

HONDA **MOTOR MAGAZINE**

50 ans CB750 Four

LE RÊVE DES
PISTONS OVALES

DAYTONA 1970 :
HONDA ÉTONNE LE MONDE ENTIER

PARCOURIR LE MONDE
AVEC LA CRF250L



HONDA
The Power of Dreams



**CBR
650R**

Découvrez
nos autres
modèles
Supersport



CBR1000RR Fireblade SP



CBR1000RR Fireblade



CBR500R



La CBR650R remplace la CBR650F dans la gamme Honda avec un style plus contemporain, plus agressif et plus sportif afin d'offrir davantage de plaisir sur route comme sur circuit. Le 4 cylindres de 650 cm³ monte plus haut dans les tours, délivre plus de puissance et de couple tout en disposant du système de contrôle de couple HSTC et d'un embrayage à glissement assisté. Aussi conforme à la réglementation A2.

www.honda.be

LE PASSÉ ET
PRÉSENT
SONT DONC
RÉUNIS DANS
CE NUMÉRO.

Peut-être êtes-vous un peu surpris au moment d'ouvrir ce magazine. A côté de ses excellentes motos, Honda fait-il aussi à présent des magazines ? La réponse se trouve dans la question. Oui, évidemment. Et avec le premier Honda Motor Magazine, nous entendons poursuivre exactement le même objectif qu'avec nos machines : vous offrir du plaisir.

Honda peut s'appuyer sur une histoire aussi riche qu'incomparable et propose une gamme particulièrement large. C'est pourquoi ce magazine est fait d'un subtil mélange de passé et de présent. Surtout parce que l'histoire de Honda a contribué à faire de l'industrie de la moto ce qu'elle est aujourd'hui. Et nous ne pensons pas seulement à l'emblématique CB750 Four, qui célèbre son cinquantième anniversaire cette année. Mais aussi à la technologie de pointe que Honda a appliquée plus que quiconque à ses motos, aux exploits sportifs légendaires et à la vision qu'a toujours eu Honda de toujours vouloir proposer aux motocyclistes du monde entier les meilleures motos possibles.

Le passé et le présent sont donc réunis dans ce numéro. On ne peut assurément pas ranger les machines produites par Honda dans une même boîte ou les mettre sous un même nom. Cela se reflète toujours dans la gamme actuelle à travers laquelle tant les motocyclistes sportifs, que les passionnés de tourisme, les pilotes de scooters, les fans de naked ou encore les aventuriers trouveront ce qu'ils cherchent.

Nous espérons que nous sommes parvenus à exprimer toute la diversité de Honda dans un magazine varié et, surtout, à pouvoir vous offrir un plaisir de lecture comparable à celui que vous prenez à piloter nos machines.

Tom Cambien

*Manager Motorcycle Division - Benelux
Honda Motor Europe Benelux Branch*



DANS CE NUMERO



8

ESSAIS

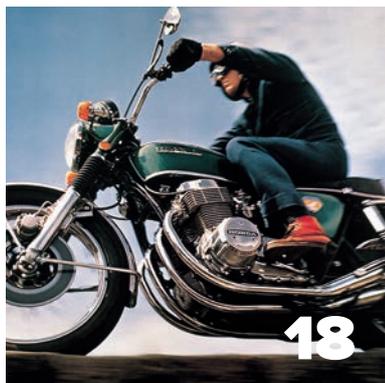
- 8** CB650R Neo Sports Café
- 28** CB500X
- 50** X-ADV
- 58** Monkey
- 60** Super Cub

REPORTAGES

- 12** Avec l'Africa Twin vers le Cap Nord
- 18** Les 50 ans de la Honda CB750 Four
- 22** Comment la Honda CB750 Four a remporté Daytona
- 32** Parcourir le monde avec la CRF250L
- 44** Le rêve des pistons ovales
- 54** Ancien et nouveau : la Honda Gold Wing

PLUS LOIN...

- 6** Introduction
- 35** Poster Monkey
- 36** Poster Marc Marquez
- 62** Vêtements Honda
- 64** Comment fais-tu cela David Thorpe ?
- 66** Reportage photos Honda CB Day
- 68** Honda de légende : CB500 Four
- 69** Honda de légende : CBR900RR
- 70** Comment fais-tu cela Freddie Spencer ?
- 71** Fermeture Toni Bou



18



54



64

X-ADV



Découvrez
nos autres
modèles
Adventure



Africa Twin Adventure Sports



Africa Twin



NC750X



CB500X



Découvrez le X-ADV, premier maxi scooter crossover taillé pour défier la circulation urbaine et s'aventurer au-delà grâce au contrôle de traction HSTC et sa transmission à double embrayage (DCT) doté d'un mode G inédit pour rouler en tout-terrain. À son design exclusif, ajoutez-y un espace sous la selle qui accueillera votre casque intégral, une bulle réglable, une clé sans contact et vous obtenez un maxi scooter de 750 cm³ adapté à votre tempérament unique.

OU VER TURE





COURBES SANS FIN

Temps parfait. Asphalte de rêve. Virages bien dessinés. Pas de trafic. Et la Honda CB650R.
Parfois, rouler à moto peut être très beau.

A photograph of a Honda CB650R Neo Sports Café motorcycle, showing the rear seat, rear wheel, and exhaust system. The motorcycle is parked in a covered area with a white wall and blue metal railings in the background.

ESSAI :
HONDA CB650R
NEO SPORTS
CAFÉ

LE CHAÎNON MANQUANT





Le dynamique 4 cylindres de la CB650R.

La CB650R combine de nombreux atouts.

Il n'y a que peu de dénominations dans le monde de la moto qui soient aussi évocatrices que les lettres CB de Honda. Ces deux lettres sont utilisées par le constructeur japonais depuis plus d'un demi-siècle et voici exactement 50 ans, il présentait la CB750, une moto qui allait être à l'origine de toutes les supersports modernes.

La CB650R est la dernière-née de la famille Neo Sports Café de Honda, qui comprenait déjà une 125, une 300 et une 1.000 cc. La nouvelle CB650R peut donc être considérée comme le chaînon manquant. Et cette moyenne va peut-être en devenir le chef de famille, puisqu'elle possède tout ce dont une naked bike à succès a besoin. Son prix est raisonnable, son look réussi et elle est animée par un 4 cylindres qui a déjà conquis ses lettres de noblesse. Restait à voir comment roule cette nouvelle naked, car Honda a changé pas mal de choses pour parvenir au résultat souhaité.

Honda a choisi, pour cette CB650R, de reprendre la

plate-forme de la CBR650R, une supersport destinée à une utilisation sur route ouverte.

Cela veut dire que les deux motos possèdent un moteur de 95 ch et 64 Nm, un antipatinage déconnectable et l'ABS, un nouveau tableau de bord LCD, un éclairage à LED, un cadre amélioré (par rapports aux modèles F dont elles descendent) de type diamant, des suspensions Showa, un embrayage à glissement limité, et des étriers de frein à montage radial.

La CB1000R Neo Sports Café lancée l'an dernier est à présent connue comme un bête raffiné. Cette moto fait exactement ce que vous lui demandez, mais avec 145 ch derrière la poignée de gaz, mieux vaut posséder un peu d'expérience pour dompter l'engin. Comme la CB650R n'a pas la gigantesque puissance de sa grande sœur, on peut facilement utiliser sa cavalerie de manière optimale et à son guidon c'est un véritable plaisir que de jouer de sa boîte de vitesses pour s'assurer les meilleures reprises.

A ce niveau, la CB650R est typiquement une 4 cylindres de moyenne cylindrée. Si l'on veut rouler fort, il faut aller chercher la puissance dans les tours, alors que si l'on adopte un pilotage plus calme, le 4 cylindres fait preuve de suffisamment de souplesse à la plupart des régimes, tout en garantissant encore



Le très caractéristique phare LED.

MOTEUR

Type	4 cylindres en ligne à refroidissement liquide
Cylindrée	650 cc
Puissance maximale	95 ch à 12.000 tr/m
Couple maximal	64 Nm à 8.500 tr/m

PARTIE-CYCLE

Cadre	en acier, de type diamant
Suspension avant	fourche Showa de 41 mm, non réglable
Suspension arrière	monoshock Showa, réglable en prétension du ressort
Frein avant	double disque de 310 mm, étriers 4 pistons à montage radial
Frein arrière	simple disque de 220 mm, étrier double piston

DIMENSIONS

Empattement	1.450 mm
Hauteur de selle	810 mm
Poids en ordre de marche	202 kg
Capacité du réservoir	15,4 litres

PRIX

€ 8.399,- (BE)

pas mal de dynamisme. L'up-quickshifter optionnel qui équipait notre moto d'essai est un plus pour exploiter le potentiel mécanique : il fonctionne parfaitement et permet vraiment d' "attaquer" avec cette CB tout en procurant plus de confort d'utilisation et de convivialité. Le confort est important à moto et la nouvelle position de conduite y contribue efficacement : avec notre mètre 80, nous nous sommes sentis parfaitement à l'aise sur cette moto, aux dimensions plutôt compactes, à l'œil comme dans la réalité.

La CB650R s'adresse à un public très large. On peut l'utiliser en ville, mais aussi comme une moto sportive sur les routes secondaires. La puissance de 95 ch ne vous fera pas tomber à la renverse, mais s'avère largement suffisante. Honda a également prévu un kit A2 pour la CB650R : il comporte un autre collecteur pour l'air d'admission et un paramétrage différent de l'ECU. Le moment venu, il suffira d'une heure de travail au concessionnaire Honda pour obtenir une version "full power". Au guidon, la différence n'est cependant perceptible que passé 6.000 tr/m et ce n'est qu'aux alentours des 7.500 tr/m que la puissance chute vraiment. Un point positif pour les jeunes qui sont limités par le permis A2. La CB650R NSC est de plus équipée de l'antipatinage Honda HSTC qui, si l'on se montre trop enthousiaste avec la poignée de gaz,

permet, par l'intervention de l'électronique, de garder le contrôle de la moto.

On remarquera au passage que les doubles entrées d'air au niveau du réservoir ne sont pas en alu brossé mais bien en plastique. Logique pour une moto commercialisée en Belgique au prix de 8.399 euros. L'excellent niveau de finition contribue cependant à en faire une machine "premium".

La CB650R est une machine bien équipée, comme en témoigne son phare à LED et ses pseudo ailettes de refroidissement qui rappellent l'époque où les boîtiers de phares devaient être refroidis. Quant aux disques de frein, ils ne sont plus du type "pétale" mais bien ronds, comme le phare : ça s'appelle le souci du détail...

La CB650R Neo Sports Café dispose donc de nombreux atouts. Membre de la famille NSC, aujourd'hui bien connue, elle comble un vide sur le marché et bénéficie d'une finition raffinée. Mais ce n'est pas pour cette raison qu'elle sera la plus appréciée : si elle rallie de nombreux suffrages, ce sera en raison de son comportement dynamique de qualité, de son style réussi et de son prix intéressant. Voilà quelles sont les qualités maîtresses d'une bonne moto et cette CB les possède assurément. •

HONDA ADVENTURE ROADS





AVEC
L'AFRICA
TWIN
AU
CAP
NORD



Passage obligé en Norvège : Le Geirangerfjord.

Pilotes Honda aventureux : attention ! Honda propose une initiative fantastique qui vous permet de vivre la grande aventure avec votre Africa Twin. Mais avec des conseils adaptés, des routes divines et une organisation exemplaire. **Honda Motor Magazine** a enfourché la CRF1000L et a participé au tout premier voyage sur les routes de l'aventure, d'Oslo au **Cap Nord**. Une véritable aventure, mais à taille humaine !

Mais c'était certainement la meilleure des façons de faire ce genre de voyage.

On ne fait pas cela tous les jours. Il faut donc le faire bien. Au lieu de filer directement vers le nord en partant d'Oslo, nous avons dévié vers le nord-ouest pour descendre la célèbre route de Geirangerfjord. Un des plus beaux endroits au monde pour rouler à moto, même si le plaisir est forcément différent lorsqu'il ne fait que 2 degrés et qu'il y a de la neige.

Forcément refroidis et mouillés après pas moins de 13 heures sur la moto, nous sommes arrivés à Forsnavag. Et cela ne faisait que commencer. Le chemin vers Trondheim était tout aussi impressionnant. Surtout, nous avons connu les quatre saisons en une seule journée. En 5 mètres à peine, la pluie se mettait à tomber. On apercevait alors 300 mètres plus loin la fin de l'averse, clairement marquée par une ligne droite. Fou. Etonnant. Typique. La Norvège – et surtout sa partie nord – est clairement différente de ce que nous connaissons. Elle est incroyablement belle. Erratique aussi. Pure, propre et gigantesque. Vous ne roulez jamais plus d'une

heure dans le même paysage, et pourtant tout semble s'accorder à merveille. Sommets montagneux, neige, lacs, routes non pavées,... tout passe sous les roues de notre Africa Twin. A un rythme que vous n'auriez même pas imaginé !

En repensant au voyage, il nous faut reprendre le roadbook pour nous souvenir ce qui s'est passé quel jour. Un mélange de défi physique, de paysages somptueux se bousculaient dans ma tête, mais aussi un lien devenu bien plus fort avec cette Africa Twin. Cette machine n'a jamais montré ses limites au cours des 8 journées du voyage. Elle nous a surtout beaucoup séduit par ses aptitudes au tourisme. Avec des journées de plus de 10 heures à moto, nous avons pu apprécier le confort irrprochable de l'America Twin. Nous avons apprécié la protection du pare-brise élevé ainsi que le confort des poignées chauffantes. Nous ne nous sommes pas ennuyés une seule seconde. Sauf peut-être la nuit, quand il fallait dormir. Six jours sans obscurité, cela vous affecte forcément.



En route vers les Lofoten

LORSQUE L'ON REPENSE AU VOYAGE, DIFFICILE DE SE RAPPELER CE QUI S'EST PASSE QUEL JOUR EXACTEMENT



**ON A L'IMPRESSION DE
ROULER VERS LA FIN
DU MONDE.
DANS UN CALME
IMPRESSIONNANT**





Sur la neige vers le Cap Nord...



