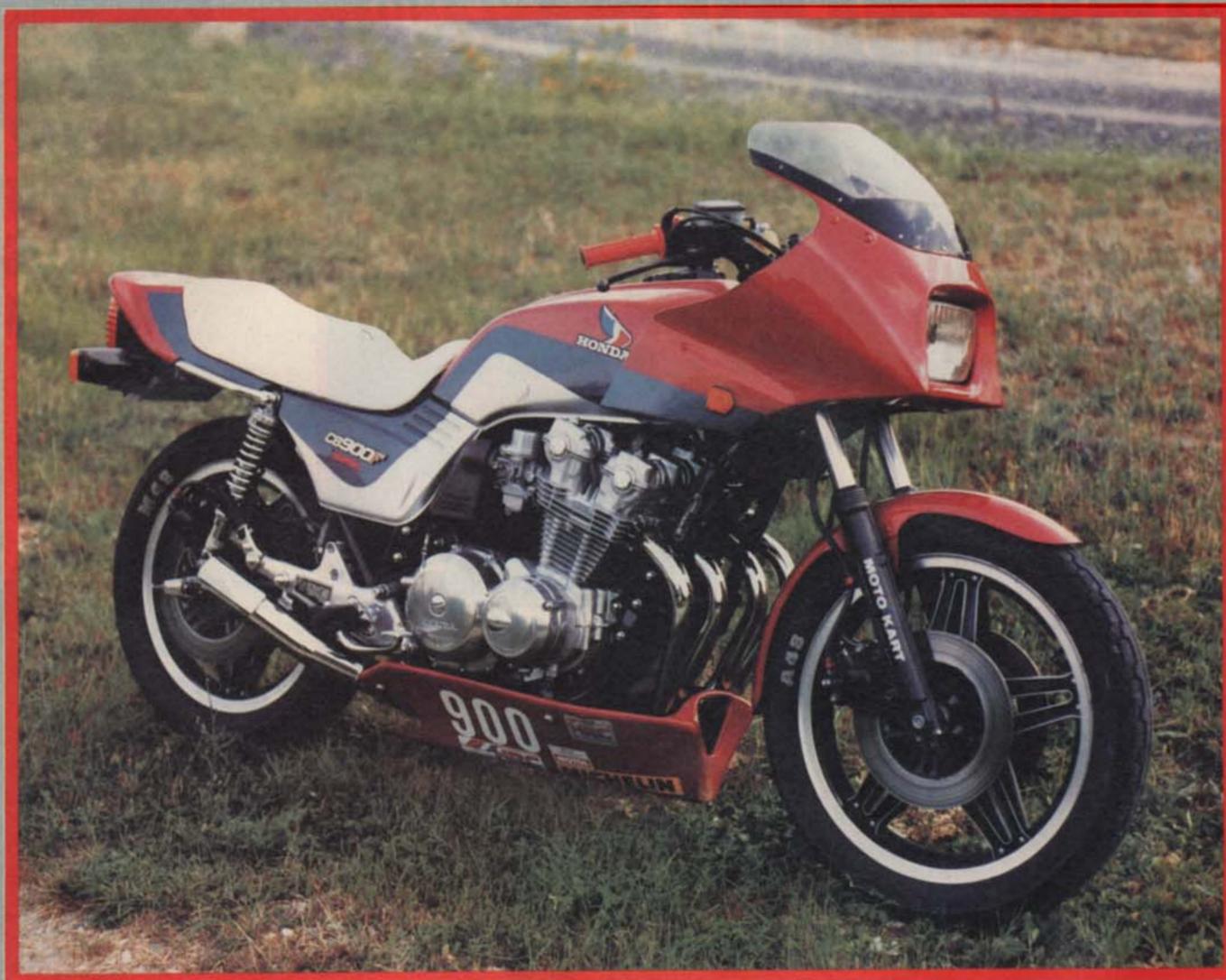


# HONDA 900 BOL D'OR



**La Honda 900 Bol d'Or, machine datant déjà de huit années, s'est véritablement vue plébiscitée par les lecteurs de Moto 1, tant par le résultat du test, que par le nombre de réponses obtenues. Une moto qui a su marquer son époque, ou si vous préférez des résultats sportifs correctement exploités sur une base technologique à la fois fiable, connue du public et suffisamment performante pour satisfaire les passionnés de vitesse.**

