

Moto revue

53^e ANNEE — 23 OCTOBRE 1965 — N° 1760

Tous les samedis, le Numéro : 1.20 F.
(Espagne : 18 pesetas)

J'AI ROULÉ
SUR LA
450 HONDA



Champion du Monde
en 500 cross pour la 2^e fois
consécutive : Jeff Smith (B.S.A.)

J'ai roulé sur la...

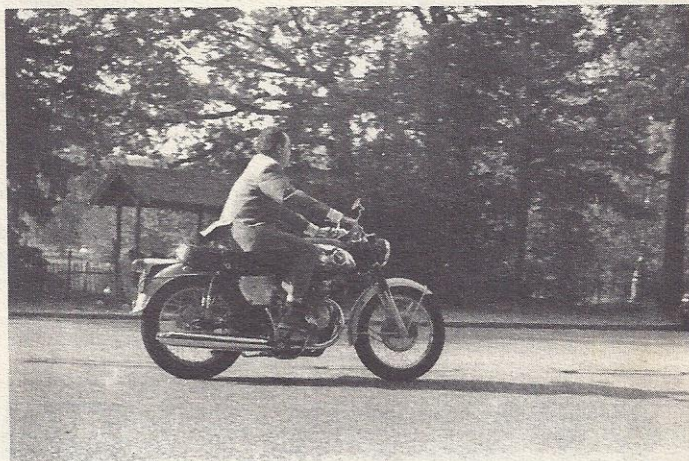
ELLES SONT A PARIS !..

EN fait, c'est un pluriel « minimum » dont il s'agit, puisqu'à l'heure actuelle, seules deux Honda 450 sont en France, une chez Honda-France, l'autre chez Psalty.

Ainsi, après la Suisse, l'Angleterre, l'Allemagne, la France vient de recevoir son contingent de machines de pré-série, en attendant le gros de la troupe qui devrait débarquer dans le premier trimestre 1966, comblant d'aise tous ceux qui, à l'annonce de cette nouveauté dans nos colonnes, s'étaient illico et inutilement précipités chez les agents Honda.

Si, jusqu'à présent, nous avons employé le conditionnel dès que nous parlions grosse Honda, ce temps n'est plus de mise, puisque c'est de la manière la plus officielle qui soit que la Sté Honda-France a présenté non seulement cette 450 cc, mais encore un 90 cc tous-terrains, deux intéressantes nouveautés qui viendront compléter une gamme déjà fort riche.

Avouons, cependant, que ce 90 cc — d'ailleurs déjà vu à la cylindrée près, en 1964, au Salon du camping et des loisirs — a été étouffé par la 450 cc, notre faim en matière de nouvelles grosses cylindrées n'ayant pas été apaisée depuis fort longtemps.



450 Honda

PUISQUE vous connaissez déjà les caractéristiques techniques de la machine (voir M.-R. n°s 1737-1745), arrêtons-nous plutôt aux impressions que vous laisse une rencontre avec cette 450.

D'abord, la machine est bien conforme aux diverses photos que l'on a pu en voir. C'est-à-dire que cette Honda renie ses origines : l'allure bien personnelle des 250 et 305 cc, plutôt longues et basses, l'absence de tube de cadre avant, le twin incliné légèrement, eh bien tout ceci a disparu. En un mot, on penserait plutôt, de prime abord, que cette moto vient de Birmingham ou Coventry plutôt que de Tokyo. Mais, méfions-nous d'un jugement trop hâtif : ici non plus, l'habit ne fait pas le moine.

Comme tout semble classique — à commencer par la finition émail noir et chrome — ce qui frappe en premier lieu, c'est le splendide ensemble cylindre-culasse tout aluminium (voir pho-

tos). C'est de la belle fonderie, avec des états de surface impeccables... ce serait dommage de mettre un carénage qui priverait de ce régal visuel.

Quelques constatations, au hasard :

- visserie à tête cruciforme ;
- fixation des échappements par collerettes maintenues par des goujons ;
- réglage extérieur (bricoleurs, abstenez-vous) de la tension des barres de torsion de rappel des soupapes ;
- cylindres à ailettes interrompues — ce qui est rare sur les quatre temps — mais réunies par des barrettes anti-vibratoires ;
- montage des carburateurs à papillon avec interposition d'une cale anticalorique, etc., etc.

Du moteur, passons maintenant à la partie cycle.