Une photo incontournable.

Et donc, ce fameux Cap Nord. Vous pourriez vous montrer dénigrant en faisant remarquer que ce n'est finalement rien d'autre qu'un point rocheux au bord de la mer de Barents. Mais c'est en fait beaucoup plus que cela. Si vous roulez en ligne droite vers le haut, vous savez qu'il arrivera un moment où vous ne pourrez plus continuer. Tout change lorsque vous arrivez à 100 kilomètres environ au large du Cap. La végétation diminue. Il y a de moins en moins de maisons. La nature devient très adverse. Même en été, la neige reste là. Le vent devient plus fort, passe à travers vos vêtements. Tout est froid, triste, grave. Vous avez l'impression de rouler vers la fin du monde.

Et donc, vous restez là. A ce monument. Exalté. Épuisé. Avec 40 nouveaux amis. Parce que Honda a invité des journalistes, des blogueurs et des célébrités du monde entier pour relever le défi. Une bande à capuchons qui forme désormais après cette aventure un véritable groupe. Il y a eu une seule chute sur tout le voyage. Voilà qui en dit long sur l'organisation de ce Honda Adventure Roads. Tout avait été

préparé dans les moindres détails par des gens qui savent ce qu'ils font.

Nous reviendrons dans un prochain numéro sur ce nouveau programme Adventure Roads proposé par Honda, mais sache que cette première édition n'était qu'un aperçu de ce qui vous attend. Orienté vers les clients. Celui qui possède une Honda peut déjà se préparer pour un prochain événement. Cela devrait être en 2018 et pourra très bien se dérouler en Afrique comme en Asie. Honda Motor Magazine vous tient au courant. Et maintenant, si vous voulez bien m'excuser... il fait noir pour la première fois depuis 8 jours. L'occasion d'aller dormir !

Honda a entretemps terminé sa deuxième édition des Adventure Roads en Afrique du Sud. L'édition 2019 s'est donc déroulée en des lieux plus chauds mais avec le même objectif : mettre l'aventure à la portée des pilotes de Honda Africa Twin. Le lieu qui accueillera la prochaine édition est encore tenu secret. Mais il devrait s'inscrire dans la lignée des deux éditions précédentes ! •

50 ANS HONDA CB750 FOUR

50 ANNÉES
D'INFLUENCE
SUR LE
**MONDE DE
LA MOTO**



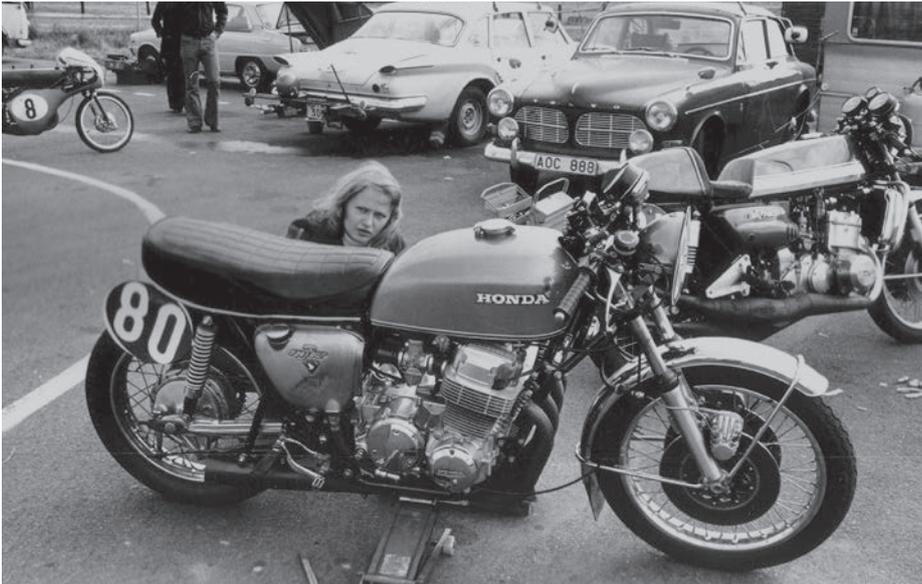
TEXTE IVAR DE GER PHOTOS ARCHIVES A. HERL © WRITING HISTORY, © HONDA, MERCI A SOICHIRO IRIMAJIRI, BOB HANSEN, BOB JAMESON



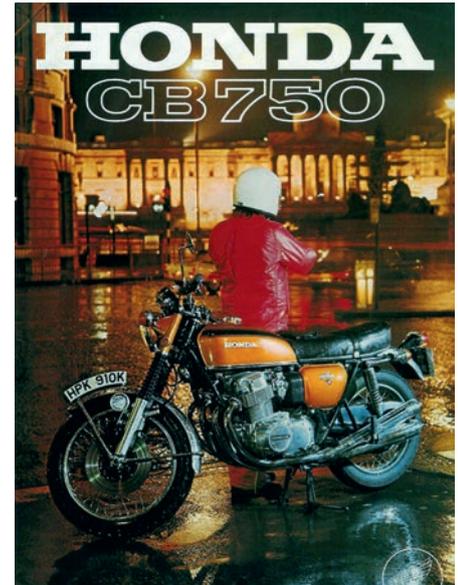
1969-2019

50 ANS

HONDA
CB750
FOUR



Une course de club en Suède au début des années 70.



Une publicité pour le modèle K2.

La **Honda CB750** occupe une place importante et unique dans l'histoire de la moto. Le 28 octobre 1968, lors de son introduction au salon de **l'automobile de Tokyo**, le nouveau moteur à **quatre** cylindres a immédiatement fait l'effet d'une bombe...

Tout à coup, apparaît une machine quatre cylindres hypermoderne de 736 cc équipée d'un puissant moteur moderne à arbre à cames en tête. Avec ses quatre échappements, elle faisait penser à une machine de GP. Un démarreur électrique équipait de série la CB750. Tout comme un frein à disque à l'avant et cela n'était même pas encore courant en course ! Sa vitesse de pointe était de 200 km/h, ce qui était vraiment incroyable à l'époque et le meilleur était cette super machine était accessible à tous !

À cette époque, les machines à quatre cylindres se trouvaient principalement sur les circuits en tant que motos de GP à part entière. Dans les années 1960, Honda s'est lancé dans la course aux titres mondiaux dans toutes les catégories avec des pilotes spécialistes du quatre temps. Mais fin 1966, Honda décide de se retirer de la course sur route. Ils voulaient se concentrer sur une nouvelle génération de motos de route puissantes. Honda construisit des motos relativement légères jusqu'à cette époque,

le modèle haut de gamme était la sportive 450 cc Black Bomber twin.

En particulier en Amérique, la demande pour un modèle haut de gamme plus puissant s'est faite de plus en plus précise. Bien que le Black Bomber se soit bien comporté, les concessionnaires américains ont constaté que cette machine n'était pas conforme à la philosophie américaine du "le plus gros est le mieux". Après une étude de marché approfondie, Honda avait alors conclu que le marché était prêt pour une moto vraiment moderne et plus imposante et avait défini des points de départ clairs pour le développement d'un nouveau modèle. En ce qui concerne le bloc moteur du nouveau modèle, Honda a donc délibérément opté pour un quatre cylindres avec 4 silencieux, en raison de son lien avec les machines de GP à quatre cylindres et à quatre temps produites par Honda. Ce serait la première moto du genre pour Honda, avec une production de masse importante pour un prix compétitif tandis que la qualité et la fiabilité devaient établir de nouvelles normes.



Le 4-cylindres en ligne était révolutionnaire sur de nombreux plans.



La livrée bleue était l'une des plus populaires.

Enfin, une vitesse de croisière de 160 km/h était considérée comme un impératif absolu. Yoshiro Harada, de Honda, devait traduire ces principes dans un tout nouveau modèle. Harada a pensé qu'il devrait s'agir d'une machine de 750 cc en réponse directe à la nouvelle menace anglaise de la même cylindrée. Le marché américain dominait et les grosses Harley étaient incroyablement populaires là-bas. L'Electra Glide délivrait une puissance de 66 ch. La nouvelle Honda devait donc disposer de 1cv de plus : 67 ch.

Les premiers essais débutaient après 6 mois de développement. Un prototype de bloc moteur a été monté dans la partie-cycle modifiée de Black Bomber. Ils ont immédiatement été au-delà des attentes. La machine était si rapide que le freinage est vite devenu une préoccupation. C'est l'une des raisons pour lesquelles un frein à disque avant a été choisi. La nouvelle CB750 n'était pas encore complètement développée lors de sa présentation à Tokyo en 1968, mais quelques mois plus tard, elle était prête pour la production.

Le 15 mars 1969, la première CB750, la K0, quitte le groupe. L'usine Honda de Saitama a assemblé les blocs moteurs, qui ont ensuite été envoyés à Hamamatsu, où les pièces de la partie-cycle ont été assemblées et la moto finalisée. Cinq machines ont été construites par jour pendant cette période initiale. Cela passe rapidement de 25 à 100 unités par jour. En juillet et octobre 1971, l'assemblage effectué dans les deux usines a été transféré dans l'usine



En Grande-Bretagne également, la CB750 était vue comme un cadeau du ciel.



Le modèle K0 est le plus iconique de la série des CB750.

Honda de Suzuka, après quoi la production a encore augmenté. Les succès en course ont largement contribué au succès des ventes de la CB750. En 1969, la course des 10 heures de Suzuka au Japon et celle du Bol d'Or en France et toutes les 24 heures, ont été remportées par la CB750. Avec ces victoires, la fiabilité de la CB750 était immédiatement prouvée de manière convaincante. Quelques mois plus tard, en mars 1970, l'équipe Honda USA remporte la Daytona 200.

Le marché a réagi très positivement à cette superbike extrêmement fiable et abordable. En 1973, Honda vendait déjà plus de 60 000 CB750 par an et la marque se situait au sommet du segment des machines de grosses cylindrées. Cela aurait été complètement impensable 5 ans auparavant pour une marque de motos japonaise.

La gamme CB750 a commencé avec la K0 en 1969 pour se terminer en 1978 via es K1 à K8. Il n'y a pas eu beaucoup de différences au fil des ans mais le moteur était un peu plus puissant. Le CB750A de 1976 présentait une version automatique équipée d'un convertisseur de couple.

La CB750 a provoqué une véritable révolution dans le monde de la moto. C'était la première superbike japonaise et elle a provoqué un changement à long terme sur le marché des grosses cylindrées. Elle a établi de nouvelles normes en matière de prix, de qualité et de performance. •

50 ANS HONDA CB750 FOUR



DAYT

ET L'AUBE D'UNE NOUVELLE

1969-2019

50 ANS

HONDA
CB750
FOUR

HONDA

ÈRE

TEXTE: IVAR DE GIER, WRITING HISTORY; PHOTOS: ARCHIEF A. HERL / © WRITING HISTORY / DICK MANN COLLECTION, HONDA, MERCI A DICK MANN, BOB HANSEN, BOB JAMESON, BILL SMITH

A la fin des années 60 et au début des années 70, s'ouvre une nouvelle et passionnante période du sport moto. En peu de temps les machines de compétition deviennent plus puissantes et plus rapides, **mais aussi plus difficiles** à conduire. Et comme les circuits n'évoluent pas au même rythme, le danger devient plus élevé, tandis que les temps au tour **dégingolent**.

C'est dans ce contexte que de nouvelles catégories voient le jour, comme la fameuse Formule 750. Les grosses 750cc à moteur 4 temps venues de partout dans le monde peuvent enfin se mesurer entre elles. Et la catégorie fait également une place aux mécaniques 2 temps ! La nouvelle formule est inaugurée en Floride le 15 mars 1970, à l'occasion des 200 Miles de Daytona, une course aussi spectaculaire que prestigieuse. Pour la première fois, le nouveau règlement y est d'application.

Une carte à jouer pour la CB

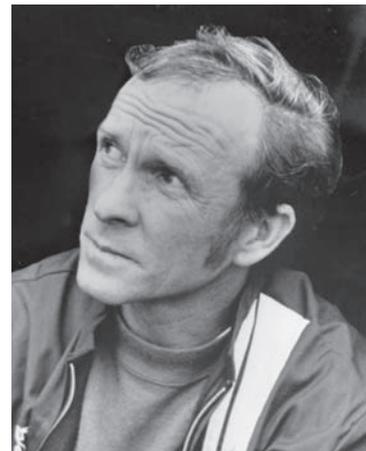
A l'approche de la course, quelqu'un se dit chez Honda America que la nouvelle CB750, qui a fait ses débuts à Tokyo moins de 2 ans auparavant, pourrait y tirer son épingle du jeu. Cette personne n'est autre que Bob Hansen, Service Manager chez Honda America. Il évoque la chose avec sa direction et, peu de temps après, reçoit un coup de téléphone pour le moins inattendu du patron de Honda R&D au Japon, Yoshiro Harada. La conversation ne dure même pas 20 secondes...

Bob Hansen : 'Harada s'est présenté en quelques mots puis m'a demandé : Quelle est la vitesse de pointe qu'il vous fait pour gagner ? Je lui ai donné directement la

réponse : 5 mph de plus que la vitesse la plus élevée jamais mesurée jusqu'alors pour un moto à Daytona. Puis Harada a raccroché sans piper mot.' Trois jours plus tard, la sonnerie du téléphone retentit à nouveau dans le bureau de Hansen. C'est Harada. Hansen : 'Il m'appelle juste pour me dire que Honda est occupé à préparer un certain nombre de motos pour la Daytona 200 de 1970. Je lui demande comment cette décision a été prise. Dans un anglais laborieux, il m'explique : Vous m'avez communiqué la vitesse maximale nécessaire pour gagner. Je sais combien de chevaux il faut pour atteindre cette vitesse. Cette puissance, nous sommes en mesure de l'atteindre et donc nous allons gagner la course. C'est de cette manière que l'on raisonnait à l'époque.'