Par SWZ et les lecteurs de Moto 1

Apparue sur le marché le 9 Février 1979, suite aux victoires remportées au Bol d'Or par le 4 cylindres en ligne 900 cm<sup>3</sup> Honda, la 900 Bol d'Or, venait combler un vide évident au sein d'une gamme plus orientée vers

le tourisme que la vitesse. Elle est arrivée à point pour clouer le bec des détracteurs de la marque qui se plaignaient qu'Honda se servait de la pub récoltée en compétition pour vendre des «camions». Mettant à profit cette tech-

nologie issue de la compétition, et bien que le modèle de série soit foncièrement différent de celui de course, Honda s'impose sur ce marché en réussissant à vendre 7 502 machines jusqu'en juin 82, date à laquelle cessa la production de la 900. Entre temps elle s'était habillée et depuis avril 81 vous pouviez l'obtenir nue ou vêtue d'un carénage fort bien venu sur la F2, permettant de mieux exploiter les performances à bonne vitesse. Vous étiez nombreux à l'attendre, et les victoires qu'elle remporta, inaugurée par celle de Chemarin à Barcelone en donna le «coup de pouce» nécessaire à son démarrage en flèche. Les utilisateurs ravis, de l'époque, vous ont revendu ces motos qui bénéficient désormais d'un kilométrage important. A vous de juger sa fiabilité, sa résistance à l'agression du temps et ses performances exceptionnelles à l'époque, par rap-

port à celles des motos sportives actuelles.

## UTILISATEURS ET MOTIVATIONS

Une moyenne d'âge se situant à 22-23 ans, et 37% d'entre vous sont tout simplement exactement dans cette tranche. L'âge minimum ne descend pas en dessous de 19 ans, la plus forte proportion se situant à 20 ans avec 14% tout comme les 23 ans. Les 25-26 ans représentent 18% qu'ils se partagent en toute égalité, alors que les 28 ans ne sont que 6% et qu'il faut ensuite passer le cap des 30 ans pour trouver les autres utilisateurs : 6% à 36 ans et deux fois 3% pour les 38-39 ans. Une moto déjà de la bouteille et achetée d'occasion à 94% par des utilisateurs acquérant bien souvent leur deuxième machine. Le mythe de la Bol d'Or a parfaitement rempli son rôle puisque vous êtes 20% à reconnaître avoir craqué suite à sa réputation, 16% à avoir fondu devant son look et 10% à vous êtes décidé par goût personnel envers cette machine. On retrouve ensuite en vrac le bon état général de la machine proposée d'occasion, la fiabilité éprouvée d'une moto en fin de carrière, sa polyvalence, ses performances intéressantes par rapport à son entretien réduit, son esthétique, sa renommée de meilleure de l'époque, ou tout simplement parce qu'elle représente une excellente base pour se créer une moto totalement personnelle, modifiée selon son goût. A noter une bonne proportion de fonctionnaires de différentes branches (instituteurs, PTT, SNCF...) puisqu'ils représentent 24% des acquéreurs, et que la proportion des étudiants descend à 10%, ce qui se comprend du fait de la cylindrée et du prix de cette moto. Les autres professions se révèlent des plus éclectiques, et seuls les mécaniciens auto-moto se démarquent en grimant à 16%. Vous trouvez ici tous les corps de métier possibles et imaginables allant de l'agriculteur au dessinateur, par le commerçant, le technicien informatique, l'ajusteur, le routier, le chaudronnier, le déménageur... mais la liste n'en finirait pas si nous voulions tout énumérer.

