



900 HONDA BOL D'OR

L'héritière de l'Endurance

1978 : Honda met sur le marché une

sportive apte à dominer son créneau.

Dessinée par Soichiro Irimajiri,

la Bol d'Or, machine au nom

prestigieux, s'impose très rapidement

comme le "must" de la catégorie.

● Honda, en cette fin de la décennie 70, a besoin de revenir en force sur le terrain. La CB 750 est depuis longtemps dépassée et la CBX n'est pas une moto de grande diffusion, ni même une vraie sportive malgré son fabuleux moteur six-cylindres. La respectable 900 Bol d'Or va cependant bénéficier de l'effet de choc produit par cette illustre devancière : reprise de certaines solutions mécaniques comme la culasse à quatre soupapes, cette fois adaptées à un quatre-cylindres. De plus, la moto présente un air de famille indéniable avec la machine d'endurance trois fois victorieuse du Bol d'Or, ce qui explique le choix d'un nom de baptême autrement plus évocateur et vendeur que son véritable patronyme : CB 900 FZ SC 01.

LA TECHNIQUE

Moteur : Le bloc-moteur tout alu, dont les carters s'ouvrent suivant un plan de joint horizontal, est un quatre-cylindres face à la route. Ses

cotes d'alésage x course de 64,5 x 69 mm donnent une cylindrée exacte de 901 cm³. Comprimé à 8,8 à 1, il développe une puissance de 95 ch à 9.000 tr/mn, le couple maximum de 7,9 mkg se situant à 8.000 tours. Le vilebrequin monobloc en acier forgé tourne sur cinq paliers munis de coussinets minces. **Graissage :** De type à carter humide, le bas-moteur contient quatre litres de lubrifiant. La circulation est assurée par une pompe trochoïdale à double rotor, avec interposition d'un filtre



remplaçable et d'un radiateur. **Carburateur :** Quatre carburateurs Kei-Hin VB 51 A, de 32 mm de passage de gaz, à dépression et à cuve concentrique, alimentent la Bol d'Or. Le filtre à air possède une cartouche en papier interchangeable.

Allumage : Du type batterie-bobines transistorisé, l'allumage comprend deux capteurs et deux bobines à double sortie. Doté d'une avance automatique, il reçoit une avance de 10° avant le point mort haut (28°30 avant le PMH à partir de 3.100 tr/mn). L'usine recommande des bougies NGK DR 8 ES.

Transmissions : La transmission primaire s'effectue en deux temps : chaîne Hy-vo du vilebrequin à un arbre intermédiaire, puis pignons à taille droite de l'arbre intermédiaire à la cloche de l'embrayage multidisque dans l'huile. La boîte de vitesses, graissée sous pression, comporte cinq rapports.

Equipement électrique : Un alternateur de 260 watts fournit la puissance au démarreur et au circuit électrique, par le biais d'une batterie 12 volts 14 ampères-heure et d'un régulateur.

Partie-cycle : Sur le cadre double-berceau en acier soudé viennent s'articuler le bras oscillant monté sur bagues et deux amortisseurs hydrauliques réglables. La colonne de direction, équipée de roulements coniques, reçoit une fourche téléhydraulique.

Roues : Les jantes alliage, de type Comstar, sont composées de cinq branches embouties boulonnées sur le moyeu et rivetées sur la jante. Le freinage est assuré par des disques (double à l'avant) pincés par des étriers simple-piston.

Accessoires : Machine typique des années 70, la Bol d'Or présente un équipement complet : de l'habillage (proposé en bleu, rouge ou gris) à l'échappement "quatre en deux", en passant par le tableau de bord ou les organes de sécurité, rien n'est laissé au hasard. Tout au plus peut-on regretter l'absence d'un tête de fourche permettant une véritable utilisation en grand tourisme.

EVOLUTION

A partir d'avril 1980, la 900 Bol d'Or subit quelques changements, d'ordre esthétique tout d'abord, avec une nouvelle décoration du dossier de selle et la modification des jantes

plein bol!