Daytona

Hansen espère que tout va bien se passer, car pour gagner il ne suffit pas d'avoir la puissance la plus élevée sur le papier papier. Honda Japan place son team manager de Formule 1 Yoshio Nakamura à la tête de la "mission Daytona 200 1970". Ce spécialiste de l'automobile n'a aucune expérience des courses à Daytona. Or c'est un circuit très spécial qui demande des qualités très particulières aux



Dick Mann et Bob Hansen ont joué un rôle clé dans le premier succès de Honda à Daytona.

hommes comme aux machines. Il ne me prend sans doute pas très au sérieux puisque je suis informé que Honda America ne disposera que d'une seule moto et que les autres évolueront sous la houlette de Nakamura. De notre côté, nous pouvons engager le pilote de notre choix, mais nous devons lui rendre des comptes. Nous étions en quelque sorte un élément indépendant au sein de son propre team", raconte Hansen. Nakamura ne perd pas de temps et contacte trois pilotes britanniques de premier plan : Ralph Bryans, Tommy Robb et Bill Smith. Il fait construire quatre CB750 dérivées de la CB750 de série. En janvier 1970 les motos sont terminées et Nakamura les expédie chez Smith, qui est également distributeur Honda.

Une CB750 Four de 96 ch

Smith : 'Elles disposaient toutes les quatre d'un arbre à cames différent. Deux délivraient 92 ch, la troisième 96 ch et la quatrième 89 ch. Nous décidons de garder les trois plus puissantes pour nous et de donner la version 89 ch aux Américains. Ils voulaient confier leur moto à un pilote dont nous n'avions alors jamais entendu parler.'

Les pilotes européens ont des problèmes avec Daytona, ses dangers, ses virages relevés et sa vitesse moyenne très élevée. Les motos aussi sont à la peine. Bob Jameson, chef mécanicien du team américain, découvre des pièces en matériau synthétique dans le bloc moteur et veut en savoir plus. Jameson explique : "le tendeur de chaîne de distribution, pas assez résistant, s'est désintégré, les canalisations d'huile se bouchaient et la distribution manquait de précision. Résultat, la mécanique ne tenait pas le coup. J'ai décidé de réviser le moteur avant la course et j'ai conseillé au camp européen et aux Japonais de faire de même, vu les soucis rencontrés avec ce fameux tendeur de chaîne de distribution. Mais ils ont nié le problème et m'ont envoyé sur les roses", se souvient Jameson avec amertume.

Un départ canon

C'est dans ce contexte qu'est donné le départ de la première Daytona 200 de la nouvelle décennie. Le pilote de Honda America choisi par Hansen prend un départ canon et aborde le premier virage avec une quarantaine de mètres d'avance. Dans le premier tour, seules les BSA et Triumph tricylindres des pilotes d'usine Mike Hailwood, Gary Nixon et Gene Romero parviennent à suivre le train.

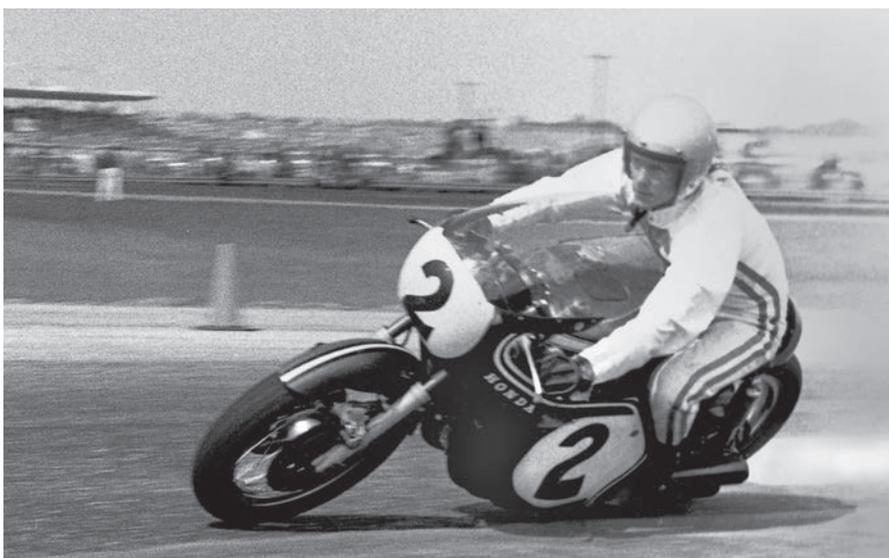


C'est ce qu'on appelle un départ en tête !



Déjà dans les années 60, Daytona était la Mecque des sports moteurs aux Etats-Unis.

LE PILOTE HONDA PRENAIT UN DÉPART CANON ET ARRIVAIT AVEC UNE **AVANCE DE PLUS** DE 40 MÈTRES DANS LE PREMIER VIRAGE



Honda a aligné à Daytona pas moins de quatre prototypes différents.



La vitesse et la puissance ne paraissent pas suffisantes pour gagner.

LE DAYTONA 200 DE 1970 MARQUAIT LITTÉRALEMENT L'ENTRÉE DANS UNE NOUVELLE ÈRE. LA CB750F A PROVOQUÉ UN GIGANTESQUE SÉISME EN EUROPE ÉGALEMENT



Dick Mann juste avant le départ de la course durant laquelle il allait écrire l'histoire avec la Honda CB750 Four.

Romero a été le plus rapide aux essais : il a tourné au guidon de sa Triumph à une vitesse moyenne de quelque 253,22 km/h. La plus haute vitesse qu'il a atteint sur le circuit cette année-là s'élève à 265 km/h. Une vitesse extraordinaire pour une tricylindre 750 cc 4 temps de 1970 ! Pas étonnant que ce soit

dans les années 70 qu'est né le mot Superbike...

Durant le deuxième tour, la Honda de tête est dépassée par Mile Hailwood, puis, un peu plus tard, par Gary Nixon. Leur avance augmente ensuite légèrement jusqu'à ce que, dans le sixième tour,

Hailwood soit contraint à l'abandon sur surchauffe moteur. Nixon prend alors la tête mais ne tarde pas à rencontrer le même problème. Comme sur la moto de "Mike-the-Bike", le piston du cylindre central est percé ! On a dépassé de peu la mi-course. A ce moment les Honda "européennes" ont déjà toutes abandonné suite à des problèmes de... tendeur de chaîne de distribution et leurs pilotes ont peine à croire que la course soit dominée par la Honda américaine qui possède maintenant une avance très importante.

Problèmes pour la Honda US

Mais le pilote de la Honda de Hansen connaît lui aussi son lot de soucis. 'Je voulais partir en tête et imposer d'emblée une cadence très élevée. En 1969, j'étais pilote d'usine pour BSA America et je savais que les nouvelles tricylindres, avec leur nouveau carénage, avaient tendance à chauffer rapidement, surtout avec le climat chaud de la Floride et sur un circuit on l'on roule à fond une grande partie du temps. Je voulais imposer tout de suite un train d'enfer pour faire surchauffer le plus vite possible les motos britanniques. Et j'espérais que les autres pilotes Honda m'épauleraient, mais ils roulaient avec des moteurs non révisés et équipés du même tendeur de chaîne de distribution qu'aux essais. S'ils m'avaient suivi dès le début, ils auraient certainement été contraints à l'abandon quelques tours plus tard. Et c'est du reste ce qui a fini par arriver... C'est alors que j'ai commencé à avoir des problèmes avec ma propre moto : elle a commencé à tourner sur trois cylindres lorsque j'étais à fond et à partir de la mi-course le moteur avait un fonctionnement de plus en plus irrégulier et fumait de plus en plus...'

Une question de stratégie

‘J’étais tenu au courant depuis les stands de mon avantage sur Romero’, poursuit l’Américain. “Malgré mon avance assez importante, il revenait rapidement sur moi. Sa Triumph Triple marchait incroyablement fort et lui-même était un excellent pilote. Quand il restait 10 tours à boucler, j’avais encore 12 secondes d’avance.’ Hansen est lui aussi conscient de la situation : “On pouvait entendre que le moteur avait des problèmes. Il restait 10 tours à parcourir et j’ai demandé à mon pilote de tourner 1 seconde au tour moins vite, en espérant que le moteur tiendrait ainsi le coup jusqu’à la fin et nous permettrait de gagner quand même. Nous lui avons donné l’ordre de manière codée, en utilisant un panneau. Nous l’avons vu nous faire un bref hochement de tête en passant devant nous. Il ne restait plus qu’à croiser les doigts !” Romero se rapproche alors un peu plus à chaque tour. Lorsqu’il ne reste plus que 5 tours, Yoshio Nakamura surgit dans le stand. “Il est resté relativement courtois”, confie Bob Hansen, “mais il était très mécontent de la tournure que prenait la course. Poliment, mais plus que fermement il m’a ordonné d’augmenter la vitesse. Il s’est planté devant moi et a tapé du doigt sur sa montre. Vous perdez trop de temps : une seconde au tour c’est trop ! Il faut aller plus vite, ce n’est pas acceptable. Plus vite, plus vite ! J’étais excédé et je lui ai dit de partir et de s’occuper de ses affaires, en lui précisant qu’à partir de maintenant c’est moi qui dirigeais la course !” Il n’a rien dit et s’en est allé.

Une victoire historique

Mais la tactique de Hansen fonctionne ! La Honda remporte la course avec seulement 2 se-

MOTOR CYCLIST
ILLUSTRATED
These shillings and pence
JUNE 1970



HONDA TAKES IT ALL AT DAYTONA!

Mann sets new record on a Honda 750 Four.

At 2:00.4, Dick Mann, 37, is something of a legend. He is the only man to have won the 200-mile race at Daytona 200. He has won the 200-mile race on a Honda 750 Four and has set a new record on the 200-mile race on a Honda 750 Four.

Daytona is a tough test for the rider. It is an open road race and the bike can be used with all the latest innovations in motorcycle design.

And that's just the way Honda likes it. Because our new designs meet advanced requirements from Honda engineers. And we use Honda Race racing technology from Honda's custom-built 1000 cc V4 engine.

March 1970 at Daytona. It has been proved that the Honda 750 Four is the world's best. Only Honda has it.

HONDA has it all.

La victoire de la Honda CB750 Four et de Dick Mann ont eu une grande influence sur l’histoire du motocyclisme !

condes d’avance sur Romero. ‘J’ai eu toutes les peines du monde a terminer l’épreuve. Lors des deux derniers tours, ma moto lâchait des panaches de fumée bleue et tournait la plupart du temps sur trois cylindres en faisant un bruit effroyable, vraiment inquiétant. A l’arrivée, il ne restait que 250 ml d’huile dans le moteur : s’il a tenu, c’est un vrai miracle. Mais ça a marché et tout s’est passé comme prévu. Je savais comment Jameson avait préparé et révisé ma moto, et j’en connaissais les points faibles.” L’homme qui raconte tout cela et a été le principal protagoniste de cette cette histoire est né le 13 juin 1934 à Salt Lake City. Il a été deux fois champion des

Etats-Unis et a remporté d’innombrables victoires entre 1951 et 1975, que ce soit en enduro, en motocross, en trial ou en vitesse pure. Il a même décroché une médaille de bronze aux ISDT de 1975, à l’Île de Man. Avec ce succès à Daytona, il a donné à Honda une victoire dont le constructeur japonais dira des années plus tard qu’elle constitue son plus grand et son plus important succès aux Etats-Unis.

Une nouvelle ère

La Daytona 200 de 1970 donne réellement le coup d’envoi d’une nouvelle ère. La CB750F fait fort en Europe aussi et la Daytona 200 devient d’un coup célèbre de ce côté-ci de l’Atlantique. Tellement célèbre qu’une variante européenne, l’Imola 200, voit le jour peu de temps après. Les années 70 seront cependant celles du changement. Les 2 temps sont en embuscade et se préparent à détrôner les lourdes 4 temps, qui, lentement mais sûrement, retrouveront le chemin des circuits avec des catégories qui leur sont réservées : le Mondial Superbikes d’abord et, plus tard, le MotoGP.

BSA disparaît à la fin des années 70, Triumph agonise durant de longues années tandis qu’Harley-Davidson subsiste essentiellement comme constructeurs de modèles custom. Les marques japonaises dominent le marché de la moto et la Honda CB750 Four est considérée par beaucoup comme la moto la plus emblématique du 20ème siècle. Une réalité qui doit beaucoup à une certaine victoire au 200 Miles de Daytona 1970, décrochée par un pilote d’exception dont il est temps de révéler le nom : Dick Mann ! •

ESSAI :
HONDA
CB500X





FFACTOR

Les motos de type Adventure font de plus en plus d'adeptes. Mais la plupart de ces trails ont une cylindrée supérieure à 750 cc. Avec la CB500X, Honda commercialise une moto légère et polyvalente. Que peut-on attendre d'un trail de 500 cc ?

La CB500X n'est pas, à proprement parler, un nouveau modèle au sein de la gamme Honda, mais la version 2019 a profité de suffisamment de modifications pour être considérée comme une vraie nouveauté. D'abord et surtout en matière de style, mais aussi sur le plan dynamique, avec des ressources moteur améliorées, une électronique remaniée et de meilleures suspensions. Voilà qui fait de la CB à la fois une moto d'aventure, de navetteur et de ville. Plus qu'une moto A2 ?

Efficace

La CB500X n'est pas devenue une moto totalement nouvelle, mais les améliorations qu'elle a reçues font

que la différence avec l'ancien modèle est nettement perceptible. Dans la liste des modifications, on retiendra essentiellement les débattements de suspension plus importants, la roue avant plus grande, l'embrayage à glissement limité, et – le look, c'est important ! – un style revu et corrigé.

La CB500X s'avère étonnamment puissante et souple pour une moto "A2". D'accord, 47 ch, ce n'est pas une puissance démoniaque, mais le couple de 43 Nm et surtout la répartition de la puissance, font que ce bloc ne manque pas d'agrément, que se soit sur route ou dans les chemins.