## PRÉCÉDENTE MOTO

La Honda succède aux Honda pour 40% d'utilisateurs, mais elle rafle tout de même 30% de clients à Yamaha, 10% à Suzuki et seulement 4% à Kawasaki, encore que pour cette marque l'un d'entre vous ait conservé en parallèle sa

1300 Kawa. Par contre une certaine surprise vient de la clientèle récupérée chez KTM (6%), et les trails en général (33%). Il est vrai que pour ces derniers il s'agissait principalement de 125. Mis à part une 350 RDLC, vos machines précédentes étaient principalement de bonnes routières, de cylindrée inférieure, type 500 CX ou Four ; 650 CB, 750 CB, 650 Yam ou 550 et 750 Suzuki. Une sage escalade dans la puissance par conséquent, et qui évite de dangereusement vouloir maîtriser immédiatement une machine de cylindrée trop importante par rapport à sa technique de pilotage. Vous n'êtes d'ailleurs qu'à peine 10% à n'avoir pas précisé le type de votre moto précédente ou directement avouer qu'il s'agit ici d'une première expérience (3% des 10%).

## UTILISATION

Le meilleur score réalisé par la 900 Bol d'Or se situe en toute logique sur la route avec 43% d'entre vous l'utilisant beaucoup ou presque exclusivement ainsi. Seulement 3% ne s'en servent que très peu en trajets routiers, et 6% moyennement. L'utilisation sportive fait jeu égal avec le tourisme et la ville à 36%. Seulement 14% avouent rouler souvent sportivement alors que vous êtes 26% à ne le faire que très rarement et 6% à l'occasion. Pour l'utilisation touristique les proportions sont totalement inversées avec 26% de beaucoup et 14% de très peu, alors que ceux n'affectionnant que moyennement le voyage sont 9%. Ces 9% se retrouvent dans ceux avouant rouler beaucoup en ville, mais vous êtes 40% à n'effectuer cette opération qu'assez rarement. Où le résultat de la Bol d'Or surprend le plus pour une machine de cette dénomination demeure le domaine très sportif : 60% annoncent ne jamais l'utiliser ainsi, et vous n'êtes que 3% à rouler souvent très sportivement. L'utilitaire se comporte convenablement avec 26% de positif pour 30% de négatif. A 76% vous roulez toute l'année qu'il pleuve, ou même qu'il neige, et cela souvent par goût et non par nécessité. Cet usage polyvalent de la 900 Bol d'Or se retrouve également dans les 62% d'utilisation mixte duo-solo. Vous êtes 20% à faire soit beaucoup plus de duo, de solo et peu de solo, et seulement 15% à ne faire que très peu de duo. La routière sportive qui vous a séduit semble convenir à votre passagère préférée. Ici, agréable surprise en ce qui concerne le kilométrage total des machines puisque 35% totalisent de 41 à 49 000 km, que 16% dépassent les 50 000 avec un maxi de 75 000, et que vous êtes 14% à juste 40 000. Les

25-30 000 et 31-39 000 se contentent chacun de 16%, alors qu'aucune machine ne descend sous la barre des 25 000. Un très beau score tout à fait logique étant donné l'âge des motos. Le kilométrage annuel parcouru s'échelonne de 5 000 à 35 000. Les plus fortes pointes se situent à 25 000 (16%), 15 000 (16%) et 10 000 (14%). Le reste des données se comprend principalement entre 11 000 et 28 000, ce qui représente une très bonne moyenne, supérieure à celle réalisée par la majorité des autres motos testées lors de nos essais lecteurs.

