PRESENTATION

HONDA attaque sur toute la ligne

750 CB, 650 CB, 900 BOL D'OR

Décidément, malgré quelques très beaux modèles nouveaux chez les concurrents, notamment la GS 1000 Suzuki, la XS 1100 Yamaha et la 1000 Z1R Kawasaki, cette année 1978 fut vraiment l'année Honda. Après avoir traîné pendant des années son bon vieux moteur quatre cylindres quatre temps, simple ACT, une bonne recette d'ailleurs qui a assuré le succès de la marque, Honda s'est lancé voici un an dans une complète rénovation, voire même révolution de sa gamme d'une part, mais surtout de sa politique commerciale, appuyée par une politique sportive dynamique.

Il est intéressant de noter que ce 4 cylindres, rendu célèbre par la 750, a assuré de beaux jours à cette dernière moto. Depuis juillet 68, date de sa première livraison, Honda France en a vendu 21 880. C'est un record absolu pour une machine de ce type. C'est pourtant dans cette catégorie des plus de 7 chevaux que Honda a le plus souffert ces derniers temps. L'absence de nouveautés s'y est cruellement fait sentir, surtout comparé à une concurrence active. Mais, depuis la livraison de la 1000 CBX en juillet dernier, 800 machines ont été absorbées par le commerce, ce qui devrait faire remonter Honda dans cette catégorie.

Sur le marché français en baisse, surtout en vélomoteurs, Honda est d'ailleurs la seule marque actuellement en hausse. Deuxième importateur français depuis quelque temps derrière Yamaha, Honda est repassé en tête en juillet. Ceci est certainement dû à l'arrivée massive de sang neuf dans les catégories 250 (250 XLS, 250 N et T) et 500 avec les 400 N - T et la CX 500 révolutionnaire pour ce constructeur. En 125, l'arrivée de la XLS a également fait du bien à Honda. Ce mouvement devrait s'amplifier dans l'avenir avec les nouveaux modèles que nous vous présentons aujourd'hui.

Après la double victoire de Honda ce week-end au Bol d'Argent avec la 1.000 CBX de série et au Bol d'Or, le 1er constructeur du monde a donc le vent bien en poupe.

Dans la foulée de ses exploits, il a donc décidé de présenter mercredi dernier, ses trois dernières nouveautés : 650 et 750 CB, 900 Bol d'Or. Cette dernière reçoit en effet le nom prestigieux de Bol d'Or, où Honda vient de marquer trois fois de suite, cadeau des organisateurs du Bol d'Or à Honda.

Pour la première fois, cette présentation s'est faite le même jour et à la même heure au Japon, aux U.S.A., en Allemagne et en France.

Les machines présentées sont donc les deux dernières Eurosport de la série, désormais complète, qui se compose des machines suivantes : 125 N, 125 T II, 250 N, 400 N, 650 CB, 750 CB, 900 Bol d'Or, 1.000 CBX.

Si l'on ajoute à cela les deux machines à cardan, CX 500 et 1.000 Gold Wing, on s'aperçoit que la gamme Honda actuelle est totalement différente de ce qu'elle était voici un an.

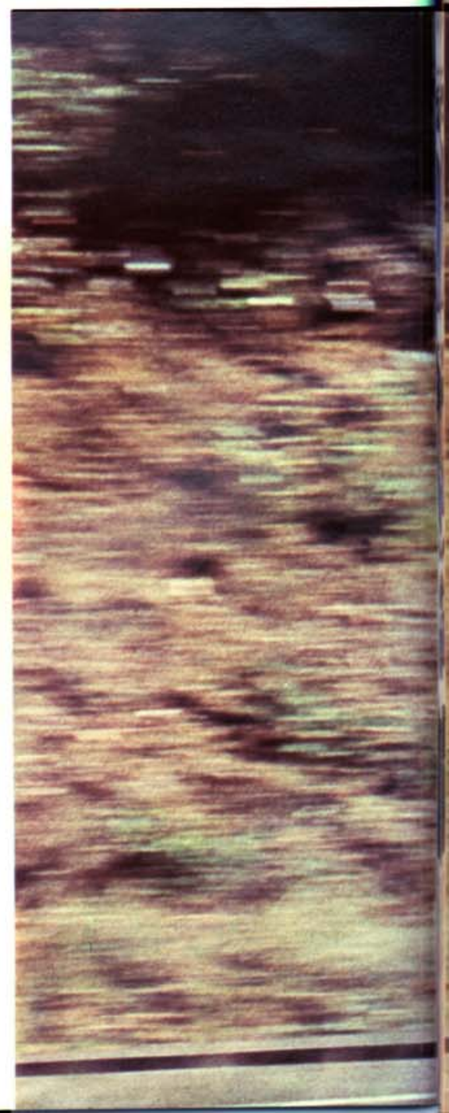
Pourquoi tant de nouveaux modèles ? Pour rajeunir la gamme d'une part, pour offrir ensuite aux concessionnaires Honda, qui sont tous exclusifs, une diversité la plus grande possible de motos à proposer aux clients Honda. Chacun doit ainsi trouver chez ces concessionnaires, la moto de ses rêves. Dans un second temps très proche, sans doute l'année prochaine, Honda mettra à la disposition de ses clients, toute une série de kits moteur, de carénages et d'accessoires divers permettant d'adapter les motos à la compétition ou au grand tourisme, en route comme en tout-terrain. C'est la 1re fois qu'un constructeur ferait une telle chose.