Nous osons même affirmer que, hors asphalte, cette 500 compense par son faible poids et sa maniabilité son déficit en matière de puissance pure. D'accord, ce n'est pas une GT, mais une moto qui répond toujours présente, sur tous les terrains et en toutes circonstances. Et c'est clairement la vocation que lui assigne Honda : jouer avec un égal bonheur l'aventurière et la citadine.

Polyvalente

Soyons clairs : cette machine pas une concurrente de l'Africa Twin (pour rester chez Honda...) ou d'autres motos du même genre proposées par la concurrence.



Un comportement très dynamique.

Les nouveaux échappements à la finition très soignée.

VOICI SES CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

- Poids réduit de 3 kg
- Aérodynamique améliorée et style différent
- Roue avant de 19" et fourche au débattement augmenté de 10 mm
- Allumage des feux de détresse en cas de freinage d'urgence
- Nouvel ABS
- Position de conduite davantage sur l'avant
- Nouvel embrayage à glissement limité
- Nouveaux pignons de boîte de vitesses
- Airbox plus grande et admission retravaillée
- Nouveau silencieux
- 4% de couple et de puissance en plus aux bas et moyens régimes
- Nouveau tableau de bord

La CB500X n'a pas été conçue pour briller dans un seul domaine, mais pour signer de très bonnes prestations à tous points de vue. Et c'est précisément par cette polyvalence qu'elle séduit. Qu'il s'agisse de titulaires du permis A2 ou de motards plus expérimentés qui se satisfont d'un peu moins de chevaux, la CB500X procure déjà pas mal de plaisir de conduire dans une moto bonne à tout faire, au meilleur sens du terme.

Rouler fort sur les pentes du volcan Teide, slalomer dans le trafic incroyablement dense de Tenerife ou quitter le bitume à l'occasion d'une escapade sur des chemins forestiers ? La CB500X est toujours prête !

Etonnamment aboutie

Cette X est une machine étonnamment aboutie sur le plan des performances et de la finition, mais elle surprend aussi très agréablement par ses dimensions et sa position de conduite. Le style général de la moto est très valorisant, tandis que la finition est surprenante. C'est là un aspect très important aux yeux de nombre de clients potentiels. Honda a visiblement investi du temps et de l'énergie pour parvenir à ce résultat. La précédente CB500X n'avait pourtant pas à rougir, mais force est de reconnaître que les améliorations apportées à la version 2019 en font une machine plus que convaincante pour une 500 cc de 47 ch.

La CB500X séduit par cette polyvalence. Qu'il s'agisse de titulaires du permis A2 ou de motards plus expérimentés qui se satisfont d'un peu moins de chevaux, elle procure le plaisir de conduire une moto bonne à tout faire, dans le meilleur sens du terme. •



Le CB500X 2019 est vraiment impressionnante.

MOTEUR

Type	bicylindre parallèle à refroidissement liquide
Cylindrée	471 cc
Puissance maximale	47 ch (35 kW) à 8.600 tr/m
Couple maximal	43 Nm à 5.600 tr/m.

PARTIE-CYCLE

Cadre	en acier, de type diamant type frame
Suspension avant	fourche télescopique de 41 mm, réglable en prétension du ressort
Suspension arrière	monoshock, réglable en prétension du ressort
Frein avant	simple disque de 320 mm, étrier 2 pistons
Frein arrière	simple disque de 240 mm, étrier simple piston

DIMENSIONS

Empattement	1.410 mm
Hauteur de selle	790 mm
Poids en ordre de marche	192 kg
Capacité du réservoir	17,1 litres

PRIX

€ 6.799,- (BE)



D'AMSTERDAM A...





UN TOUR DU MONDE

AVEC LA

HONDA CRF250L



Peter et Leonie ont fait de leur rêve une réalité...

Nous sommes nombreux à rêver de voyager à travers le monde. Certains en font une réalité. Leonie Sinnige et Peter Scheltens ont quitté en 2013 Amsterdam aux guidons de leurs Honda CRF250L pour un voyage qui allait durer près de 3 ans.

A bord des deux CRF, le couple a parcouru pas moins de 112 469 kilomètres en 2 ans et 10 mois de voyage. Ils ont voyagé de l'Europe vers l'Afrique, traversant le continent avant de s'envoler d'Afrique du Sud pour l'Argentine. De l'extrême sud, ils sont ensuite passés au nord en rejoignant le Canada. Arrive alors le deuxième voyage en avion : vers la Malaisie. Après avoir traversé une bonne partie de l'Asie, ils retrouvaient alors le chemin de la maison qu'ils avaient quittée presque 3 ans plus tôt.

Raconter l'histoire complète de Peter et Léonie est impensable. A moins d'écrire un livre. Mais au sujet d'un couple qui traverse le monde sur des 250 cc, nous voulions évidemment en savoir davantage. Notamment pourquoi ils ont choisi la petite Honda. Mais aussi et surtout : comment a commencé cette aventure ?

Peter : La préparation a été plutôt inten-

sive. Vous savez tout ce qu'un tel voyage implique... mais tout ne se passe pas toujours bien. Il y a beaucoup de choses à régler d'un point de vue administratif étant donné que vous restez si longtemps hors du pays sans travailler. Il fallait évidemment veiller à s'assurer pour les différents pays, louer notre maison et vérifier que nous avions bien les ressources financières nécessaires. Nous avons tous les deux quitté notre emploi pour réaliser ce voyage. Leonie est avocate, je travaillais dans le secteur de la chimie. Nous comptons partir 2 ans. Le voyage a finalement duré presque 3 années.

Le choix idéal

HMM : Pourquoi avez-vous choisi la CRF250L ?

Peter : Nous roulions tous les deux déjà avec des Honda. Leonie avec une Transalp, moi avec une Africa Twin. Mais

L'interview continue à la page >39

HONDA

The Power of Dreams







SHOEI

PULL&BEAR

PULL&BEAR

GIVES YOU WINGS

PULL&BEAR

SHOEI

HRC

One HEART

REPSOL

Red Bull

703

UAG

REPSOL

Red Bull

HRC

REPSOL

Monkey





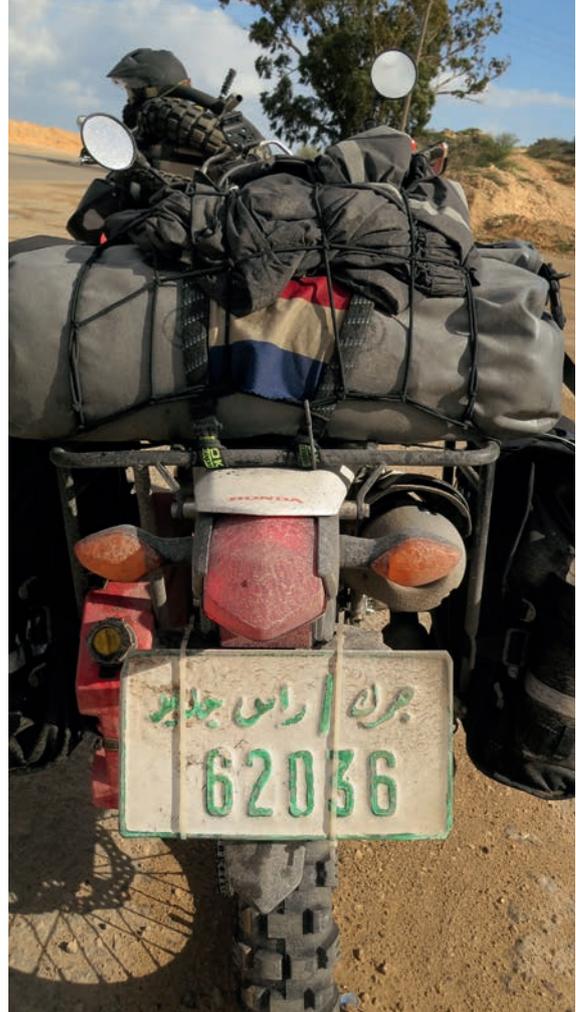
您已进入中国
请遵守中国法律！
You have entered China, please obey Chinese law.
红其拉甫边检站 宣

**NOUS SOMMES
TOMBÉS QUELQUES FOIS
AVEC NOS CRF250L
ET RIEN N'A JAMAIS
ÉTÉ CASSE**





Il faut aussi savoir se salir les mains.



Parfois, il faut changer de plaque d'immatriculation.

Lire à partir de la page > 34

pour elle, ce n'était pas évident. Elle commençait à peine à rouler et lorsque est arrivée l'idée de faire ce voyage et que nous nous sommes entraînés en off-road, elle s'est rendue compte que ce serait difficile. Nous avons alors mis l'idée de côté jusqu'à ce que je ne découvre la CRF250L chez un dealer. Cela m'a d'emblée paru être la machine idéale. Légère, agile, fiable et polyvalente. Nous sommes alors allés jeter un œil et Leonie a fini par remonter à moto. Grâce aux qualités de la CRF250L. Lorsque nous avons essayé le Maroc avec la Transalp, elle a chuté et les dégâts à la moto ont été importants. Pas avec la CRF. Nous sommes tombés quelques fois durant le voyage et rien n'a jamais été cassé.

Nous avons donc équipé les deux motos pour le voyage et en décembre 2013 nous étions partis. Il faisait très froid, il y avait du verglas. Nous avons laissé l'hiver derrière nous en nous dirigeant vers l'Italie, où nous avons pris un bateau pour la Tunisie.

L'aventure commençait. Nous n'avons plus eu besoin de nos équipements d'hiver !

HMM : Votre itinéraire était-il alors déjà fixé ?

Leonie : Non. Nous comptons sur un voyage de 2 ans. Un an, c'est beaucoup trop court pour un tel voyage. Nous voulions cependant démarrer par l'Afrique de l'Ouest. Nous sommes donc partis par la Libie. C'était un pari osé, d'ailleurs déconseillé par les affaires étrangères. Mais nous l'avons fait malgré tout et le voyage a finalement bien débuté. Tout s'est bien déroulé en Libie et nous avons pris ensuite la direction de l'Éthiopie. En arrivant en Afrique noire, le décor changeait radicalement. Les gens, les coutumes, les femmes qui n'étaient plus voilées... tout est très différent. Mais les gens sont très aimables. Et c'est véritablement ce que nous retenons de ce voyage. On entend et on lit tant de choses négatives dans les médias, il faut parcourir tous ces pays et rencontrer leurs habitants pour se rendre compte que la réalité est tout autre. Dans chaque partie du monde, nous avons reçu énormément d'aide, nous avons été hébergés par les



**LE MONDE
NE VA PAS SI
MAL QU'ON
LE DIT !**

En chemin, toutes les rencontres sont possibles.

habitants, nous avons été reçus chaleureusement... le monde ne va pas si mal qu'on le dit !

HMM : Presque 3 ans, 112 000 km... comment les motos ont-elles supporté ?

Peter : Très bien. Nous n'avons pas eu réellement de problème. Il y a bien sûr de l'usure, cela va de soi. Nous avons donc dû changer les pneus, faire les vidanges, etc. Le seul vrai problème a été la qualité des chaînes de remplacement. Après avoir dû remplacer la chaîne d'origine, nous avons acheté beaucoup de chaînes différentes. Parfois, nous n'avions pas le choix et nous devons composer avec des chaînes de piètre qualité que nous devons changer à peine 1000 km plus loin. Mais d'une manière générale, nous n'avons pas connu de problème. Elles furent vraiment des machines parfaites pour ce voyage !

HMM : Quelles ont été les réactions de votre entourage ainsi que des gens qui ont suivi votre aventure sur votre site web ?

Leonie : Très positives. Au début, les gens demandaient pourquoi nous faisons





**CELA A ÉTÉ SI
RADICAL,
SI ENRICHISSANT...
C'EST DIFFICILE
À DÉCRIRE !**





Il s'agit de parer à toutes les situations.

cela et si nous ne fuyions pas quelque chose. Mais ce n'était pas du tout le cas. Nous l'avons fait parce que l'occasion se présentait. J'ai à présent 35 ans, j'en avais 32 lorsque nous sommes partis. Nous n'avons toujours pas d'enfants. Peut-être que d'ici quelques années, cela ne sera plus possible. Mais c'était faisable et nous avons donc saisi l'opportunité.

HMM : Question indiscrète : Pouvons-nous savoir combien ce voyage a coûté ?

Peter : Certainement. 50 Euro par jour. Pour nous deux. Ce qui fait 1500 Euro par mois environ, 18 000 par an et donc un coût total pour le voyage d'environ 50 000 Euro. Trois ans, deux personnes. Le prix des motos n'est pas inclus dans ce budget.

HMM : Vous n'aviez quand même pas tout cet argent avec vous ?

Peter : Non. Mais nous avons malgré tout caché sur les motos un certain montant, environ 1500 \$ par moto. En cas de besoin, nous avons comme cela des liquidités à disposition immédiate. Nous pouvions toujours utiliser cet argent pour rentrer à la maison le cas échéant. Mais pour le reste, vous pouvez payer électroniquement presque dans le monde entier. Pas de problème à ce niveau, donc !

HMM : Peut-on dire qu'il n'y a rien que

vous puissiez acheter pour cette somme de 50 000 Euro qui ait plus de valeurs à vos yeux que cette expérience et tous les souvenirs que vous en avez ramenés ?

Peter : En effet. Même si nous sommes à présent totalement épuisés et que nous avons laissé de côté notre carrière. Mais cela a été si radical, si différent, si enrichissant... c'est même difficile à décrire. Nous n'avons par ailleurs pas eu de vrai gros problème. Nous sommes par contre tombés malades quelque fois. Leonie a même dû être hospitalisée mais ce n'était rien de sérieux. Pour ma part, j'ai été victime d'un pickpocket mais j'ai senti immédiatement la main dans mon sac et nous avons donc réagi rapidement. Nous sommes aussi tombés quelques fois. Toujours sans gravité. Tout cela sur une période de près de 3 ans.

