sur le moteur qui reste l'un des plus performants de sa catégorie. L'adoption des échappements de la 900 a cependant modifié le caractère.



**F**



Les combinés arrière adoptés sur la 750 FA sont identiques à ceux qui équipent la 900 Bol d'Or et la CBX. Ils offrent de nombreuses possibilités de réglage et s'avèrent nettement plus efficaces que ceux, plutôt rudimentaires, de la KZ. Le système de freinage provient lui aussi de la 900. Plus puissant que le tambour de la KZ, le disque de la FA peut s'avérer délicat à doser et les blocages de la roue arrière sont assez fréquents.

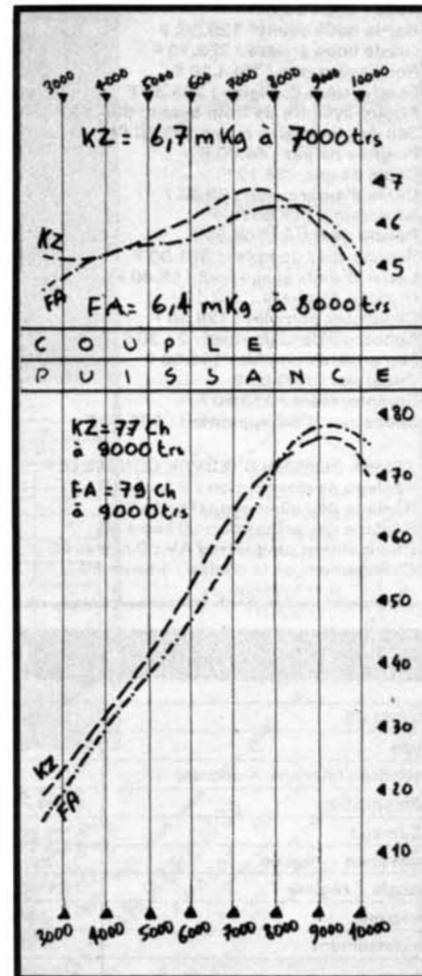
Un peu trop compliqué ce système de fermeture du réservoir.

**A**

Après s'être installé sur la FA notre passager n'a pas tardé à se plaindre de repose-pieds vibreurs, situés trop haut et trop en arrière. De plus l'absence de barre de maintien se fait cruellement sentir lors des accélérations-freinages.

**CONSOMMATION**

Tout au long des 3000 km de l'essai, notre Honda FA s'est régulièrement montrée un peu plus gourmande que la KZ. Sans doute faut-il voir dans cet appétit supérieur la conséquence de l'élévation du régime de couple maxi qui oblige à conduire un peu plus haut dans les tours. Bien entendu la consommation s'en ressent, principalement lorsque l'on doit affronter un fort vent de face ou que les conditions de circulation vous obligent à de fréquents dépassements. De plus la FA tire un peu plus court que la KZ, ce qui fait qu'à vitesse égale, le moteur tourne un peu plus vite, et, conséquence directe, consomme un peu plus. En usage tranquille la FA réclame 6,5 litres tous les cents kilomètres, un chiffre que l'on peut considérer comme un minimum. Car dès qu'on accélère l'allure on grimpe allègrement aux alentours de 8,5 — 9 litres, valeur moyenne relevée au cours de l'essai. Le réservoir d'une contenance de 20 litres garantit une autonomie moyenne de 220 km.



Ces graphiques permettent de mieux visualiser les différences de comportement moteur entre la FA et la KZ. Si l'adoption des échappements de la 900 a permis de gagner 2 chevaux (79 pour la FA contre 77 pour la KZ) il a malheureusement fait reculer le régime de couple maxi de 1000 tours.

## LES PRIX

Prix de vente TTC au 8 septembre 1980 : 19.800 F.  
 Prix clefs en mains (sans C.G.) : 20.273 F.  
 Coloris : noir, rouge, blanc.  
 Date commercialisation : août 1980.  
 Garantie pièces : un an, kilométrage illimité.  
 Garantie main d'œuvre : un an, kilométrage illimité.