Mais parlons un peu de ces motos. La 650 quatre cylindres simple ACT sera livrée fin novembre en noir, pourpre et bleu roi, au prix de 16.000 F. Elle viendra directement concurrencer les 650 Kawa et Yamaha. La 750, qui remplace les F I et F II qui disparaissent, mais pas la K7, sera livrée le 15 novembre en noir, rouge violacé et bleu roi au prix de 18.500 F. La 750 K7 restera donc la seule machine sur le marché, identique à peu de choses près à la première 750 Four de 1969, les 750 CB et 900 Bol d'Or étant équipées de moteurs quatre cylindres à double ACT.

Comme vous pouvez le voir, Honda bouge. Non seulement sur les circuits, mais également dans des magasins. D'ailleurs, si l'on regarde le dessous des carters, on peut presque dire que la bagarre entre la Yamaha de Pons-Sarron et la Honda de Léon-Chemarin au Bol d'Or, le week-end dernier, est l'illustration sportive de ce qui se passe commercialement ! Une belle bagarre qui va se jouer au finish, sur la ligne, et qui à terme risque d'éliminer certains concurrents...

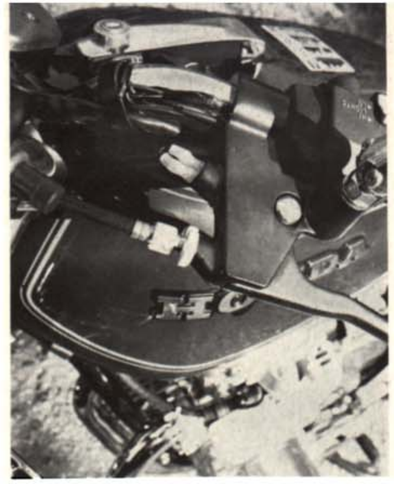
par É. Glain
J.-C. Bargetzi

M. Patrick Casasnovas, directeur de Moto Revue (de dos) appose sur la CB 900 F le sigle Bol d'Or, cadeau des organisateurs au triple vainqueur de l'épreuve, en présence (de gauche à droite) de M. Pozzoli (Moto Revue), Anne Chemarin et Jean-Claude au champagne. De Risbourg (Honda France), Hayashi (Président directeur général de Honda France) et Guio (Honda France).



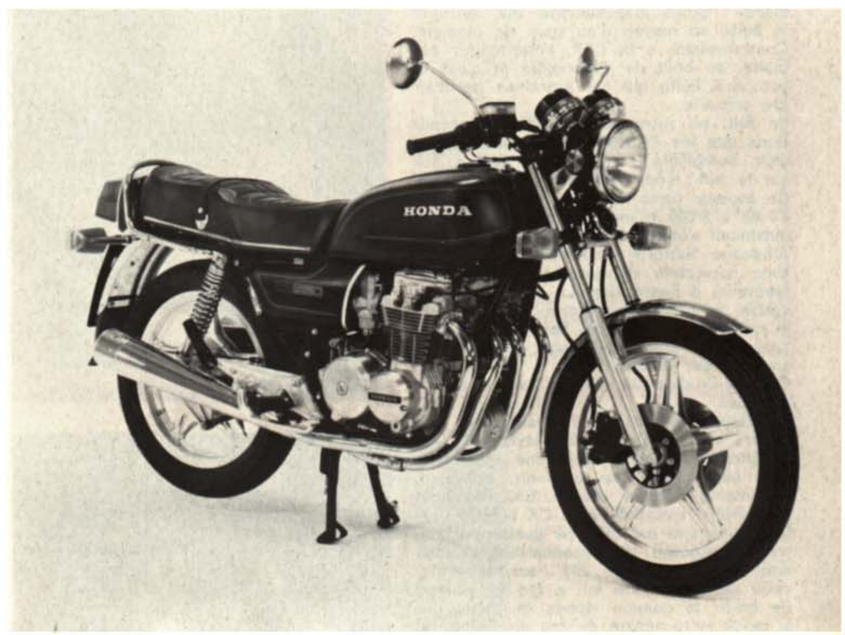
Deux nouvelles motos de plus chez Honda : la CB 750 K double ACT, nouvelle génération du quatre cylindres Honda, en photo ici, et sa petite sœur 650 page suivante qui reste un quatre cylindres à simple ACT mais vient concurrencer directement les Kawasaki et Yamaha.