HMM : En guise de conclusion : Après une telle expérience, n'est-il pas difficile de revenir en Hollande ?

Peter : J'ai à présent le sentiment d'être vraiment en vie. On trouve aussi qu'il fait très froid. On vient de passer 3 ans avec du soleil presque en permanence. Il y a ici beaucoup de pression. Nous le savions déjà, c'est une des raisons pour lesquelles nous avons décidé de faire ce voyage. Mais il faut s'adapter, oui. C'est très étrange. •

LE RÊVE DES PISTONS OVALES

Silverstone, 8 août 1979. Un camion de **HIRCO** (Honda International Racing Company) attend patiemment l'ouverture de la barrière pour accéder au circuit. A son bord, une moto qui, depuis des années, alimente les **rumeurs les plus folles**. Elle est déchargée avec précaution... C'est la machine avec laquelle Honda fait son retour au plus **haut niveau** de la vitesse pure moto. Cette moto qui sort de l'ordinaire à plus d'un titre s'appelle NR 500...

Décembre 1977. Kiyoshi Kawashima, le successeur de Soichiro Honda, a organisé une énorme conférence de presse au Japon. A la stupéfaction générale, Honda y annonce son retour à la compétition, avec une moto à moteur 4 temps. La démarche est osée car, à cette époque, ce sont les moteurs 2 temps qui dominent la vitesse pure moto.

Honda a connu de grand succès avec des moteurs 2 temps, mais la marque a toujours eu, depuis ses débuts, une prédilection pour les moteurs 4 temps. Les Elsinore de motocross et les MT125 de vitesse pure possèdent un palmarès flatteur, mais pour son retour au sommet de la vitesse pure, Honda n'envisage qu'un moteur 4 temps. Soichiro Irimajiri, le nouveau patron du R&D Honda, se voit confier la



Soichiro Honda a toujours cru aux machines 4-temps.

mission de concevoir la moto qui sera l'arme de ce grand retour.

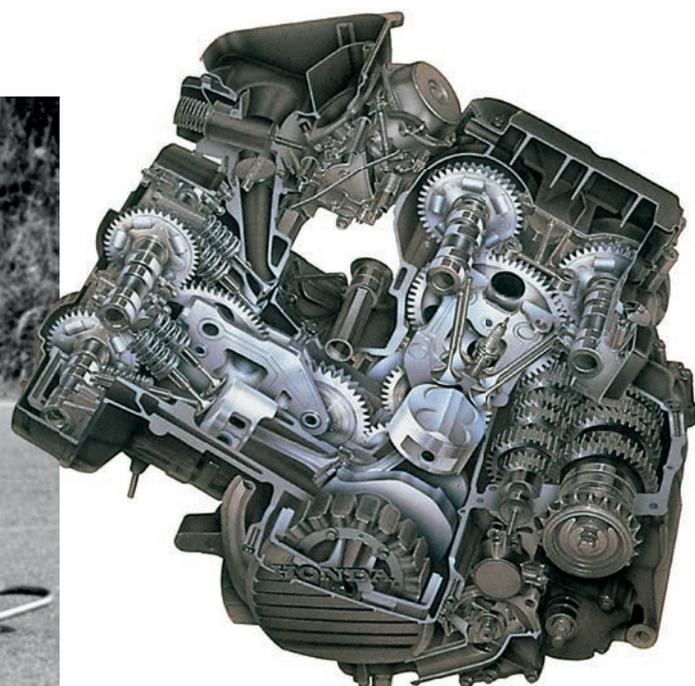
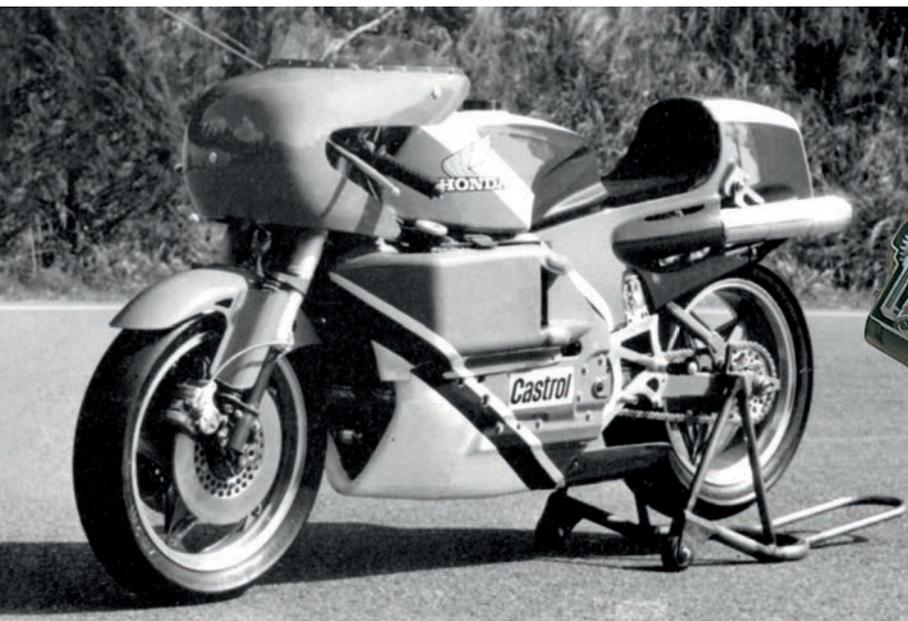
Irimajiri sait que le concept même du moteur 4 temps constitue un handicap. Il est conscient qu'un 4 cylindres conventionnel ne fera pas le poids. La MV Agusta 500 de l'époque développe une puissance d'environ 100 ch à 15.000 tr/m. C'est insuffisant pour espérer

battre les 2 temps. Irimajiri estime que le moteur de la nouvelle moto doit délivrer au moins 115 ch et pouvoir prendre 20.000 tr/m. L'idéal serait un V12 ou un V8, mais ces architectures sont prohibées par les règlements de la FIM, qui limitent à 4 le nombre de cylindres pour les 500 cc.

«J'étais obsédé 24 h sur 24 par le problème et je réfléchissais continuellement aux solutions techniques possibles. Mais je n'arrivais à rien et j'étais dans un état de fatigue extrême. Un soir, alors que je rentrais à la maison, je m'arrête à un feu rouge. La forme ovale du signal, avec ses trois lampes, me tape dans l'œil et l'idée d'un 4 cylindres à pistons ovale me vient à l'esprit ! Je rentre chez moi à toute allure et le lendemain, les premières esquisses sont prêtes. Avec des pistons ovales, on peut,



TEXTE IVAR DE GIER, WRITING HISTORY PHOTOS ARCHIEF A. HERL. / WRITING HISTORY REMERCIEMENTS À HONDA MOTOR CO. LTD., SHOICHIRO IRIMIJARI, MICK GRANT ET GERALD DAVISON



La NR500 a fait ses débuts en 1979 mais a fait face à de nombreux problèmes. Un bijou : 499,5 cc, 4 cylindres, 32 soupapes.



NR500 : l'art à l'état pur.

en quelque sorte, faire d'un V4 un V8. Voilà la solution que nous recherchions... ». Irimajiri parvient à convaincre le grand patron de Honda. La NR500 doit également apporter à la marque de nouvelles technologies pour l'avenir et les personnes qui travaillent sur le projet tiendront plus tard des rôles importants lors de la création de la nouvelle division R&D du premier constructeur mondial, le futur HURCO, qui deviendra ensuite le HRC.

Le projet évolue dans le plus grand secret. En février 1978 démarrent les premiers essais, avec un piston ovale «allongé» sur un carter de XL125 modifié. Ce monocylindre 125 porte le nom de code K00 et fait l'objet des premiers essais avec un piston ovale. Le projet est baptisé «UFO», pour «Ultimately Formed Oval». Le moteur K00 délivre dans un premier temps 20,5 ch à 12.500 tr/m. Mis en confiance, Irimajiri construit alors un moteur V4. Son développement ne va pas sans mal : les ingénieurs Honda doivent faire face à des problèmes de segmentation récurrents. En avril 1979, une première moto complète est achevée. Elle reçoit le nom de code «NR500», les lettres NR signifiant «New Racer». Il n'y a pas que son moteur qui soit révolutionnaire, la partie-cycle l'est aussi puisque l'ingénieur Kamiya a choisi un châssis monocoque. Ce n'était pas le premier choix d'Irimajiri, mais

il estime qu'il peut difficilement faire la fine bouche, alors qu'il a posé lui-même un choix sortant résolument de l'ordinaire avec une mécanique à pistons ovales. Kamiya opte d'abord pour des roues de 16» et non pas 18», la dimension la plus usitée à l'époque. Vu la position de leader occupée sur le marché par Honda, Dunlop et Michelin acceptent de développer des pneus racing en 16» pour la nouvelle moto. Honda lance ici une tendance qui se répand comme une traînée de poudre et qui explique pourquoi les motos de série destinées à la route ont, durant quelques années, possédé une roue avant de 16» et une roue arrière de 18».

Le moteur de 499,5 cc est un authentique bijou. Son architecture V4 impose la présence d'un refroidissement liquide, de manière à refroidir correctement les cylindres arrière, surtout que, tournant à 20.000 tr/m, ce moteur dégage une énorme quantité de chaleur. Côté distribution aussi, c'est du jamais vu, avec pas moins de 32 soupapes.

LES DEUX NR500 SONT EXPÉDIÉES VERS L'EUROPE PAR AVION EN TANT QUE BAGAGES À MAIN



Freddie Spencer a joué un rôle important pour la NR.

En état de marche, la NR500 pèse 140 kilos, soit à peu près autant que ses concurrentes 2 temps. La puissance maximale atteint 100 ch à 17.000 tr/m, une valeur inférieure à celle d'une moto de course à moteur 2 temps bien préparée. En mai 1979, Takazumi Katayama prend le guidon. Après quelques tours de piste, il ne cache pas sa déception : la tenue de route est hasardeuse et la plage de puissance utilisable se situe entre 13.000 et 17.500 tr/m. Quant à la durée de vie du moteur, elle n'ex-cède pas 15 minutes...

La NR500 se montre par ailleurs difficile à démarrer « à la pous-sette » (comme l'impose alors le règlement) Et puis, il y a les pneus : là aussi, ça ne va pas. Michelin et Dunlop les ont développés sur base d'un seul paramètre : la taille des jantes. Les deux manufacturiers ne connaissaient ni le poids de la moto, ni ses performances, ni sa géométrie...

Irimajiri veut rapidement engager la NR500 en course. Le 7 juin 1979, au TT de l'île de Man, Honda fait savoir lors d'une conférence

de presse qu'il participera aux deux derniers GP de la saison, en Angleterre et en France, avec une nouvelle 500 V4 à 4 temps dotée d'un châssis monocoque. Les pilotes Katayama et Grant n'en croient pas leurs oreilles : la moto est loin d'être parfaitement prête.

En Angleterre, la course ne se passe pas bien. Grant a toutes les peines du monde à démarrer la NR500 et lorsqu'il y parvient, après trois tentatives, et saute en selle, la moto part en wheeling. «Ce n'est que quand j'ai passé la 3ème que la roue avant a repris contact avec l'asphalte. Dès le premier virage, j'ai chuté : la roue arrière était pleine d'huile. Lors de ce wheeling involontaire, le lubrifiant est sorti par la durite de mise à l'air du moteur et a abouti directement sur le pneu...» se souvient Grant. Quant à Katayama, il parvient à boucler deux tours, avant de rentrer au stand. Les mécaniciens Honda ne sont même pas étonnés : ils n'avaient d'ailleurs rempli qu'à moitié les réservoirs de carburant des motos, sachant bien que celles-ci abandonneraient avant d'avoir vidé tout un réservoir !



La roue avant de 16 pouces a été rapidement imitée.

Après la course, les motos sont directement envoyées au Japon, où elles arrivent une semaine plus tard. Le GP de France a lieu dans deux semaines. «Nous avons effectué six mois de travail de développement en deux semaines», raconte Irimajiri. Quinze jours plus tard, donc, les deux NR500 sont expédiées par avion à destination de l'Europe. Les machines voyagent en «bagage accompagné», pour un coût astronomique. Un jour avant les premiers entraînements, le team arrive en France, épuisé mais plein d'espoir. La moto est plus puissante et a perdu du poids, mais son moteur chauffe effroyablement, ce qui le rend



Honda engage un pilote très prometteur : Freddie Spencer !



En 1987 la NR750 est alignée au Bol d'Or.

encore plus fragile qu'auparavant. A l'issue des essais, le bilan est sans appel : ni Katayama, ni Grant ne sont parvenus à se qualifier et l'espérance de vie du moteur n'excède pas les 20 minutes.

Mais chez Honda on est convaincu du bien-fondé des pistons ovales et on est décidé à conduire le projet à son terme. Les contre-performances dans la phase initiale font

partie du jeu. Durant l'intersaison 1979-1980, les ingénieurs travaillant d'arrache-pied sur le moteur. En 1979, le V4 développait déjà 115 ch pour moins de 70 kilos, mais n'acceptait que difficilement de tourner en-dessous des 10.000 tr/m. Cela le rendait très pénible à démarrer et compliquait singulièrement la vie du pilote dans les virages lents. En mai 1980, la NR2 développe 122,5 ch. Honda décide de n'engager provisoirement la nouvelle NR500, appelée NR2, que dans quelques courses internationales de moindre importance.

Le 20 juillet 1980, Katayama et la NR2 sont au départ sur le circuit de Misano. Le Japonais parvient à terminer sur la troisième marche du podium. Sur la ligne d'arrivée, l'écart entre le vainqueur Graziano Rossi (le père de Valentino...) sur une Suzuki d'usine et Katayama est seulement 5 secondes. Pour la

première fois, la NR a laissé entrevoir son potentiel... Irimajiri réagit en s'investissant encore davantage dans le développement de la NR, mais commence à se demander quelle est la marge de progression. Le projet NR a déjà fourni une foule d'informations et assuré la formation en interne de nombreux ingénieurs dans le domaine du 4 temps. La production va pouvoir aller de l'avant durant des années sur base des connaissances techniques accumulées. Irimajiri se demande si la NR disposera jamais du potentiel nécessaire pour battre les 2 temps. Chaque gain effectué est directement annihilé par les progrès réalisés par les 2 temps sur le même laps de temps. Il décide d'aller voir la direction et demande de mettre également en chantier une moto de course à moteur 2 temps. Ce sera la NS500 à 3 cylindres.