*David : Bonne machine, mais trop brutale en ville.*

## ACCESSOIRES

Le moins que l'on puisse constater à la lecture de cette rubrique, est que les pots de la 900 Bol d'Or sont loin de vous convenir, car vous êtes 46% à les avoir remplacés. Vient ensuite l'adoption d'un carénage intégral pour 30% et de pare-cylindres pour 23%. Les sabots moteur et porte bagages concernent chacun 20% d'entre vous. Les principaux autres accessoires touchent en moyenne 12 à 15% des utilisateurs et se résument aux têtes de fourches, selles, amortisseurs, et sacoches de réservoir. On peut encore citer quelques guidons bracelets, téléfix, cornets, habillages de réservoir, antibrouillards, longues portées, sacoches, top case, jantes, frein de direction et durites d'aviation. En fait il y a beaucoup d'accessoires améliorant le grand tourisme par rapport à ceux purement destinés au sport. Notons tout de même la présence d'une magnifique Bol d'Or Martin qui vient nous rappeler le caractère caché de la belle.

*Michel : Il lui manquait simplement ce que j'ai mis. Maintenant c'est parfait ou presque.*

## CONSOMMATION AUTONOMIE

Une consommation moyenne de 8 litres, et 30% des utilisateurs consommant exactement ce chiffre. Le minimum se situe à 7 l, mais la proportion des 7,5 l est de loin plus forte. La consommation maxi est de 10 l pour plusieurs d'entre vous alors que les autres se contentent généralement de 8,5 à 9 l. En ville la consommation moyenne ressort à 9 l, avec 20% d'entre vous brûlant 10 l pour un maxi de 12 et un mini de 7 bien isolé. Sur route la moyenne ressort à 7,8 l et descend jusqu'à 6 l pour 6%. Le maxi demeure à 9 l pour une vitesse moyenne de 160 précise l'un de vous. En toute

logique, vous roulez plus vite sur autoroute et la consommation grimpe en moyenne à 9,2 l. Les deux pointes de 15% se situent à 8 et 10 l, pour un mini de 7 et un très gros maxi étonnant de 18, laissant loin derrière lui les 6% consommant les 12 litres, chiffre maximum hormis le 18. L'un de vous précise tout de même qu'il consomme de 2 à 3 l de plus avec les KN et 4/1. Vous êtes 54% à trouver l'autonomie insuffisante, et 36% à vous en contenter. Celle-ci se situe principalement de 200 (30%) à 250 km (20%). Il y a environ 10% se plaçant entre ces deux chiffres, et quelques isolés grimant à 280-300. A peine 12% n'effectuent que de 150 à 200 km avec le plein, ce qui procure un résultat sans très grande disparité au niveau des consommations, mis à part pour quelques cas isolés. La consommation d'huile varie du nul à un maximum de 2 l/1000. Peut-être dans ce cas extrême est-il temps de vérifier la segmentation ? Par groupe d'environ 10% vous échelonnez votre consommation d'huile de 0,4 l/1000, 1/2 l/1000, 1 l/3000 et 1 l/5000. Etant donné les kilométrages des motos et qu'il s'agit principalement de secondes mains que vous n'avez par conséquent pas eu le loisir de rôder personnellement, ces chiffres apparaissent comme logiques.

## FIABILITÉ

Très bonne à 54%, bonne à 30%, moyenne à 6% et mal pour 10%. Tout de même 84% de satisfaits de motos acquises d'occasion et disposant d'un important kilométrage, la réputation de la Bol d'Or n'était pas usurpée. Vous êtes 56% à n'avoir jamais connu la moindre panne, les autres en ayant rencontré de plus ou moins graves, parfois dûes à l'âge de la moto. En toute logique, la première panne relevée par environ 10% d'entre vous provient de la chaîne de distribution. Les premiers modèles souffraient de cette maladie, et Honda a réglé ce problème assez rapidement. Il s'agit d'ailleurs de la seule modification moteur importante qu'ait connue la 900 Bol d'Or. A noter tout de même des durées d'immobilisation s'échelonnant de 15 jours (raisonnable) à 2 mois pour la réparation, ce qui est beaucoup trop long. Pour 5% à chaque fois il a fallu changer l'alternateur ou le relai de démarreur. Pour des soupapes grillées l'un de vous a dû attendre 2 mois, alors qu'un autre a vu son moteur refait (bielle et boîte de vitesses) en une semaine. Pour simplement changer les pistons, il a fallu une autre fois 2 mois 1/2. Il doit apparemment s'agir d'un

problème de concessionnaires, étant donné les fortes disparités. J'ai également relevé un court-circuit, un contacteur de démarreur, un piston d'étrier de frein, des joints spis et des anti-parasites. Rien à redire au sujet de la garantie qui a toujours rempli son rôle lorsqu'elle était sollicitée.