Comstar, dont les branches sont retournées et peintes en noir mat. Le roulement supérieur de la colonne de direction cède sa place à un élément dont la conicité plus importante permet une plus grande rigidité. La fourche est remplacée par une fourche hydro-pneumatique, avec des "bouchons de valve" situés au sommet du té supérieur. En parallèle, le bras oscillant est monté sur des roulements à aiguilles limitant l'usure et améliorant la tenue de route.

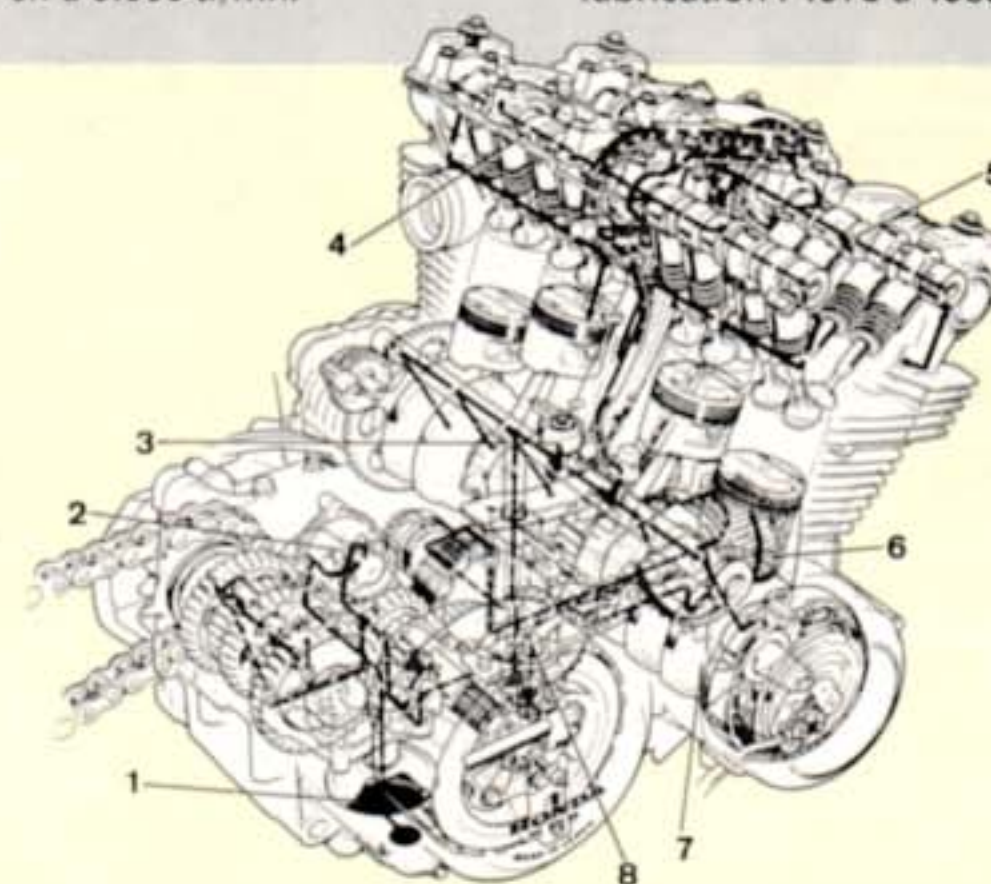
Une nouvelle teinte apparaît au catalogue, le noir, pour ce modèle dénommé CB 900 Bol d'Or FA Type SC 01.

En 1981, sous le nom de 900 FB, la Bol d'Or adopte des étriers double-piston et un garde-boue avant à déflecteur. La même année sort le modèle F2 B, habillé du carénage de la 1100 R. En 1982, la dernière version, la F2 C, prend la suite, offrant une jante avant de 18 pouces, un décor nouveau, et un moteur peint en noir mat, monté sur silent-blocs.