Le 14 juin 1981 ont lieu les 200 km de Suzuka. Le team manager Oguma pense qu'un moteur à soupapes est avantageux dans une course de ce genre, en raison de sa consommation de carburant

LORS DES QUALIFICATIONS À LAGUNA SECA, SPENCER, AU GUIDON DE LA NR3, A PRIS LA MESURE DE KENNY ROBERTS



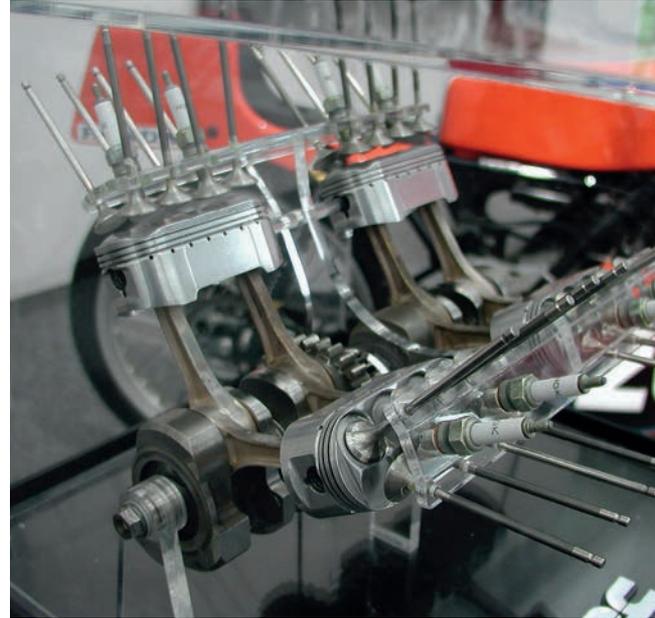
La NS500, aux mains de Freddie Spencer réalise de grandes choses sur les circuits.

plus réduite. Si les deux pilotes renoncent au tour de chauffe, ils peuvent, croit-il, terminer la course avec un seul plein. Abe et Kiyama reçoivent des consignes strictes sur la manière d'utiliser la moto. Et ça fonctionne ! Kiyama s'impose et Abe finit en 4ème position. La première victoire de la NR est une réalité. Mais ce sera la seule. Nombreux sont ceux qui espèrent que cette victoire mettra fin au projet NR. La marque pourrait quitter la scène la tête haute. Mais elle engage au contraire un pilote très prometteur : Freddie Spencer. Lors des qualifications pour la «Champion Spark 200» à Laguna Seca, Spencer, au guidon de la NR3, a pris la mesure de Kenny Roberts en personne ! Mais en course, les choses ne se passent pas aussi bien. Spencer n'épargne pas la NR3 et ses ressorts de soupapes rendent l'âme.

En septembre 1981, la limite des 130 ch est enfin atteinte. Irimajiri est très heureux, mais il sait parfaitement que c'est un an trop tard. Miyakoshi a préparé un projet de moto de Grand Prix à moteur 2

temps, la NS500, qui semble particulièrement bien né. Aussi la fin du projet NR approche-t-elle à grands pas. Sa remplaçante, la NS500, aux mains de Freddie Spencer réalise de grandes choses sur les circuits. Au T.T. de Assen, la NR4 apparaît pour la première fois en course, avec Ron Haslam. Sous la pluie, le Britannique termine à la 12ème place. Une semaine plus tard, lors du GP de Belgique à Spa-Francorchamps, Haslam finit 11ème. Ce sera le meilleur résultat de la moto en Grands Prix. Il sera éclipsé par le premier succès de sa remplaçante, puisque Spencer remporte la course au guidon de la NS500 2 temps et offre ainsi à Honda sa première victoire en GP depuis les années 60. Quant à la NR, elle a disputé là son ultime GP.

Ce n'est pas pour autant la fin de la saga des pistons ovales : en 1987, une Honda NR750 est alignée au Bol d'Or, puis viendra ensuite la très exclusive RC40. Mais la NR500 a également eu d'autres héritières : les Honda V-Four. Ces V4 commercialisés par Honda dès le début des années 80 utilisent



Les pistons ovales tournent à 20.000 tr/m.



La très exclusive NR750.

des solutions techniques issues du projet NR.

Au final, le rêve des pistons ovales a apporté une victoire aux 200 km de Suzuka, des histoires de légende et surtout beaucoup de connaissances techniques encore mises à profit sur les Honda actuelles à moteur V4, des machines absolument uniques.

Ce n'est pas pour autant la fin de la saga des pistons ovales : en 1987, une Honda NR750 est alignée au Bol d'Or, puis viendra ensuite la très exclusive RC40. Mais la NR500 a également eu d'autres héritières, comme les Honda V-Four. •



ESSAI :
HONDA
X-ADV



DEUX EN UN



Le X-ADV est le SUV des deux-roues.

La rencontre entre une moto et un scooter rend le X-ADV unique.

Le X-ADV de Honda est un crossover unique. C'est un croisement entre une moto et un scooter, mais aussi entre un deux roues à vocation urbaine et une moto d'aventure. Nous l'avons essayé en Sardaigne sur toutes sortes de terrain et dans des situations très variées. Nous savons maintenant dans quelle mesure Honda a relevé le défi qu'il s'était lancé.

Pour les raisons évoquées ci-dessus, le X-ADV est un véhicule à part, qui n'entre dans aucune catégorie et n'a donc pas de concurrent direct. Il y a aujourd'hui beaucoup de maxi-scooters et de nombreuses moto aventure sur le marché. Mais le mélange entre les deux était jusqu'à présent inédit.

Scooter ou moto ?

Où est la frontière entre scooter et moto ? Partant du fait qu'il y a une roue de 17" à l'avant, une fourche inversée, un cadre où le moteur est suspendu, une boîte de vitesses DCT à 6 rapports et une transmission finale par chaîne, on peut qualifier le X-ADV de moto. D'un autre côté, la position de conduite, l'emplacement

des pieds, l'espace de rangement sous la selle et toute une série d'autres caractéristiques apparentent l'engin à un scooter.

Quoi qu'il en soit, ce Honda roule comme une authentique moto : il suffit de parcourir 100 mètres à son guidon pour s'en rendre compte ! Sur les petites routes sinueuses de Sardaigne, nous avons adopté d'emblée un pilotage dynamique que ce Honda apprécie manifestement. Ses excellents freins – les étriers sont ceux de l'Africa Twin ! – et ses suspensions lui confèrent un comportement qui fait effectivement penser à celui d'une moto. Seule différence : on a les pieds vers l'avant ! Ce qui n'empêche pas d'être très bien installé... Si l'on veut sortir de l'asphalte, il y a des repose-pieds typés enduro, montés plus en arrière.

Une boîte parfaitement adaptée

La boîte DCT contribue énormément à l'agrément de conduite. Elle comporte un vrai point mort, contrairement à une transmission par variateur : il est possible de donner un gros coup de gaz à l'arrêt sans que le X-ADV ne bouge. Il suffit ensuite d'appuyer sur un bouton pour activer le mode Drive et d'appuyer une seconde fois sur le même bouton pour sélectionner le mode S. On touche ici du doigt l'un des grands atouts de l'engin : la boîte robotisée DCT à double embrayage équipait déjà de nombreux modèles Honda, mais elle



Un scooter qui se prête également à de magnifiques balades.

MOTEUR

Type	bicylindre 4T à refroidissement liquide
Cylindrée	745 cc
Puissance maximale	54 ch à 6.250 tr/m
Couple maximal	64 Nm à 4.550 tr/m

PARTIE-CYCLE

Cadre	tubulaire en acier
Fourche	Kayaba inversée de 41 mm, réglable en pré-tension du ressort et en compression
Suspension arrière	double disque semi-flottant de 310 mm, étriers 4 pistons
Freins avant	double disque semi-flottant de 310 mm, étriers 4 pistons
Freins arrière	simple disque de 250 mm, étrier 2 pistons

DIMENSIONS

Empattement	1.520 mm
Hauteur de selle	820 mm
Poids en ordre	238 kg
Capacité du réservoir	14 litres
Prix	€ 12.099,- (BE)

semble vraiment taillée sur mesure pour le X-ADV et sa mécanique. En mode D ou S elle assure des changements de rapports rapides en ville et sur route, tandis que si l'on évolue hors asphalté, on choisira de préférence l'un des modes S, pour davantage de dynamisme. Cette machine brille par sa polyvalence et avec la DCT, elle fait preuve d'une personnalité mécanique adaptée à n'importe quelle utilisation.

All Road

Ses débattements de suspension généreux et son architecture surélevée permettent au X-ADV de triompher de nombre d'obstacles, qu'il s'agisse d'un gros trou ou d'une haute bordure. Il passe partout sans toucher du bas et il faut déjà passer très vite dans les bosses pour utiliser la totalité de ses débattements. Qu'on ne s'y trompe pas : ce n'est pas un scooter tout-terrain, mais bien un scooter "all road", avec lequel on peut partir en voyage sans avoir de souci à se faire quant à l'état des routes : de quoi rejoindre Dakar sans problème... et en revenir !

Mais le X-ADV est surtout conçu pour une utilisation polyvalente sur route, avec son potentiel sportif étonnant, mais aussi un sens pratique affirmé en ville. Au quotidien, on apprécie sa bulle réglable en hauteur dont l'angle d'inclinaison varie en fonction de la hauteur choisie, ainsi que son élégant tableau de bord qui

dispense toutes les informations nécessaires.

Une nouvelle catégorie

Parmi les autres atouts du X-ADV, retenons son compartiment de rangement sous la selle, qui accueille sans problème un casque, ainsi que son confort, digne d'une moto de grand tourisme. Après une journée de conduite sportive en Sardaigne, nous étions frais comme une rose : pas de mal aux fesses, ni au dos et encore moins au cou. Pour nous résumer, nous dirions que Honda a non seulement créé un nouveau type de deux-roues motorisé, mais surtout un € qui tient ses promesses. Le X-ADV est polyvalent, agréable à regarder et se montre généreux en plaisir de conduire, quel que soit le type d'utilisation ou le terrain. A son guidon, il est possible de rouler étonnamment fort, de faire du tourisme tranquillement ou de flâner sur les chemins de forêt, avec, en prime, le confort d'utilisation de la boîte DCT et une stabilité sans faille, due à son cadre très rigide et à ses suspensions de qualité. Reste le prix : 12.099 euros, ce n'est pas rien, mais c'est ce que l'on paie aussi pour les autres gros scooters... dont le X-ADV n'est pourtant pas un concurrent direct, puisqu'il est actuellement le seul représentant d'une nouvelle catégorie qu'il a lui-même créée : le maxi scooter adventure. Ou alors serait-il le premier SUV parmi les motos ? •

ANCIEN CONTRE NOUVEAU

HONDA GL1800

GOLD WING

EVOLUTION D'UNE

ICÔNE





TEXTE THIERRY SARASYN, MOTORNIEUWS.BE PHOTOS HONDA

Lorsque Honda a commercialisé la GL1000 Gold Wing sur le marché en 1975, personne ne pouvait s'imaginer que cette moto deviendrait l'icône ultime du tourisme. Pourtant, c'est exactement ce qui s'est passé et avec la GL1800 Gold Wing 2018, Honda établit de nouvelles normes en termes de confort et d'aptitudes au voyage.

Alors que la nouvelle Gold Wing est un pur cruiser de luxe, la première GL était une moto assez simple. À la fin des années 1960, les motos populaires britanniques et italiennes sont de plus en plus confrontées aux nouvelles motos japonaises. En 1969, Honda a porté un coup sévère à la popularité décroissante des Européennes avec le lancement de la CB750 Four. Cette moto est en effet généralement considérée comme la première véritable moto sportive moderne. La popularité des motos japonaises en général et de celle de Honda en particulier a fortement augmenté. Le vent en poupe, Honda a dévoilé tout un arsenal de nouvelles motos innovantes au cours des 15 années suivantes. La GL1000 Gold Wing était l'une d'entre elles.

C'était la première Japonaise à disposer d'un bloc refroidi par liquide. Le réservoir d'essence et le cardan, placés sous la selle, faisaient de la GL1000 une machine à part. Mais ce n'était pas une moto de tourisme pure. Honda considérait la GL comme une variante plus confortable et plus polyvalente par rapport à la populaire 750 en ligne. Mais il n'y avait pas de valises, de sacoches ou de protection contre le vent.

Tout peut être amélioré

Cependant, Honda a écouté les remarques de ses clients et cinq ans après le lancement de l'originale, la première Gold Wing est arrivée avec des valises et une protection contre le vent. La Gold Wing Interstate de 1980 a été le premier modèle sur laquelle on pouvait relever toutes les caractéristiques de base de la dynastie Gold Wing. Plus de place pour le passager, des valises latérales et une valise supérieure, une protection contre le vent, un siège confort renforcé et, oui, un véritable système audio. Honda a touché un tout nouveau public avec cette moto. Ceux qui voulaient conduire une voiture de luxe devaient avoir une Gold Wing au début des années quatre-vingt. C'était aussi simple que ça.

Honda s'est rendu compte qu'en prenant cette nouvelle direction, il avait créé son propre créneau. Quatre ans après la 1100, une version de 1200 cm³ a été introduite, avec plus de puissance, plus de couple et un comportement de la direction bien

HONDA A TOUCHÉ UN TOUT NOUVEAU PUBLIC AVEC CETTE MOTO



1972

Honda construit un prototype, baptisé **Project 371**, doté d'un moteur Boxer à six cylindres.