motoscopie des CB 750 et 650



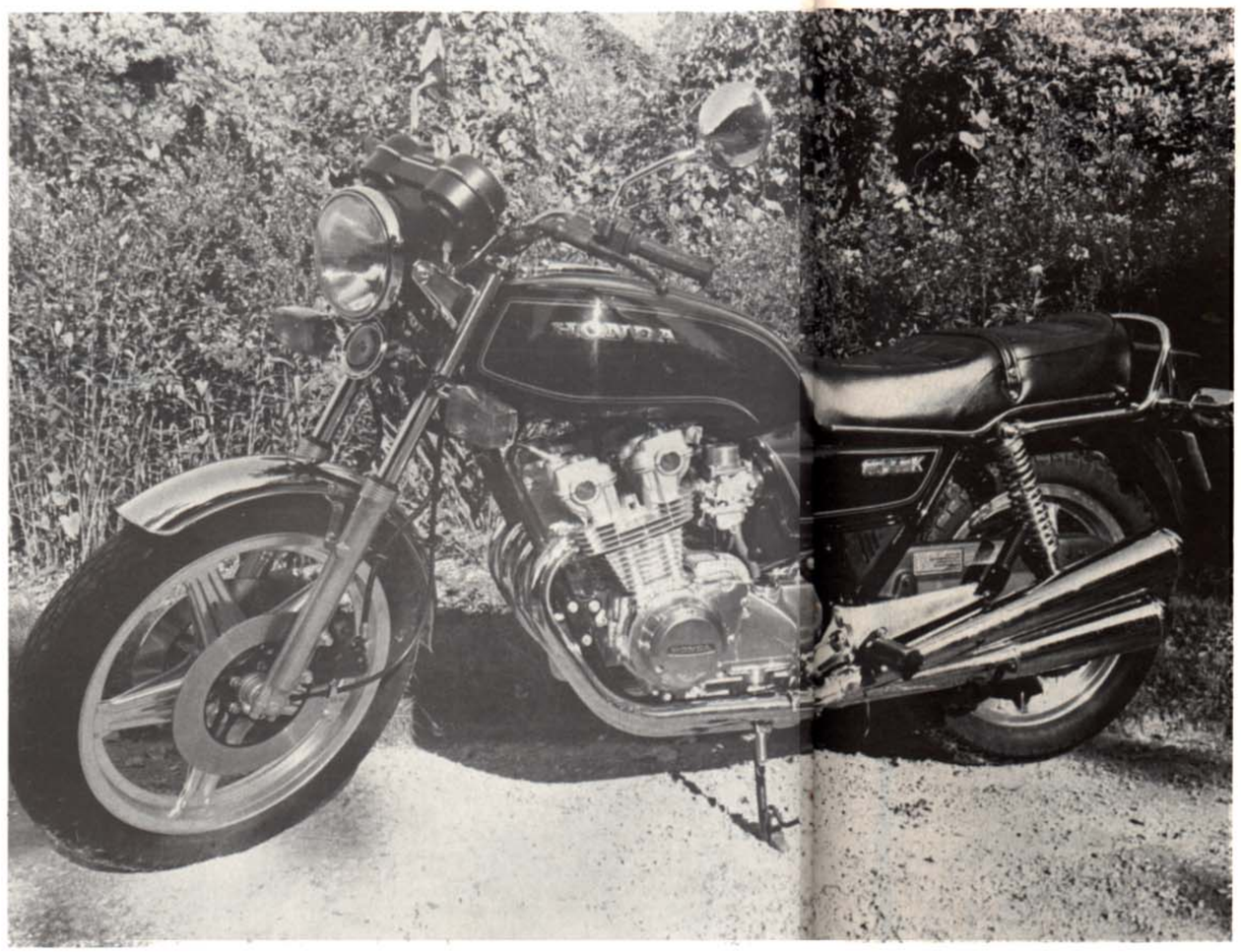
Montage du contacteur de sécurité sur la cocotte du levier d'embrayage. Les roues Comstar ont désormais des branches en tôle d'aluminium. Par ailleurs Honda à monté de nouveaux étriers de frein avec fixation des plaquettes du style Brembo. La 650 est inspirée de la 550 tandis que la CB 750 est une version réduite de la 900 Bol d'Or au niveau du moteur.