**Thierry : Un peu dépassée par les nouvelles. Lourde, mais fiable sur l'ensemble.**

**Jean-Philippe : Bécane homogène dans l'ensemble. Toujours présente à l'appel dans n'importe quelles circonstances. Un seul défaut : l'aspect vieillot. Il serait temps qu' Honda s'en occupe.**

## ENTRETIEN

Borne homogénéité générale en ce qui concerne les révisions puisque vous êtes 55% à l'effectuer régulièrement à 5 000 km, et 8% à 4 000. Seuls 6% entretiennent leur Bol d'Or plus fréquemment. Une petite pointe de 18% à 10 000 km, alors que pour 3% elle s'effectue soit à 6/7 000, 15 000 ou carrement 20 000. Les derniers 4% révisent leur Bol d'Or dès qu'ils «sentent» que celle-ci en éprouve la nécessité. Par contre la disparité règne en ce qui concerne la fréquence de remplacement des pneumatiques, particulièrement pour l'avant. Les kilométrages s'échelonnent de 2 500 à 25 000 avec une pointe de 16% à 10 000 puis une de 14% à 20 000. L'arrière, qui couvre une plage aussi vaste : de 2 000 à 20 000 km, offre tout de même une moins grande anarchie. Pour 30% le changement intervient à 5 000, pour 16% à 10 000 et pour 12% à 4 000. Les plus hauts et les plus bas résultats sont à chaque fois des cas isolés en ce qui concerne les pneus arrière. Naturellement avec les plaquettes de frein tant arrière qu'avant, on retrouve le même phénomène. A l'avant les premiers changements interviennent à 3 500 pour un maximum de 30 000. 20% effectuent cette opération à 15 000 et 14% à 20 000, et la moyenne se situera entre ces deux chiffres, selon votre conduite. Le remplacement arrière débute à 6 000 et grimpe à 35 000. 20% réalisent ce changement à 15/16 000 et 14% à 25 000. Vous êtes très peu nombreux à tuer votre chaîne avant 15 000 km, et la moyenne se situe entre 20 et 25 000, avec des kilométrages s'échelonnant régulièrement jusqu'à 40 000. Le maxi est atteint à 53 000. Au niveau des autres opérations on retrouve la tension de chaîne de distribution à 20 000 ou 40 - 50 000 selon les modèles et le remplacement des amortisseurs arrière au réglage jugé trop délicat sur

ceux d'origine. Il s'agit d'un entretien fort raisonnable, en fonction du kilométrage. Un seul d'entre vous entretient régulièrement sa moto seul, l'opération étant naturellement plus compliquée sur un multi cylindres que sur un mono ou un bi.

## ESSAI

Bilan positif en faveur de la finition, mais moins bonne impression en ce qui concerne la peinture. L'un de vous l'a refaite pratiquement de suite et un autre constate qu'elle s'écaille sur le réservoir. D'autres ne se prononcent pas. Vous ne jugez pas tous non plus les chromes, et la note bien que dépassant les 50% de satisfaits pourrait se révéler plus élevée sur une moto de cette catégorie. L'éclairage vous partage à nouveau avec un avantage aux satisfaits, qui souvent le trouvent sans défaut après adjonction de longue portée, ou changement de l'ampoule d'origine. Problème maintes fois rencontré sur les grosses cylindrées ayant quelques années d'ancienneté. Tableau de bord fonctionnel et complet, sans reproches majeurs. Les béquilles ne viennent ennuyer que les fondus de vitesse, alors que la majorité d'entre vous roule raisonnablement avec la Bol d'Or, d'où cet excellent résultat. L'antivol accuse l'âge de la moto, et n'est plus aujourd'hui que difficilement acceptable. Quant à la trousse à outils, chacun sait qu'il s'agit bien souvent d'un seul et même produit minimum servant à la majeure partie des motos de chaque marque et permettant d'effectuer un petit nombre d'interventions. Seules actuellement les grosses machines de luxe bénéficient d'une véritable trousse complète.