1975

Le **GL1000 Gold Wing** est sur le marché. Avec deux cylindres de moins que le prototype, mais avec le premier bloc japonais à refroidissement liquide.



1980

À l'écoute des remarques de ses clients, Honda lance la première Gold Wing dotée d'excellentes capacités de tourisme. Le **GL1100 Interstate** est un succès instantané.

1982

Tenant compte du succès de l'Interstate, Honda lance une **Asp11 GL1100**, avec encore plus de capacité en bagages et une selle plus généreuse.

1984

Davantage de sensations et d'âme pour la **GL1200 Gold Wing** et, pour la première fois, un tableau de bord semblable à celui des voitures.

amélioré. Même si la moto était assez lourde, Honda pensait qu'elle devait être facile à piloter. C'est devenu une fonctionnalité de base pour tous les modèles qui ont suivi.

Flat Six

La Gold Wing de 1988 disposait de beaucoup plus de capacité pulmonaire et d'un tout nouveau bloc. En effet, la GL1500 disposait d'un moteur boxer à six cylindres refroidi par liquide ; Honda utilise toujours ce flat six.

Il a ensuite fallu attendre 2001 pour qu'une nouvelle version soit lancée. La Honda de 1832 cc reçoit pour la première fois l'injection, un cadre en aluminium et un bras oscillant à une face. C'était une configuration que Honda allait utiliser pendant 17 ans. Jusqu'ici donc.

La Gold Wing à son apogée

La nouvelle GL1800 Gold Wing est le premier nouveau modèle de la série à ne pas recevoir une cylindrée supérieure. Ce qui ne veut pas dire que Honda n'a rien changé au moteur. À l'intérieur, presque tout a été renouvelé et le moteur est désormais également disponible avec le système DCT qui est tout bonnement fantastique. Un double embrayage et un système de commande intelligent garantissent que le moteur change lui-même de vitesse et que ce système fonctionne de manière transparente. Le summum du luxe et un régime qui fait perdre à la Honda plus de 40 kg en font une expérience de conduite surprenante. La Honda Gold Wing est l'une



Une classe à part.

des grand-tourisme les plus luxueuses du marché, mais elle roule comme une GT. Merci également à la suspension avant à triangles uniques qui déconnecte l'amortisseur et la direction. Ainsi, vos bras ne ressentent presque plus aucun choc. Laissez simplement un CCR chanter dans les boîtes, mettez le système DCT dans le mode de votre choix, tournez la manette des gaz à commande électronique dans le coin et profitez-en. La nouvelle GL1800 Gold Wing est peut-être le cruiser ultime. Même chez Honda, ils n'auraient jamais pu imaginer ça en 75. •



1988

1988

Tout comme le prototype de 1972, le **GL1500 Gold Wing** dispose désormais de six cylindres. Ce bloc de 1520 cm³ constitue la base des 13 années qui suivront.



2001

2001

On a attendu longtemps la nouvelle Gold Wing, mais la **GL1800** en valait la peine : confort, coffre et performances font le bonheur des fans de Gold Wing à travers le monde.



2018

2018

La nouvelle Gold Wing est plus solide, plus légère de 42 kg, bourrée de technologie, plus sportive,... c'est sans aucun doute la meilleure Gold Wing qu'on ait jamais connue.

ROULEZ AVEC LA BANANE !

Une moto de petite taille ; le Honda Monkey force de nombreux motocyclistes à se mettre à genoux. Cette machine a ce qui manque précisément à beaucoup d'autres motos un caractère enjoué. Il existe pourtant peu de motos avec lesquelles vous roulez avec un tel sourire aux lèvres. En avant pour un essai complet.

Des roues de douze pouces avec des pneus épais. Un réservoir de 5,6 litres. 125 cc et moins de 10 chevaux. C'est juste trois fois moins que la moitié d'une moto normale ou quelque chose comme ça. Et quand le Monkey se tient enfin devant vous et que les voisins, après avoir l'admiré du regard, sont rentrés, lorsqu'il est temps de démarrer pour votre première sortie, il devient soudain exagéré d'enfiler votre combinaison

de moto. Comme si vous enfiliez un costume de pompier pour allumer le poêle, quelque chose comme ça. Mais la plaque d'immatriculation révèle que nous allons vraiment rouler sur une vraie moto, alors passons à autre chose. Casque enfilé, mettons les gaz !

La jungle de la ville

Parfois, je peux maudire ma ville pour ce qui est du



ESSAI :
HONDA
MONKEY

Le Monkey se montre très à l'aise en ville.

Le bloc de 10cv se montre énergique.

plaisir de rouler à moto mais avec le Monkey, les embouteillages sont moins un problème. Je peux m'asseoir dessus comme un enfant le ferait sur son petit pot mais cette selle épaisse est très confortable, le guidon tombe parfaitement entre vos mains et la boîte à quatre vitesses passe comme un couteau chaud dans un paquet de beurre. Le moteur est peut être petit, mais toute la puissance est immédiatement disponible tandis que le tout se prête à un pilotage en douceur. Le meilleur de tout : le moindre petit trou dans le trafic devient un vaste espace dans lequel on peut s'engager sans problème. Le Monkey évolue avec une grande facilité en ville et le prouve à chaque feu de signalisation. En ville, le Monkey est plus à l'aise que n'importe quelle moto plus grosse.

Sur voies rapides

Tout ce qui précède n'empêche pas le moins du monde le Monkey d'aller sur les routes et autoroutes. Aucun problème sur les routes provinciales, de préférence avec quelques virages. Même à des vitesses

plus élevées, la direction du Monkey ne devient jamais nerveuse et reste relativement stable. Nous partons sur l'autoroute avec le menton sur le phare. Avec un peu de vent nous venons de réaliser un 110 km/h réel ce qui signifie que même dépasser un camion est possible.

Retour à la ville et à la plage. Encore un regard sur le Monkey. C'est vrai que je dispose d'une machine très joliment finie et extrêmement mignonne. Et la finition est bien sûr complètement digne de chez Honda, chaque vis et filetage au bon endroit. Chrome sur les ailes, l'embout de l'échappement et le guidon ; la peinture Pearl Nebula Red en combinaison avec la Ross White, avec des éclats de métal extra épais dans la peinture ; une vraie fourche avant et une garniture rétro-blanche sur la selle ; vous ne pouvez pas m'empêcher d'aimer le Monkey. Appelez ça un effet chiot ou autre chose mais ça marche. Sympa et pratique, sympa et petit, très utilisable et vous pouvez le soulever à deux personnes et l'installer à l'arrière de votre camping-car. •



Presque trop beau : le compteur rond classique.



SPÉCIFICITÉS

Moteur	monocylindre refroidi par air
Cylindrée	124,9cc
Puissance	9,4 ch à 7.000 t/m
Couple	11Nm à 5.250 t/m
Poids	107 kg
Réservoir	5,6 litres
Hauteur de selle	776 mm
Prix	€ 4.099,- (BE)

ESSAI : HONDA SUPER CUB



Un style toujours très proche de celui du modèle des années 50.

LE SEXAGÉNAIRE

Aujourd'hui, vous ne disposez que d'un permis de conduire A1. Tant mieux ! Oui, vous avez bien lu. En effet, de façon étonnante, pas mal de bonnes choses sont à vendre dans ce segment. Y compris le légendaire Honda Super Cub. Depuis 1958, 100 millions d'exemplaires de ce modèle ont été vendus dans le monde ! Son soixantième anniversaire sera célébré cette année avec l'introduction d'une toute nouvelle variante 125 cc. Maintenant, posons-nous la question de savoir comment le Super Cub parvient à conserver sa place dans le rythme effréné que nous connaissons aujourd'hui.

Le Super Cub est peut-être de loin la moto la plus vendue au monde. Ainsi, au Benelux, la petite Honda a toujours été une moto à part. Bien que Honda se soit inspiré de la grande popularité des cyclomoteurs sur le vieux continent au milieu des années 50, ils ont donné sa propre personnalité au Super Cub dès son introduction sur le marché. Au Japon, par exemple, le très populaire concept à deux temps a immédiatement été abandonné et un moteur

à quatre temps de 50 cc fiable et économique a été développé en association avec une boîte de vitesses semi-automatique, de sorte que, selon ce qu'on raconte, les livreurs gardaient toujours une main libre pour tenir un bol de nouilles !

Pas un scooter

Ils ont conservé ce côté pratique chez Honda. La boîte semi-automatique a également été retenue



La boîte semi-automatique.

Un tableau de bord simple et efficace.



SPÉCIFICITÉS

Moteur	monocylindre à refroidissement liquide
Cylindrée	125 cc
Puissance	9,6 ch à 7.500 tr/min
Couple	10 Nm à 7.700 tr/min
Poids	109 kilo (en ordre de marche)
Réservoir	3,7 litres
Hauteur de selle	780 mm
Prix	€ 3.599,- (BE)

sur la version moderne, ainsi que le protège-chaîne fermé et bien sûr les belles protections pour les jambes. De plus, les concepteurs se sont également laissés guider par le style des années cinquante du siècle dernier. La selle unique, les silencieux stéréo à l'arrière, les ailes rondes et profondes, le châssis en tôle d'acier emboutie, tous les câbles parfaitement dissimulés, chaque détail est inspiré par ces emblématiques Super Cub de la première génération. Cette moto avec un accès aisé correspond à la convivialité d'un sac à dos : en effet, il est très facile de monter sur la selle avec beaucoup de bagages.

Une boîte semi-automatique conviviale

Avant de plonger dans le trafic toujours trépidant de la ville, testons tout d'abord les qualités routières du Super Cub. Sans embrayage, vous le mettez en prise ; tout comme ses prédécesseurs, il est équipé d'un embrayage centrifuge qui ne se désengage pas lorsque vous touchez la pédale de changement de vitesse. De plus, cette pédale ne fonctionne pas comme vous en avez l'habitude : vous appuyez sur la pédale pour basculer du côté des orteils. La pédale passe également sous le repose-pieds à l'arrière, où vous pouvez utiliser le talon pour rétrograder si nécessaire. Où cela devient de plus en plus explicite : de la quatrième

vitesse, on peut immédiatement passer au point mort puis de là passer la première. Il faut un certain temps avant de s'y habituer, mais il est particulièrement agréable de ne pas avoir à passer par toutes les vitesses pour arriver à la première.

Gentil et léger

Forts de cette connaissance, nous allons sur l'autoroute et remarquons immédiatement que la machine accélère assez rapidement à 90 km/h. Le Super Cub ne pèse que 109 kg en état de marche, cela aide. Si vous n'êtes pas amateur de sport, le Cub passera, avec un peu de patience, à 115 km/h, grâce à un soupçon de vent arrière. Vous êtes détendu et à l'aise.

Une fois en ville, le Super Cub est vraiment dans son élément. Le guidon permet d'évoluer facilement dans la circulation et, grâce au "bac de retournement", vous retrouvez rapidement le bon rapport. Vous avez alors assez de puissance pour ne pas vous inquiéter lors du sprint au prochain feu rouge. Encore un petit détail : en raison des pédales de changement de vitesses situées devant et derrière votre pied gauche, vous ne pouvez jamais perdre vraiment votre pied. Du moins si votre pointure dépasse approximativement 41. Et c'est rapidement le cas avec des solides pieds européens. Ce serait bien si Honda pensait à ça. •

TEXTE JAAP VAN DER SAR PHOTOS JACCO VAN DE KUIJLEN

SUR LA MOTO OU PAS, HAPPY WITH HONDA

Même quand ils ne roulent pas à moto, les fans de Honda n'hésitent pas à montrer quelle est leur marque favorite. Aussi Honda a-t-il développé toute une ligne de vêtements avec lesquels on aime être vu, même quand on n'est pas au guidon de sa moto préférée.

Avec une ligne de vêtements vintage au style classique, une collection Alpinestars Honda typée sport, une ligne adventure et même une gamme HRC, il y en a pour tous les goûts ! Du sportif au rétro, des vêtements de team à des produits plus individualisés.

Envie d'en savoir plus ? Découvrez la gamme des vêtements sur le site web de Honda ou chez le concessionnaire Honda !

VINTAGE



ALPINESTARS



TEAM



COMMENT FAIS-TU CELA ?



DAVE THORPE PARLE DE **OFF-ROAD AU GUIDON D'UNE MACHINE D'AVENTURE**

Le triple champion du monde de motocross, Dave Thorpe, a connu tous ses grands succès avec Honda et il est aujourd'hui toujours connecté à la plus grande marque de motos au monde.

À travers le Dave Thorpe Honda Adventure Centre, le Britannique tente de transmettre une partie de son expérience et de ses connaissances aux pilotes fans d'aventure. Les pilotes de motocross et les enduristes sont également invités à apprendre auprès du champion du sud-ouest de l'Angleterre. Nous l'avons interrogé sur les règles de base du pilotage en mode aventure. À quoi devez-vous faire attention lorsque vous vous lancez dans la grande aventure au guidon d'une Africa Twin ?

'Dans la plupart des cas, l'aventure est pratiquée sur la voie publique à 80%. Là, vous conduisez avec votre machine Adventure comme avec tout autre moto.

Si votre aventure vous emmène sur des sentiers hors route, il est préférable de prendre en compte un certain nombre de règles de base. Si ça devient cahoteux, vous vous levez. Trouvez une position détendue. Cherchez une attitude que vous pouvez facilement maintenir. Tenez-vous droit dans les courbes légères et asseyez-vous dans les courbes plus serrées. Il faut aussi toujours soigner sa vision. Enfin, ne prenez le frein avant que lorsque le frein arrière est activé. Sans quoi, la machine devient très instable dans les trous. Si vous appliquez correctement ces quatre conseils, vous surmonterez rapidement la plupart des situations en tout-terrain avec votre Africa Twin ou n'importe quelle autre machine de ce type.' •



500X

Découvrez
nos autres
modèles
Adventure



Africa Twin Adventure Sports



Africa Twin



NC750X



X-ADV



La Honda CB500X a été entièrement repensée pour sa version 2019 et a reçu un nouveau style audacieux hors route inspiré de l'Africa Twin. Parmi les nouveautés de la CB500X nous retrouvons des suspensions à grands débattements, une roue avant de 19 pouces, un amortisseur arrière de grande qualité, un embrayage à glissement assisté et un bloc moteur avec plus de puissance à bas et moyen régime. D'une utilisation urbaine à une immersion totale dans l'aventure, la CB500X est prête à se plier à toutes les exigences !
Conforme à la réglementation A2.