Le renouvellement de la gamme Honda se poursuit au rythme annoncé en début d'année.
Après la 900, dont la version diffusée sur le marché français prend la dénomination « Bol d'Or », Honda présente deux nouveaux modèles : les CB 650 et CB 750 complétant la ligne Eurosport qui comprend désormais les 125 N et T II, les 250 et 400 N, les CB 650 et 750, la 900 Bol d'Or et la 1000 CBX.
La CB 650 est une 550 remaniée. En fait, la version primitive était prévue en 600 cm³ mais après les essais préliminaires effectués au Japon et aux U.S.A. il est apparu qu'il valait mieux s'attaquer au marché des 650 (Kawasaki - Yamaha).
Le moteur est dérivé du 550, la cylindrée a été portée à 626 cm³ par augmentation de l'alésage (1,3 mm) et de la course (5,2 mm).
Il s'agit d'un moteur super-carré 59,8 x 55,8 mm.
Rapport course alésage 0,93 à distribution par simple ACT.
Le diamètre des soupapes a été augmenté de 4 mm à l'admission et 3 mm à l'échappement.
L'alimentation est assurée par quatre carburateurs classiques à boisseau de 26 mm de diamètre de passage des gaz.
L'allumage du type batterie-bobines est transistorisé avec un dispositif d'avance automatique centrifuge.
Il y a donc deux techniques chez Honda :
— d'une part, l'allumage à décharge de condensateur (CDI) avec avance mécanique (125 et 250 XLS) ou électronique (250 et 400 N, 500 CX).
— d'autre part, l'allumage batterie-bobines transistorisé avec avance centrifuge, technique utilisée sur les CB 650, 750, la 900 Bol d'Or et la 1000 CBX.
La puissance s'établit à 63 ch DIN à 9 000 tr/mn (50 ch à 8 500 tr/mn sur la CB 550) tandis que le couple maximum atteint 5,4 kgm à 8 000 tr/mn.
Boite de vitesses à cinq rapports, embrayage multidisque en bain d'huile avec carter d'embrayage indépendant et commande extérieure. La transmission secondaire est assurée par une chaine classique de 15,9 large.
La partie-cycle a subi de nombreuses transformations : Cadre double berceau renforcé. Pour ces modèles, Honda n'a pas cru devoir adopter un cadre interrompu à épine dorsale. La chasse a été augmentée à 105 mm. Débattement des suspensions : 142 mm à l'avant, 77 mm à l'arrière avec des amortisseurs FVQ réglables en cinq positions.
Les roues Comstar sont équipées de branches en tôle d'aluminium. Pneus Tubeless de 3.25 H 19 à l'avant, 3.75 H 18 à l'arrière.



Nouveau tableau de bord sur la CB 750 avec totalisateur et journalier séparés du compteur. Remise à zéro rapide par poussoir. Nouveau réservoir de maitre-cylindre de frein avec couvercle fixé par des vis cruciformes ; poignée de gaz style CBX. Le moteur reprend l'architecture du 900 Bol d'or. Nouveau dessin des rétroviseurs et des clignotants. Echappement quatre en quatre.