FICHE TECHNIQUE

MOTEUR : Bloc-moteur quatre-temps à double arbre à cames en tête. Alésage x course : 64,5 x 69 mm. Cylindrée : 901 cm³. Taux de compression : 8,8 à 1. Puissance : 95 ch à 9.000 tr/mn.

PARTIE CYCLE : Cadre double-berceau tubulaire. 3 disques de freins. Pneus : avant 3.50 x 19, arrière 4.00 x 18. Poids : 232 kg. Vitesse maximale : 215 km/h. Période de fabrication : 1978 à 1983.



1-crépine d'aspiration d'huile, 2-pompe à huile, 3-manomètre de pression d'huile, 4-arbre à cames d'admission, 5-arbre à cames d'échappement, 6-filtre à huile, 7-vilebrequin, 8-poussoir hydraulique du tendeur de la chaîne primaire.

La Bol d'Or, sportive des années 80, serait actuellement une excellente "basique". La publicité de l'époque mettait l'accent sur sa parenté avec les machines d'endurance.

LA BOL D'OR AUJOURD'HUI

En 1994, on peut affirmer que la mécanique de cette Honda est encore "dans le coup". Il n'y a qu'à faire une rapide comparaison avec la 900 XJ Yamaha, qui continue sa carrière. Par contre, la partie-cycle accuse un peu le poids des ans, avec ses deux amortisseurs arrière et une fourche un peu souple lorsque le revêtement se dégrade pour être vraiment sécurisante en grande courbe. Une attention soutenue à haute vitesse est nécessaire pour apprécier pleinement les qualités du moteur et du freinage. La Bol d'Or, représente une bonne solution pour qui veut rouler avec une machine déjà classique dont les performances et la robustesse permettent de rouler loin et longtemps. Facile à trouver, la 900 Bol d'Or mérite toutefois un examen méticuleux avant l'achat. Compte tenu de la solidité du modèle, la machine que vous trouverez risque d'avoir un kilométrage respectable. Le problème des pièces détachées ne doit pas être négligé : si les pièces mécaniques sont aisées à dénicher, tant en neuf qu'en occasion, il n'en va pas de même pour l'habillage. Dans ce domaine, il faut savoir s'armer de patience : dans certains cas, il est même

LA BOL D'OR AU QUOTIDIEN

Pour les pièces neuves, un concessionnaire, par l'intermédiaire de Honda France, peut obtenir auprès de Honda Europe (ou Japon), les pièces nécessaires à la Bol d'Or. Malheureusement, certains concessionnaires ne jouent pas le jeu, et il peut être bon de s'adresser à un spécialiste des anciennes, notamment AREMA Service Pièces détachées, tel. (1) 43.08.72.56. Pour les pièces d'occasion, il convient de visiter les casseurs moto, que l'on trouve maintenant partout en France.

A titre indicatif, nous précisons les prix de quelques pièces qui nous ont été remis par National Motos, à La Garenne Colombes, tel (1) 47.80.39.25.

Pochette de joints (haut et bas moteur) : 1.335 F. Jeu de disques d'embrayage : 550 F. Chaîne de distribution : 421 F. Selle : 2.218 F. Clignotant avec support : 431 F.

Bibliographie : Revue Moto Technique n°38. Moto Revue n° 2409.

indispensable de se dépanner avec des pièces a priori prévues pour un marché autre que le français. Ici, la logique commande et il est parfois préférable de passer sur un petit défaut de présentation, plutôt que de laisser la moto au garage. Une Bol d'Or se négocie actuellement, en fonction de son état, entre 6 000 et 15 000 francs. Attention, ce n'est pas encore une machine de collection mais simplement une moto classique à la limite de l'occasion. D'autre part n'oubliez pas que les performances se paient, c'est une dévoreuse de pneus et de chaînes. Tout ceci est à prendre en compte au moment de l'achat.

moto
LEGENDAIRE