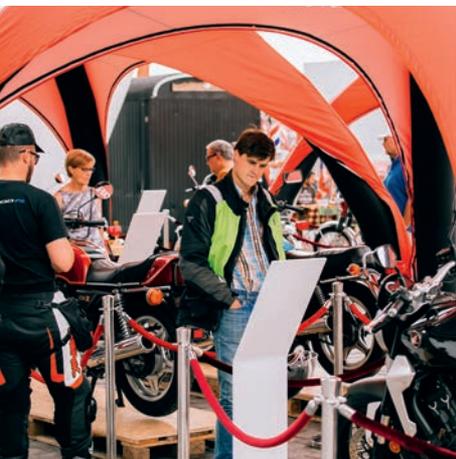


Honda a organisé l'an passé au port d'Anvers le premier CB Day. La première journée Benelux pour les motards et passionnés de toutes les marques proposait un programme d'activités très chargé. Avec notamment un vibrant hommage aux modèles CB introduits par Honda à partir de 1959.

Puisqu'une photo dit plus que mille mots, nous vous présentons ici un aperçu en images du 7 juillet dernier à Anvers ainsi qu'un premier aperçu du CB Day de cette année. Avec beaucoup de fans CB au rendez-vous, un écran géant sur lequel on pouvait suivre le Superbike, des visites guidées, des food trucks, des artistes et un salon de coiffure, ce fut une journée mémorable. Et la suite cette année sera encore plus grandiose. Ce sera encore une fois le 7 juillet, mais cette fois-ci un dimanche et cela signifie que le MotoGP et le championnat du Monde Superbike seront diffusés sur grand écran. Le rendez-vous est à nouveau fixé sur la Zaha Hadid Plein à Anvers.

WHAT A DAY!





A vos agendas

Quand : dimanche 7 juillet
Où : Zaha Hadid Plein, Anvers

1971
CB500
FOUR



HONDA EMB

La Honda CB500 Four est arrivée sur le marché en 1971, deux ans après le lancement de l'emblématique CB750 Four. Dans les livres d'histoire, la plus légère CB se trouve dans l'ombre de l'ainée, mais c'est en partie injustifié.

Personne ne contestera que la Honda CB750 Four a été la moto sportive la plus influente de tous les temps. Les quatre cylindres de Honda ont établi de nouveaux standards en terme de performance, avec quatre cylindres, quatre échappements et un frein à disque. En même temps qu'elle était agréable à regarder.

Les CB500 Four sont venues sur le marché un peu plus tard et ont été inférieures aux 750 uniquement sur le plan de la puissance pure. La 500 était par contre plus légère de 36 kg.

Cela faisait une différence substantielle sur le plan du pilotage. Alors que la CB750F était très facile à piloter pour autant qu'on n'exploite pas toute sa puissance, la 500, dotée d'une direction plus légère, permettait qu'on exploite davantage sa puissance. Son châssis était plus rigide et son poids moindre (190 kg, c'était très léger à l'époque) de sorte que de nombreux essayeurs considéraient qu'elle constituait la moto idéale pour le pilote intelligent. Avec sa cylindrée inférieure d'un tiers par rapport à la 750, la 500 était seulement 0,5 seconde moins rapide sur le 400 m départ arrêté. Sa vitesse maximale était de 170 km/h. C'était une vitesse très appréciable pour une 500 mais la 750 avait à son avantage qu'elle pouvait franchir la barre magique des 200 km/h. Rien que de bonnes nouvelles, donc.

Presque. La CB500 Four avait aussi ses petits défauts. Des détails qui n'ont cependant pas affecté l'image globale de la moto. La CB500F roulait bien et elle était jolie. En 1973, Honda a décidé d'augmenter la cylindrée à 550 cc, ce qui a donné un peu plus de punch au petit Four. Pourtant, la 500 garde les faveurs des experts. Et c'est exactement ce pourquoi la CB500 Four est toujours restée un peu dans l'ombre de la CB750 Four. La 500 se trouvait jusqu'il y a peu à des prix assez bas sur le marché des motos anciennes. C'est en train de changer parce que le 'Four' a la cote chez les préparateurs et les constructeurs de café racers. Peut-être aurait-elle dû rester un peu plus longtemps dans l'ombre de son emblématique grande soeur ! •

Peu de moto ont si fortement marqué les esprits et imposé leur marque comme le fit la CBR900RR Fireblade. En 1992, cette tranchante Honda était radicalement novatrice sur le marché, mais la Fireblade était aussi l'ancêtre de toute une série de motos sportives..

Tadao Baba. Rappelez-vous son nom, car cet homme était, en 1992, le responsable de la conception de la première Fireblade. Ingénieur chez Honda, il avait commencé ce projet sur base d'une 750 cc. Le projet avançant, l'option 900 cc fût alors choisie afin de mieux se rapprocher de la philosophie et du but ultime. Une machine avec les capacités d'une 1000 cc et agile comme une 600 cc ! Avec 125 ch et 185 kg, la Fireblade a immédiatement aligné les chiffres ambitieux de Baba. Encore aujourd'hui, ces chiffres restent

acceptables, mais il y a 25 ans c'était très spectaculaire. Par rapport aux autres sportives de la concurrence, la CBR900RR était en avance sur tout les fronts. Le cadre en aluminium, son faible poids et sa roue avant de 16 pouces lui conférait une agilité diabolique. Les 125 ch émanant du quatre cylindres terminaient l'image d'une moto extrême. Avec les normes actuelles, la Fireblade se conduit encore comme une moto de sport. Mais vous pouvez imaginer qu'à l'époque les normes étaient tout autre. Soit, on avait des machines agiles et légères mais manquant de puissance, ou alors des machines puissantes mais mal équilibrée et instable. La Fireblade est parvenue à rassembler tous les avantages et à gommer tous les inconvénients en une seule machine.

Ce concept est arrivé sans cirer gare et Honda l'a sorti de son chapeau

un peu comme l'œuf de Colomb. La Fireblade était si en avance, qu'il aura fallu attendre six années pour voir la concurrence réagir avec l'arrivée de la Yamaha R1 en 1998. C'était la première moto à pouvoir venir se battre contre la CBR900RR.

Mais, Honda en était déjà à sa quatrième génération. Dans un premier temps, Honda présentait une nouvelle CBR900R tous les deux ans. Au fil du temps, la 900 cc devint la 1000 cc que nous connaissons aujourd'hui avec sa roue avant de 17 pouces et son injection PGM-FI. Depuis plus d'un quart de siècle, la Fireblade est restée fidèle à ses principes. Une moto très sportive et accessible à la fois. En 1992, la Fireblade était pour un pilote moyen la meilleure façon d'aller très vite. Aujourd'hui encore, cela reste vrai. Même pour les meilleurs. •

LÉMATIQUE

1992
CBR900RR
FIREBLADE



COMMENT FAIS-TU CELA ?



FREDDIE SPENCER À PROPOS

DU PILOTAGE SPORTIF SUR ROUTES OUVERTES

Il n'est pas nécessaire de présenter Freddie Spencer. Le héros américain est une icône associée à Honda depuis le début de sa carrière internationale. Il a piloté la légendaire NR500, est devenu champion du monde 250 cc et 500 cc la même année et est toujours ambassadeur de la marque Honda aujourd'hui.

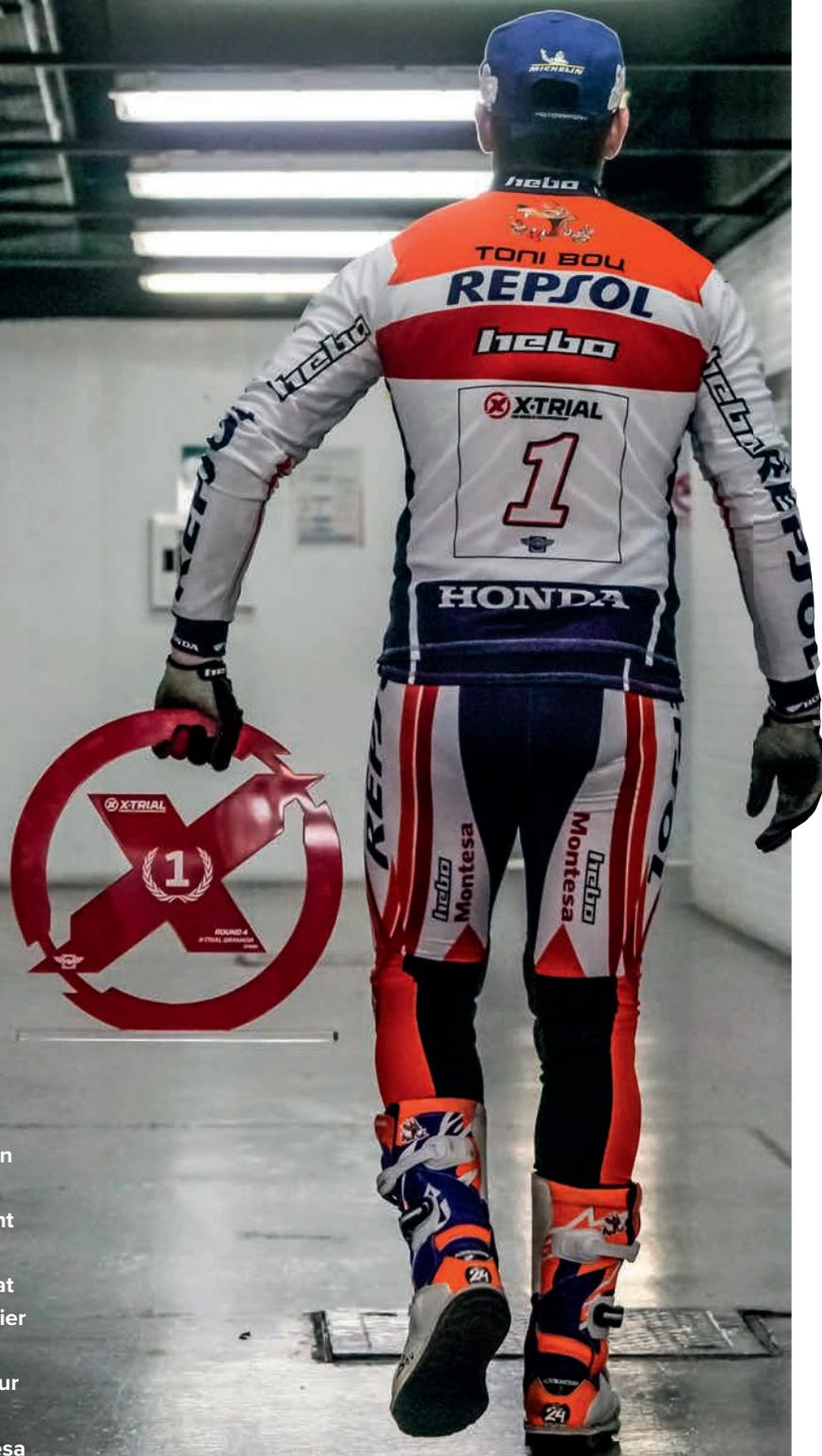
Honda Motor Magazine a rencontré Fast Freddie et a demandé au grand maître quelques astuces à propos de la conduite sur routes ouvertes.

'Il est très important de garder à l'esprit que sur une route ouverte, rien n'est identique à un circuit. Les machines, les pneus, le trafic, les zones de sécurité, les autres usagers ... c'est pourquoi il vous est impossible de piloter de la même manière. Une des règles que je respecte toujours est de rester sur ma voie. C'est moins évident que ça en a l'air. Si vous envisagez de piloter de manière sportive sur des routes sinueuses, la tentation est forte de recouper votre virage ou de l'élargir légèrement. Cela ne convient pas à la route.

Élargir votre ligne sur toute la voie n'est pas seulement contraire aux règles de la circulation, mais vous enlève également toute votre marge en cas de problème.'

'Je vois la largeur de ma bande comme la norme. C'est là que je roule, nulle part ailleurs. Ne sortez pas et n'essayez pas de piloter au plus proche de vos limites et de celles de la loi. Les temps ne jouent pas un rôle ici et croyez-moi quand je dis qu'il y en aura toujours un plus rapide que vous. Donc, essayez de respecter ces quelques règles, soignez votre vision et votre freinage et vous verrez que vous irez vite sans prendre de risque.' •

FERME TURE



MAÎTRE ABSOLU

Il est difficile de trouver quelqu'un dans un sport qui en soit le maître absolu depuis plus d'une décennie. Toni Bou est pourtant de ceux-là. De 2007 à 2018, l'Espagnol a remporté sans interruption le championnat du monde outdoor de trial FIM. Sans oublier le championnat du monde en salle. Avec 25 titres mondiaux, Toni Bou est le meilleur trialiste de tous les temps. Tous ces titres ont été remportés au guidon d'une Montesa Honda. A 20 ans, Bou a aussi été le plus jeune champion du monde quatre temps. Toni Bou est définitivement le GOAT, the Greatest Of All Time.

CB
650R



Découvrez
nos autres
modèles
Street



CB1000R Limited Edition



CB500F



CB300R



CB125R



Honda fait souffler un vent de fraîcheur dans la catégorie ultra-compétitive des roadsters de moyenne cylindrée avec la nouvelle CB650R Neo Sports Café. Particulièrement vif et alerte, le quatre cylindres en ligne Honda est installé dans un châssis allégé. Le CB650R est équipé avec une fourche inversée de Showa SFF, «Honda Selectable Torque Control» (HSTC), un embrayage à glissement assisté et une instrumentation ultramoderne. Aussi conforme à la réglementation A2.