

Mini Essai

Avec la version 82 de la 900 Bol d'Or, nous inaugurons cette semaine une nouvelle rubrique qui reviendra désormais régulièrement dans les colonnes de M.J. Qu'il s'agisse de machines connues ayant subi quelques modifications, telles que la Bol d'Or aujourd'hui, ou de motos méconnues ou anciennes que nous n'avons pas essayées depuis longtemps, mais qui sont encore commercialisées parfois à un prix intéressant, ces mini-essais vous permettront de découvrir ou redécouvrir des motos auxquelles on ne penserait pas forcément au moment du choix.

HONDA 900 BOL D'OR 82

Aujourd'hui, donc, la Bol d'Or version 82. Inutile de penser de présenter longuement cette moto qui est l'un des gros cubes les plus répandus sur le marché, et qui a été déjà plusieurs fois essayée dans M.J. : un dossier dans le N° 414, en comparatif avec la BMW 100 RT (N° 430), dans sa nouvelle version 1980 (N° 471), en comparatif avec la Kawa 1 000 J et la 1 000 Laverda dans sa version F2 carénée (N° 518), et enfin en essai lecteur (N° 529).

Cette machine nous revient cette année sensiblement modifiée. Au premier coup d'œil, on reconnaît instantanément le modèle 82 à son moteur noir mat, aux nouveaux décors de réservoir et caches latéraux, et aux nouvelles jantes Honda, qui remplacent les Comstar.

En regardant d'un peu plus près, on note l'apparition de l'anti-plongée sur la fourche avant, de nouveaux amortisseurs arrière à bonbonne séparée, une roue avant de 18 pouces (au lieu de 19 précédemment), et des pots d'échappement de forme différente. Les autres modifications moins visibles, mais néanmoins tout aussi importantes consistent dans le montage du moteur sur silent-blocs, de façon à filtrer les vibrations, le changement de matière des guides soupapes, et, dernier détail, un robinet d'essence à dépression.

Un aller-retour dans le Jura sur toutes sortes de routes et de revêtements possibles nous ont permis de nous faire une idée sur cette 900 Bol d'Or 82. Si chacune des modifications jouent séparément son rôle dans le comportement et le caractère de la moto, on peut dire que, dans l'ensemble, cette Honda est restée la même, avec ses qualités et ses défauts bien connus.

Malgré les nouveaux échappements qui ont quelque peu modifié les valeurs de couple maxi (8 m/kg à 7 500 tr/mn contre 7,9 m/kg à 8 000 tr/mn pour les anciennes versions), le moteur a gardé son caractère : très souple, il accepte sans broncher de repartir dès les plus bas régimes, mais il demande à être cravaché haut dans les tours pour délivrer toute sa puissance. Les montées en régimes comme les accélérations sont étonnement progressives, mais absolument pas impressionnantes dans la mesure où la poussée ressentie est dénuée de toute brutalité. Le montage sur silent-blocs du

par B. Fischer

J'AI AIMÉ

Les performances
L'esthétique

J'AI MOINS AIMÉ

La consommation et l'autonomie
Le manque de maniabilité
Le manque d'adhérence de la roue arrière

moteur filtre une partie des vibrations, mais les repose-pieds passagers, par exemple, n'en sont pas à l'abri.

Efficace en position de réglage 3 ou 4, l'anti-plongée n'a cependant pas amoindri la tendance de cette 900 à se relever au premier freinage sur l'angle un peu appuyé. Si les combinés arrière semblent de bonne qualité, ils devront prouver leur endurance,

ceux des précédents modèles ayant été reconnus dans l'essai lecteur pour leur faible longévité. Ces combinés ont hélas en commun avec les anciens modèles leur nombre de possibilités de réglage : 5 en amortissement (3 en détente, 2 en compression), et 5 en tension des ressorts. De quoi se prendre pour Luchinelli, mais aussi un sacré casse-tête. Après moults tâtonnements, les réglages les plus appropriés en solo semblent être ressorts en 2, détente (la molette supérieure) en 2, et compression (le cliquet inférieur) en 1.

La Bol d'Or se montre toujours aussi lourde à manier dans les petits virages ; dans les grandes courbes à haute vitesse, nous n'avons pas retrouvé sur notre machine d'essais le bon comportement caractéristique de ce modèle, gâché ici par des louvoiements et une imprécision gênante, mais peut-être était-ce seulement un cas particulier.

Quant au train arrière, il conserve son manque de motricité ennuyeux en sortie d'épingles ou sur le mouillé, ainsi qu'une tendance très forte au dribble lors de freinages appuyés.

Absents sur les anciens modèles, des à-coups de transmission provoquant parfois des blocages de la roue au freinage sont apparus sur cette FC.

Fidèle à elle-même, la Bol d'Or le reste par contre au niveau de la consommation qui s'établit à 7,5 — 8 litres aux 100 en moyenne, avec des pointes à 9-10 litres dès que l'on tire sur le moteur, voire 13 litres à fond sur autoroute, ce qui lui confère une autonomie un peu juste, de 170 à 200 km suivant le style de conduite. Vendue 27 438 F clés en mains, cette 900 FC remise au goût du jour reste en fait la Bol d'Or que l'on connaît depuis le début, dont l'esthétique, la puissance et le prestige rattrapent aux yeux de leurs propriétaires (cf. essai lecteurs) des imperfections qui deviennent secondaires.

Nouveau décor, nouvelles jantes, moteur noir mat, de toute façon, la Bol d'Or reste une réussite esthétique.

Les nouveaux combinés arrière : efficaces, mais pas moins de 30 possibilités de réglage. L'anti-plongée équipe maintenant la Bol d'Or : il est réglable en quatre positions grâce à la petite vis dorée au bas du fourreau de fourche.

MINI FICHE TECHNIQUE

MOTEUR

Type : 4 cylindres, 4 T, transversal en ligne.
Distribution : 2 ACT, 4 soupapes par cylindre.
Alésage x Course : 64,5 x 69 mm
Cylindrée : 901 cm³
Puissance maxi : 95 ch à 9 000 tr/mn
Couple maxi : 8 m. kg à 7 500 tr/mn
Alimentation : 4 Keihin, Ø 32
Boîte de vitesses : 5 rapports
Transmission secondaire : chaîne à joints toriques
Alternateur : 260 W
Chasse/angle colonne : 110 m/27°30

CADRE

Suspensions : AV : fourche téléhydraulique à air.
Suspensions : AR : combinées ressorts-/amortisseurs réglables en 5 position de tension des ressorts, 3 positions en détente d'amortissement, et 2 en compression.
Freinage : double disque hydraulique, AV, anti-plongée, simple disque arrière.
Pneus : AV : 190 V 18
AR : 130 /80 V 18
Empattement : 1 515 mm
Hauteur de selle : 815 mm
Poids à sec : 232 kg
Prix : 27 438 F clés en mains