Ce qui frappe, en premier lieu, c'est le très fort diamètre des tubes employés et le dessin très conventionnel de cette partie cycle qui ne répond pas aux canons du double-berceau à la Mac Candless.

Et encore, sur notre demande, M. Nebout (des services techniques de Honda-France), voulut bien enlever en un tournemain le réservoir (maintenu à l'arrière par un seul boulon et reposant sur blocs caoutchouc), nous avons pu mieux admirer ce cadre.

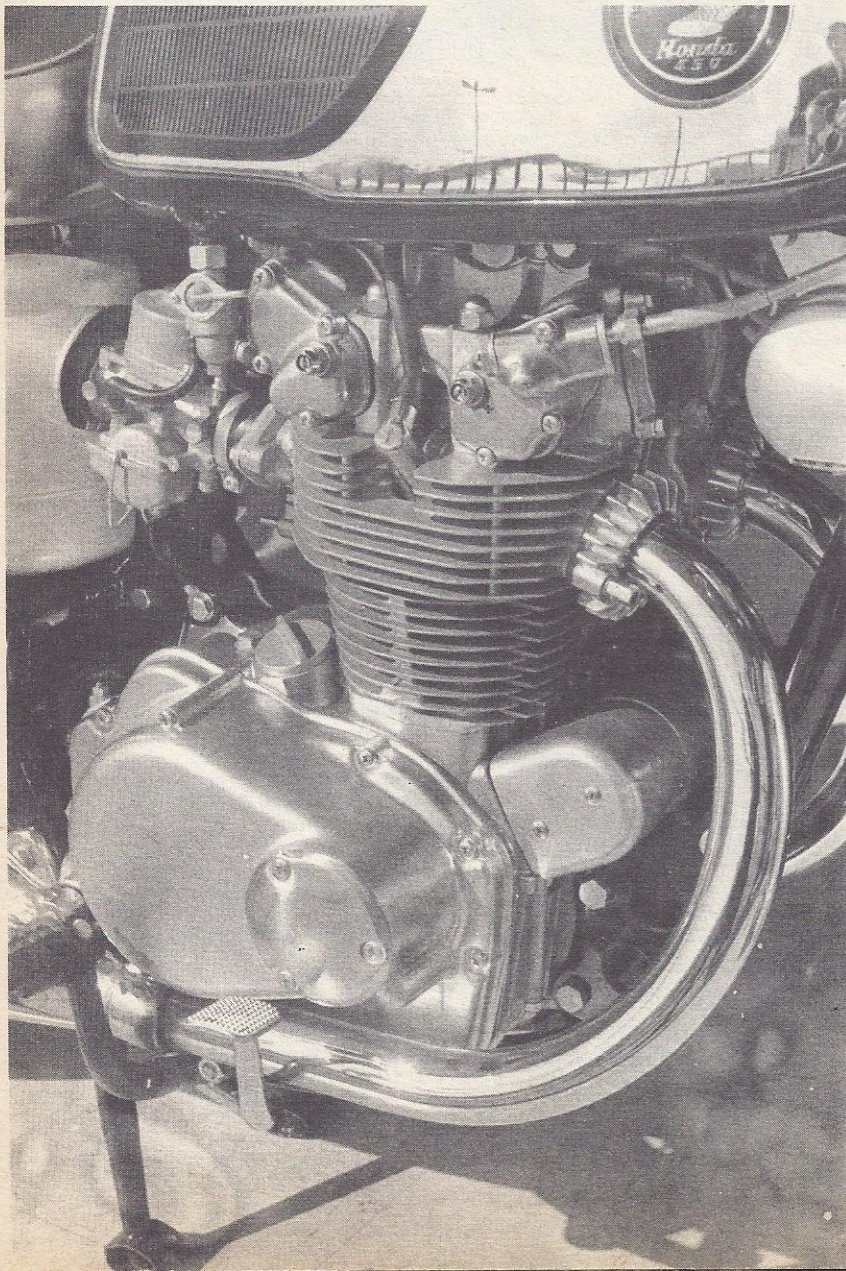
Trait caractéristique : gros tubes avant et supérieur, avec raccords manchonnés et soudure par points.

Le cadre se dédouble à la base du bloc-moteur, à l'endroit des plaques de fixation, et se prolonge sous le bloc ; ceci permet à l'axe d'articulation du bras oscillant de la roue arrière d'être maintenu à chacune de ses extrémités.