## PRIX DES PIÈCES DÉTACHÉES (TVA INCLUSE).

Bloc cylindre complet : 1571.00 F  
 Piston complet : 104.00 F  
 Embellissage complet : 3408.00 F  
 Carter côté allumage : 76.00 F  
 Carter côté embrayage : 196.70 F  
 Disque d'embrayage : 32.30 F  
 Chaîne secondaire : 443.00 F  
 Pignon de sortie de boîte : 113.60 F  
 Couronne arrière : 253.50 F  
 Fourche complète avec deux tés : 1221.40 F  
 Un tube de fourche : 315.50 F  
 Bras oscillant : 908.80 F  
 Paire d'amortisseurs : 916.00 F  
 Réservoir d'essence : 1090.00 F  
 Selle : 990.70 F.  
 Garde boue avant : 129.20. F  
 Garde boue arrière : 353.70 F  
 Roue avant nue : 1584.10 F  
 Pneu arrière d'origine : 235.30 F  
 Maître cylindre de frein avant : 584.90 F  
 Jeu de plaquettes avant : 69.60 F  
 Poignée de gaz : 44.00 F  
 Câble de gaz : 83.10 F  
 Câble d'embrayage : 52.30 F  
 Sélecteur : 113.50 F  
 Pédale de frein : 148.60 F  
 Repose-pied complet : 351.00 F  
 Levier d'embrayage seul : 55.40 F  
 Optique de phare : 263.10 F  
 Clignotant complet : 128.30 F  
 Cabochon de clignotant : 27.30 F  
 Feu arrière complet : 144.50 F  
 Compteur : 480.00 F  
 Compte-tours : 313.80 F  
 Silencieux d'échappement : 585.60 F

## TEMPS DE MAIN D'ŒUVRE CONSEILLÉS.

Réglage de distribution : 0 heure 10  
 Réglage de l'allumage : 0 heure 30  
 Réglage de carburation : 0 heure 40  
 Changement plaquettes AV : 0 heures 50  
 Changement de la chaîne : 1 heure 50.

## FICHE TECHNIQUE

(entre parenthèses caractéristiques de la KZ lorsqu'elles diffèrent)

## MOTEUR

Type : 4 cylindres en ligne, 4 temps refroidi par air.  
 Distribution : double ACT commandé par chaîne, 4 soupapes par cylindre.  
 Alésage X course : 62 X 62 mm  
 Cylindrée exacte : 748 cm<sup>3</sup>  
 Taux de compression : 9 à 1 (super obligatoire)  
 Puissance maxi/régime : 79 ch DIN (58 KW) à 9000 tr/mn (77 ch DIN/9000 tr/mn)  
 Couple maxi/régime : 6,4 mkg à 8000 tr/mn (6,7 mkg à 7000/mn)  
 Alimentation : 4 carburateurs Keihin à dépression avec pompe de reprise, Ø de passage 30 mm  
 Lubrification : par pompe à engrenages, carter humide  
 Filtre à air : élément en papier

## ELECTRICITE

Allumage : électronique CDI, avance mécanique  
 Batterie : 12 V - 14 Ah  
 Générateur : alternateur 260 W à 5000 tr/mn  
 Mise en marche : démarreur électrique, pas de kick.

## TRANSMISSIONS

Primaire : par chaîne Hy vo entraînant un arbre intermédiaire relié à la boîte par un engrenage à taille droite ; rapport : 2,381 à 1  
 Embrayage : multidisque en bain d'huile  
 Boîte de vitesses : à cinq rapports

Rapport	%	Vitesse théorique à 9000
1) (15/38) 2,533	38,05	72,72 km/h
2) (19/34) 1,789	53,88	102,97 km/h
3) (23/32) 1,391	69,30	132,44 km/h
4) (25/29) 1,160	83,10	158,80 km/h
5) (28/27) 0,964	100	191,10 km/h.