Nouveaux étriers de freins avec contrôle et montage des plaquettes rapide (système Lockheed ou Brembo). Le maitre cylindre a un couvercle fixé par des vis. Double disque à l'avant, tambour à l'arrière.
Nouveau dessin des clignotants, réalisés en matière plastique et montés souples. Le combiné feu-arrière est identique à celui de la 500 CX.
La batterie est logée sous la selle basculable mais accessible latéralement, les connecteurs ont été déplacés vers le haut, tandis que la trousse à outils trouve sa place dans le dosseret de selle.
Les commodos ainsi que les leviers ont été redessinés style CBX, la commande d'embrayage est pourvue d'un contacteur de sécurité. Sur la CB 650, l'échappement est du type quatre en deux.
Sur la CB 750, le moteur est dérivé du 900 Bol d'Or.
Il s'agit d'un quatre cylindres en ligne à distribution par double ACT. La distribution est identique à celle de la CBX : une chaine attaque l'arbre à cames d'échappement à partir duquel une seconde chaine commande l'arbre à cames d'admission. La transmission primaire est de la même veine : une chaine Hyvo commande l'arbre intermédiaire qui entraine la boite au moyen d'un train de pignons. Contrairement à la CBX, l'alternateur est monté en bout de vilebrequin et c'est la pompe à huile qui est entraînée par l'arbre primaire.
En fait, on retrouve les mêmes conceptions que les RCB 78 victorieuses au Bol d'Or. Semblable montage avait déjà existé sur la 500-3 soupapes pilotée par Sumiya. Ce moteur carré 62 x 62 mm développe 77 ch à 9 000 tr/mn tandis que le couple maximum s'établit à 6,7 mkg à 7 000 tr/mn. Allumage batterie - bobines transistorisé avec correcteur d'avance centrifuge. Carburateurs à dépression. Le cadre tubulaire double berceau est renforcé au niveau de la colonne de direction par un tube (solution RCB) alors qu'il s'agit d'un élément embouti sur la 650.
Colonne de direction montée sur roulements coniques.
Le tableau de bord a été réusiné avec des leviers et des commandes style CBX, un compteur journalier avec une remise à zéro commandée par poussoir, nouveaux clignotants comme sur la 650, combiné feu arrière emprunté à la CX 500.
L'échappement est du type quatre en quatre, témoignage de reconnaissance sans doute envers la CB 750 Four, la vraie, celle de 1969, celle qui a été à l'origine de toute la gamme Honda et même de la mode motocycliste de ces dix dernières années.



fiche technique
HONDA CB 750

MOTEUR :
4-temps, double arbre-à-cames-en-tête, refroidi par air, 4 cylindres en ligne.
Alésage-course : 62 x 62 mm.
Cylindrée : 748 cm³.
Taux de compression : 9,— : 1.
Carburateur : à dépression avec pompe de reprise.
Diamètre Venturi : 30 mm.
Diamètre soupapes :
Admission : 25 mm x 2.
Echappement : 22 mm x 2.
Puissance : 77 ch DIN à 9.000 tr/mn.
Couple : 6,7 mkg à 7.000 tr/mn.
Filtre à air : papier.
Système de lubrification : sous pression carter humide.
Capacité en huile : 4,5 l.

TRANSMISSION :
Embrayage multidisque en bain d'huile.
Diamètre du disque : 151 mm.
Transmission : 5 vitesses en prise constante.
Démultiplication primaire : 1,166 à 1, 24/28 dents.
Démultiplication secondaire : 2,041 à 1, 24/49 dents.
Rapports de vitesse :

1.	2,533	38,06 %	15/38 dents
2.	1,789	53,88 %	19/34 dents
3.	1,391	69,30 %	23/32 dents
4.	1,160	83,10 %	25/29 dents
5.	0,964	100 %	28/27 dents

Démultiplication finale : 2.533 à 1 (15/38 dents).

CADRE :
Double berceau en acier tubulaire.
Suspension avant : fourche avant télescopique avec amortisseurs hydrauliques double action.
Débattement : 95 mm.
Angle de braquage : 40°.
Direction : à roulements coniques.

FREINS :
AV double disque avec étrier mobile, Ø 276 mm.
AR à tambour, Ø 180 mm - surface de garniture 73 cm².

ROUES :
Comstar AV MT 2,15 - 19".
Comstar AR MT 2,15 - 18".

PNEUS :
Tubeless AV : 3,25 H 19" - 4 PR.
Tubeless AR : 4,00 H 18" - 4 PR.

RESERVOIR :
20 litres dont 5 litres de réserve.

DIMENSIONS :
Longueur : 2.280 mm.
Largeur : 785 mm.
Hauteur : 1.130 mm.
Empattement : 1.520 mm.
Hauteur de selle : 810 mm.
Garde au sol : 145 mm.
Hauteur de guidon : 725 mm.
Poids à sec : 236 kg.
Poids en ordre de marche : 255 kg.
Poids maximum autorisé : 430 kg.