## CONFORT

Excellent résultat pour le pilote qui se retrouve au guidon d'une routière sportive où l'on n'est pas obligé d'être totalement couché pour piloter. Par contre le passager, bien que le résultat soit très largement positif par rapport aux sportives modernes, n'a pas la chance du pilote. La selle vous convient pour l'usage touristique seul ou à deux, et ceux la remplaçant optent généralement pour une version plus sportive. Les suspensions avant s'en sortent avec votre considération, alors que les combinés arrière accusent leur âge et permettent de juger des progrès effectués dernièrement en ce domaine, notamment avec l'adoption des systèmes monoshocks.

La position de conduite considérée sans autres paramètres effectue un score supérieur au confort général du pilote. Evidemment le confort en solo en bénéficie à son tour, et n'oublions pas qu'il s'agit d'une routière-sportive d'excellente facture comme savaient en construire les japonais avant l'avènement de la course à la vitesse de pointe. Pour s'en convaincre il suffit de noter le score plus qu'acceptable du duo, fait à prendre en considération si vous ne désirez pas voyager en solitaire. Tous ne se prononcent pas dans le domaine de la protection étant donné les nombreuses adjonctions de carénages et têtes de fourche. Les notes varient en grande partie en fonction de la présence de cet accessoire. La disposition des commandes bien étudiée vous satisfait. L'accessibilité mécanique vous partage, car celle-ci dépend principalement de l'importance des interventions effectuées. Dès qu'il faut vraiment toucher à une partie du moteur, vous vous plaignez de sa quasi obligatoire extraction du cadre. Un problème qui était déjà bien connu des possesseurs d'anciennes 4 pattes.

## MOTEUR

Mise en route sans commentaire, et son du Bol d'Or assez agréable, mais retrouvant davantage de caractère dès le remplacement des échappements. Excellent score en ce qui concerne les vibrations, jugées absentes par la majorité d'entre vous, bien que certains se plaignent de leur présence dans les repose-pieds. En tout bon quatre cylindres, surtout conçu «à l'ancienne», la souplesse du Bol d'Or ne reçoit que peu de critique, et le couple pourtant très moyen se sort plutôt positivement du test. L'accélération, bien que les nouvelles surclassent ses performances vous surprend encore suffisamment pour vous convenir. La robustesse mécanique, même si quelques-uns ne se prononcent pas et que certains aient éprouvé des déboires, présente un résultat positif qui s'explique parfaitement par la parfaite résistance de la Bol d'Or aux kilomètres. Embrayage bien noté à 60%, pour simplement 4% d'insatisfaits, et des chiffres pratiquement similaires à ceux se rapportant à la douceur. Celui-ci a ici son rôle à jouer, en compagnie de la puissance délivrée progressivement, et non violemment à partir d'un certain régime. Bonne endurance du 4 cylindres tant sur longs trajets, que dans le temps si l'on en juge d'après les résultats. La boîte date, manque un peu de douceur et craque trop, mais elle demeure suffisamment précise en usage normal. Si

vous désirez l'utiliser sportivement, les boîtes actuelles la surclasseront, comme cela se doit.