Transmission secondaire : par chaîne auto-lubrifiée au pas de 15,90 mm ; rapport : (46/18), à 2,555 à 1 (38/15), 2,533 à 1

## PARTIE CYCLE

Cadre : double berceau tubulaire ; berceau droit démontable dans sa partie inférieure.  
 Direction : colonne montée sur roulements coniques  
 Angle de chasse : 62°30'

Chasse : 112 mm (115 mm)

Suspension avant : fourche télescopique hydraulique

Débattement : 160 mm

Suspension arrière : oscillante ; amortisseurs hydrauliques réglables en détente (3 positions) et en compression (2 positions). Prétention des ressorts réglable en 5 positions  
 Débattement : 110 mm (95 mm)

Frein avant : double disque Ø 276 mm, avec étriers flottant simple piston

Frein arrière : simple disque Ø 290 mm avec étrier flottant simple piston (tambour simple came)

Roues : Comstar à jante en alliage léger et branches en tôle d'acier

Dimensions : AV 2,15 X 19 ; AR 2,15 X 18

Pneus : tubeless ;

dimensions : AV 3,25 H 19 4 PR

AR 4,00 H 18 4 PR

## DIMENSIONS POIDS ET CONTENANCES

Longueur : 2240 mm (2280 mm)

Largeur : 785 mm

Hauteur : 1135 mm (1130 mm)

Empattement : 1520 mm

Hauteur de selle : 815 mm (810 mm)

Poids à sec (constructeur) : 232 kg (236 kg)

Poids en ordre de marche (constructeur) : 251 kg (255 kg)

Contenance du réservoir d'essence : 20 litres dont 4 de réserve

Contenance du carter moteur : 4,5 litres de SAE 10 w/40.

## LES CHIFFRES MOTO JOURNAL

Poids réel tous pleins faits : 250 kg

Répartition :

avant : 118,5 kg (47,4 %)

arrière : 131,5 kg (52,6 %)

Consommation maxi : 9,53 litres / 100 km

Consommation mini : 6,75 litres / 100 km

Consommation moyenne au cours de l'essai : 8,90 litres / 100 km

Autonomie maxi : 290 km

Autonomie mini : 210 km

Autonomie moyenne : 220 km

## PERFORMANCES A MONTLHERY

200 m D.A. : 8"2

400 m D.A. : 12"5

Vitesse maxi assis : 187 km/h

Vitesse maxi couché : 198 km/h

## LA 750 FA FACE A SES CONCURRENTES

MODELES	HONDA 750 FA	HONDA 750 KZ	KAWASAKI 750	SUZUKI 750 GSX
Type	4 cyl, 4 t, 2 ACT, 16 soupapes	4 cyl, 4 t, 2 ACT, 8 soupapes	4 cyl, 4 t, 2 ACT, 8 soupapes	4 cyl, 4 t, 2 ACT, 16 soupapes
Cylindrée (alésage X course)	(748 cm <sup>3</sup> ) 62 X 62 mm	(748 cm <sup>3</sup> ) 62 X 62 mm	738 cm <sup>3</sup> (66 X 54 mm)	747 cm <sup>3</sup> (67 X 53 mm)
Alimentation	4 Keihin dépression Ø 30	4 Keihin dépression Ø 30	4 Mikuni à dépression Ø 34	4 Mikuni à dépression Ø 32
Allumage	électronique		électronique	électronique
Puissance / régime	79 ch / 9000	77 ch / 9000	75 ch / 9500	80 ch / 9200
Couple / régime	6,4 mkg / 8000	6,7 mkg / 7000	6,8 mkg / 7000	6,4 mkg / 8400
Longueur	2 240 mm	2 280 mm	2 195 mm	2 255 mm
Empattement	1 520 mm	1 520 mm	1 420 mm	1 530 mm
Freins	2 disques AV, 1 disque AR	2 disques AV, 1 tambour AR	2 disques AV, 1 disque AR	2 disques AV, 1 disque AR
Contenance réservoir	20 litres	20 litres	17,3 litres	22 litres
Poids à sec (constructeur)	232 kg	236 kg	210 kg	233 kg
Poids ts pleins faits	250 kg	254 kg	227 kg	252 kg
Prix clefs en mains	20 273 F	19 273 F	19 627 F	19 255 F