ELECTRICITE :
Allumage : transistorisé avec avance mécanique.
Batterie : 12 V - 14 Ah.
Alternateur : 0,26 Kw à 5.000 tr/mn.
Démarreur : 0,7 Kw.
Optique Code/phare : 55/60 W, Ø 180 mm.
Feur AR/Stop : 5 W / 21 W.
Clignotants : 21/21 W.

PERFORMANCES :
Vitesse maximum : 200 km/h.
Consommation : 3,4 litres aux 100 km à 60 km/h.

fiche technique
HONDA CB 650

MOTEUR :
4-temps - simple arbre-à-cames-en-tête refroidi par air.
Configuration alésage x course : 59,8 x 55,8 mm.
Cylindrée : 626 cm³.
Taux de compression : 9 : 1.
Carburateur : à boisseau type PD.
Diamètre venturi : 26 mm.
Diamètre des soupapes :
Admission 31,5 mm.
Echappement 26 mm.
Puissance maximum : 63 ch DIN à 9.000 tr/mn.
Couple maximum : 5,4 mkg à 8.000 tr/mn.
Filtre à air : papier.
Système de lubrification : sous pression par carter humide.
Capacité huile : 3,5 litres.

TRANSMISSION :
Embrayage multidisque : en bain d'huile.
Diamètre du disque : 139 mm.
5 vitesses en prise constante.
Démultiplication primaire : 1,166 à 1 (24/28 dents).
Démultiplication secondaire : 2,346 à 1 (26/61 dents).
Rapports de vitesse :

1.	2,500	35,36 %	14/35 dents
2.	1,722	51,34 %	18/31 dents
3.	1,333	66,32 %	21/28 dents
4.	1,074	82,31 %	27/29 dents
5.	0,884	100 %	26/23 dents

Démultiplication finale : 2,500 à 1 (16/40 dents).

CADRE :
Double berceau acier.
Suspension AV : fourche télescopique avec amortisseurs hydrauliques double action.
Débattement : 142 mm.
Angle de chasse : 62°30'.
Chasse : 105 mm.
Capacité huile de fourche avant : 170 cm³.
Suspension AR : bras oscillant - amortisseurs réglables en 5 positions - amortisseurs FVQ.
Débattement : 77 mm.
Angle de braquage : 40°.
Direction : à billes.

FREINS :
Frein AV : double disque avec étrier mobile, Ø 240 mm.
Frein AR : à tambour, Ø 180 mm.

ROUES :
Comstar AV 2,15 - 19".
Comstar AR 2-15 - 18".

PNEUS :
Tubeless AV 3,25 H 19" - 4 PR.
Tubeless AR 3,75 H 18" - 4 PR.

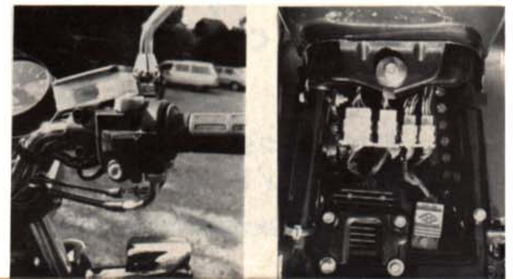
RESERVOIR :
18 litres dont 3,5 litres de réserve.

DIMENSIONS :
Longueur : 2.200 m.
Largeur : 775 mm.
Hauteur : 1.110 mm.
Empattement : 1.430 mm.
Hauteur de selle : 795 mm.
Garde au sol : 155 mm.
Largeur du guidon : 740 mm.
Poids à sec : 198 kg.
Poids en ordre de marche : 216 kg.

ELECTRICITE :
Allumage transistorisé avec avance mécanique centrifuge.
Batterie : 12 V - 12 Ah.
Optique code/phare : 55/60 W.
Feu AR/stop : 5/21 W.
Clignotant : 21/21 W.

PERFORMANCES :
400 mètres départ arrêté : 12,7 secondes.
1.000 mètres départ arrêté : 25,3 secondes.
Vitesse maximum : 192 km/h.
Consommation : 3,2 litres aux 100 km à 60 km/h.

Echappement quatre en deux sur la CB 650 qui reprend par ailleurs le design de la 750. Le moteur dérivé du 550 est alimenté par des carburateurs classiques à boisseaux.



La 650 a conservé une poignée de gaz classique avec câbles de commande montés vers le bas. Les connecteurs ont émigré sous la selle ; bouchons de remplissage des éléments de batterie directement accessibles.