

## La moto

Au premier abord, elle en impose avec son moteur à refroidissement liquide qui impressionne par sa taille, mais qui est superbe de fonderie. Son gros bidon de 21 litres qui lui autorise une autonomie de plus 300 km avant réserve en roulant à vitesse stable de 110/120 km/h, tout cela en duo et chargé.

Avec un cadre tubulaire de bonne section, double berceau comme à l'ancienne, mais de conception moderne. Une finition exemplaire comme Honda sait le faire, peinture et vernis d'une très bonne qualité et tenue dans le temps.

**Des rétros** de dimensions suffisantes, mais les tiges qui les supportent sont trop courtes ce qui réduit d'un tiers la surface de vision. Dommage ! Quelques centimètres de plus auraient suffi, sans pour cela nuire à l'esthétique. Munis de feux de détresses (sur le modèle 2006) et d'une clé codée.

**Sous la selle** on trouve une soute d'une grande capacité, puisqu'on y loge deux combinaisons de pluie et le guide du routard, sans oublier un logement pour un U homologué FFMC, plus la trousse à outils complète.

**Prise en main.** Le poids se fait sentir à l'arrêt, mais se fait oublier dès que l'on commence à rouler.

La prise en main s'effectue donc, très facilement pour quelqu'un qui à l'expérience de piloter un gros roadster mais pour une personne novice ou de moins de 1,70 m, cela peut être un handicap, dû essentiellement à la taille et le poids de la moto ; en effet 252 kg tout plein fait ça calme.

L'ergonomie générale est parfaite avec une position de conduite naturelle et agréable, buste légèrement sur l'avant, mais sans excès.

Le guidon tombe bien sous les mains, les commandes de frein et d'embrayage sont réglables, douces et précises, les commodos bien placés sont faciles à utiliser.

La béquille latérale n'est pas pratique d'accès, à cause d'un ergot trop court et trop en arrière et la béquille centrale brille par son absence, (facturer 230 € en option, cela reste cher pour un roadster à 10 000 €)

**Le moteur.** Puissant avec 106 ch en version française, il pousse fort jusqu'à la zone rouge mais reste quand même linéaire. Donc pas de coups de pieds aux fesses comme un bicylindre. Grâce à l'injection, la mise en route ne pose aucun problème de démarrage à froid comme à chaud, été comme hiver, même quand elle couche dehors par une nuit froide et humide. Son moteur coupleux qui reprend dès 2000 tr/min, sur le dernier rapport, avec femme et bagages, sans rechigner et qui envoie à partir de 3000 tr/min pour atteindre sa pleine puissance vers 7500 tr/min.

**Le petit bémol.** Le moteur a tendance à vibrer, surtout vers 3000 tr/min, avec des fourmillements du bout des doigts au bout des pieds; autrement son régime favori se situe aux alentours de 3500/4500 tr/min.

Équipé d'un pot catalytique Euro 2, cela lui donne une sonorité plutôt agréable, avec un bruit sourd et feutré à la ré-accelération.

**La boîte de vitesse.** Équipée de 5 rapports. À mon goût il manque un sixième rapport de boîte, ce qui aurait permis d'avoir un régime moteur aux alen-

tours de 3000/3500 tr/min pour une vitesse de croisière de 110 km/h. Je la trouve un petit peu bruyante au changement de vitesses, surtout la première. Mais elle reste néanmoins douce d'utilisation, précise et bien étagée.

**L'embrayage.** Il est de type multi disques en bain d'huile, avec commande hydraulique au guidon, muni de gros disques, cela lui permet d'encaisser le couple moteur sans problème, à la fois souple et progressif, mais avec une légère tendance au collage à froid, d'où le "Klonk" en passant la première.

**La tenue de route.** Dotée d'une excellente partie cycle en tube d'acier, avec un comportement très sain sur tous types de routes. Le 1300 CB est très agile, précis et facile à inscrire en courbes pour une moto de cette taille.

Sur les petites départementales sinueuses de nos campagnes ça devient un régal, virage après virage, elle avale les courbes avec aisance malgré son poids et sa garde au sol plus que suffisante en conduite normale ; elle montre ses limites en conduite sportive puisqu'on arrive à toucher les repose pieds pilote sur le bitume.

Bien sûr, il faut montrer son autorité quand on hausse le rythme, c'est que madame se montre récalcitrante à se mettre sur l'angle, surtout avec un freinage appuyé en entrée de courbe ; les enchaînements deviennent vite fatigants, notamment en montagne où le gabarit et le poids de l'engin vous rappellent que vous n'êtes pas sur une sportive.

Très maniable en ville pour une machine de son gabarit mais assez pataude en duo et chargée comme une mule (la moto, pas la passagère) cela à basse vitesse.

**Les pneumatiques.** A tendance au guidonnage et à glisser avec des pneus usés en sortie de virage sur forte accélération. Par contre il faut proscrire la monte d'origine (Michelin Macadam 100) qui ne convient pas du tout à la moto, elle est instable, limite dangereuse sur le mouillé et imprécise dans les entrées de courbes, dû probablement au profil du pneu.

Pour ma part j'ai monté des Bridgestone BT 020 : excellent compromis en toutes circonstances, avec un bon grip sur le sec et le mouillé.

## Le freinage

Deux gros disques de 310/mm à l'avant et un disque arrière de 256/mm. Les étriers sont à quatre pistons opposés à l'avant et simple piston opposé à l'arrière, Facile à doser même sur l'angle, ils sont à la fois puissants, progressifs et très endurants même en condition intense. L'arrière est suffisant pour ralentir la moto en complément de l'avant.

**L'éclairage.** Les deux feux que l'on trouve à l'arrière sont à diodes, tout en procurant une bonne visibilité de jour et de nuit, ils donnent aussi une belle touche esthétique. Le phare est juste de nuit, peut être qu'avec une ampoule de 100 Watt ? Si Honda avait équipé son roadster d'un tête de fourche double optique je l'aurais acheté, mais celui proposé actuellement n'est qu'un simple optique et pas esthétique à mon goût.

**Confort.** Le 1300 CB peut se vanter d'exceptionnelles qualités routières et n'a pas à rougir devant une grosse GT.

De bonne facture, la selle est large et moelleuse, même sur grand parcours, puisque moi et ma compagne avons effectué plus de 800 km sur une étape sans pour autant souffrir du fessier.

**Le seul petit souci :** Ce sont les repose pieds passager qui sont placés trop haut : "Monsieur Honda, 5 cm plus bas et c'est top !"

**Conso.** Le carburant préconisé par le constructeur est du SP 95, avec pot catalytique. La consommation peut varier de 6 à 7,5 litres aux 100 km suivant la conduite du moment. Ce qui nous donne une autonomie variant de 260 à 315 km avant le passage sur réserve, avec un record à 350 km (panne sèche : hic !) en rentrant du Portugal. En règle générale, je privilégie les nationales et départementales, mais il m'arrive de prendre les voies express ou les autoroutes pour les grandes étapes et la conso ne dépasse pas 6,5 litres pour 100 km à vitesse stabilisée.

Le tableau de bord est d'un aspect classique, fonctionnel et complet. On y trouve les traditionnels compte-tours et tachymètre à aiguilles rouge sur fond noir. Suivi d'une montre, du niveau de carburant très précis, du kilométrage, deux trips, de la T° du liquide de refroidissement, T° de l'air, du décompte kilométrique, d'un chronomètre pas très pratique, programmation d'une date pour une révision par exemple.

## Quelle gueule ce bloc à refroidissement liquide et injection électronique !



Je le trouve beau, ce moteur, voilà c'est dit !