## CONDUITE

Dans vos commentaires, vous êtes plusieurs à vous plaindre de la tenue de route, mais celle-ci ne vous gêne réellement qu'en utilisation intensive en comparaison des sportives modernes. Le duo améliore la tenue de route de cette machine trop lourde pour pouvoir désormais se dénommer sportive. Sur mauvais revêtement la grosse Honda réalise tout de même un score honorable, bien que mitigé, car les réglages de suspensions se révèlent bien trop ardu. Pour une machine de ce type, parfois jugée trop haute et trop lourde, le résultat de la maniabilité s'avère positif. La stabilité est par contre un tout petit peu plus controversée, surtout par les tailles moyennes. La garde au sol bien étudiée pour l'utilisation que vous faites de la Bol d'Or, vous satisfait tout à fait après le changement des échappements. Datant de plusieurs années le freinage avant se révèle encore à la hauteur, alors que l'arrière semble avoir plus mal vieilli. Vous êtes assez nombreux à ne pas vous prononcer sur le service après-vente, mais le résultat demeure positif, ce qui n'est pas toujours le cas lors d'autres essais lecteurs. Peut être est-ce dû à vos rapports avec des concessionnaires compétents jugés très bons par 24% et bons par 60%, même si pour en arriver à cette conclusion, il vous a fallu changer jusqu'à huit fois de concessionnaire avant d'en trouver un vraiment valable.

## VOS IMPRESSIONS

Une bonne machine qui offre un bon compromis pour une utilisation polyvalente, tout en étant souvent le choix du cœur. Beaucoup envieraient cette satisfaction procurée, et toujours présente, des années après l'apparition de la première Bol d'Or. Pas chère, solide, alliant avec bonheur sport et tourisme, certains n'hésitent pas à la qualifier de reine des années 80 et de moto exceptionnelle bien que dépassée sur de nombreux points : embrayage bruyant, lourde, tenue de route moyenne, brutale en ville, réglages de suspensions aléatoires, et parfois des vibrations et une mauvaise tenue engendrées par la monte de pneus avant différents. Mais son homogénéité et le charme de son aspect vieillot vous font fondre et apprécier pleinement cette future légende roulante.

## DÉFAUTS RELEVÉS

Rien de particulier à signaler, une fois le problème de distribution des premières machines réglé. Seul véritable point noir la concernant pour un petit nombre d'entre vous, les suspensions arrière. Certains n'ont pas hésité à résoudre ce problème par l'adoption de Fournalés, Konis ou Marzocchis.

## PROCHAINE MOTO

A 40% vous resterez fidèles à Honda par le biais des VF 1000 R, F2 ou VFR 750. A noter deux exceptions caractérisées par une Gold Wing et une 750 XLV. 20% passeront chez Yamaha en Compagnie de FZ 1000, 750 FZ ou W Max (10%). Suzuki recueillera 16% de la clientèle qui se répartira entre les sportives, les routières les Customs et les Trails. Kawa avec 10% des intentions ne séduit que les sportifs : 900 Ninja, 1100 R et GG et nouvelle 250 Sport. Triumph et Guzzi reçoivent 4% des intentions à eux deux, alors que la K 100 BMW les dépasse avec 6%. Enfin les 4% restant ne savent pas pour quelle machine opter. Un résultat plutôt satisfaisant pour Honda qui a su séduire et fidéliser une clientèle grâce à une machine possédant à la fois un certain caractère, un renom prestigieux et une robustesse plus que satisfaisante pour une sportive.

## BOL D'OR

La 900 Bol d'Or a terminé sa carrière en juin 82 après avoir favorablement marqué son époque, et s'est vue remplacée par la CB 1100 F, qui reprenait en grande partie la même technique et les mêmes lignes. Elle permit de redonner un peu de souffle aux ventes de ce modèle commençant à dater par rapport à une concurrence de plus en plus pressante. Dans la gamme 87, la moto se rapprochant le plus de l'esprit de la Bol d'Or est la toute nouvelle CBR 1000 F, qui dispose d'une technologie totalement différente et beaucoup plus performante. Plus sportive que la Bol d'Or, elle se placera néanmoins dans un créneau similaire selon Honda, étant donné l'évolution des aspirations de la gente motocycliste. Peut-être que si vous aviez connu l'arrivée de ce modèle au moment de remplir ce questionnaire, auriez-vous été davantage à rester fidèles à Honda et à l'esprit issu de la moto au nom le plus prestigieux de la gamme ? ■