D'une manière générale, on peut remarquer que tous les points de jonction des divers tubes du cadre, des tubes entretoises, etc. sont doublés de goussets de rigidification. Un exemple frappant nous en est fourni par la dif-

férence entre ce cadre (en ce qui concerne la partie arrière) et celui photographié par nos correspondants japonais et publié dans le M.R. n° 1737.

En effet, sur la dernière version, les deux tubes qui partent de l'axe d'articulation de la suspension arrière pour remonter sous la selle, sont rigidifiés sur plus de la moitié de leur longueur par un caisson en tôle soudé. C'est là une technique que nous n'avons rencontrée nulle part ailleurs, mais qui témoigne bien du soin apporté à rechercher non seulement un parfait guidage du bras oscillant, mais encore une parfaite rigidité de la partie arrière du cadre, celle qui a à subir le poids des 2 passagers — et qui sert d'ancrage supérieur aux éléments amortisseurs qui, pour bien travailler, ne doivent pas subir de défauts d'alignement.



Quelques autres détails :

- généralisation du montage sur caoutchouc... jusqu'aux charnières de la selle double qui sont formées de blocs-caoutchouc ;
- toute l'installation électrique est à l'abri sous la selle ; seuls bobines et condensateurs sont sous le réservoir, des bobines, d'aiguilles, de très faibles dimensions.
- repose-pieds escamotables vers l'arrière, maintenus en position correcte par un ressort ;
- coffre à outils, très petit, situé sous les chambres de tranquillisation des filtres à air.
- absence de carter de chaîne secondaire étanche, de fixation de porte-bagages... et, plus curieux encore puisqu'il s'agit d'un produit « made in Japan », pas de cliquantants.

Mais, pas d'affolement ! Ce sont là des détails... et nul ne sait comment seront exactement les machines qui débarqueront en France l'an prochain.

tracteur sont là. D'ailleurs, cette 450 a le gabarit des grosses twins classiques.

Vitesses à l'allemande, embrayage très doux, et en route pour une prise de contact dans le bois de Boulogne.

Alors ?

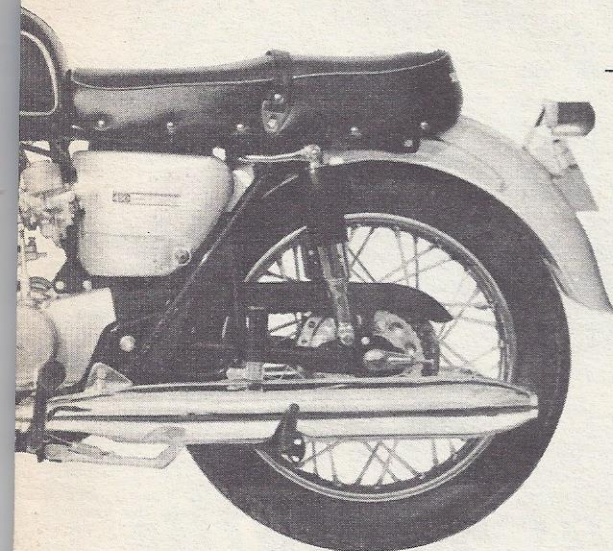
Eh bien, dans la mesure très relative où l'on peut juger — car la machine n'est pas rodée, et quelques kilomètres seulement n'ont jamais rien prouvé — on peut toutefois tirer quelques impressions :

- d'abord l'ensemble des commandes est très doux, tombe bien sous mains et pieds ;
- on se sent à l'aise d'emblée, c'est une machine docile, et beaucoup plus maniable que ne le laisse supposer son poids à l'arrêt.
- le moteur doit être brillant. C'est un vrai double arbre, avec toute

la race que cela sous-entend. Les chevaux viennent vers les 5.000, se déchaînent à 6.000 t/mn... et après, nous avons coupé, nous souvenant des paroles de M. Marchand. Mais, n'oublions pas que les 43 CV sont à 8.500 t/mn... il faudra donc aller les y chercher, et la machine ne semble pas faite pour les reprises à partir de 2.500 t/mn.

La position est confortable, un peu trop touriste dans le cas d'une machine équipée d'un grand guidon, comme c'était le cas pour la nôtre.

Mais le plus prometteur semble être la tenue de route, liée, bien sûr, à la qualité des suspensions et des pneus. La machine s'inscrit bien en virage, encaisse des variations d'inclinaison sans réagir ; pas la plus infime trace de louchissement. Chapeau !



EN SELLE

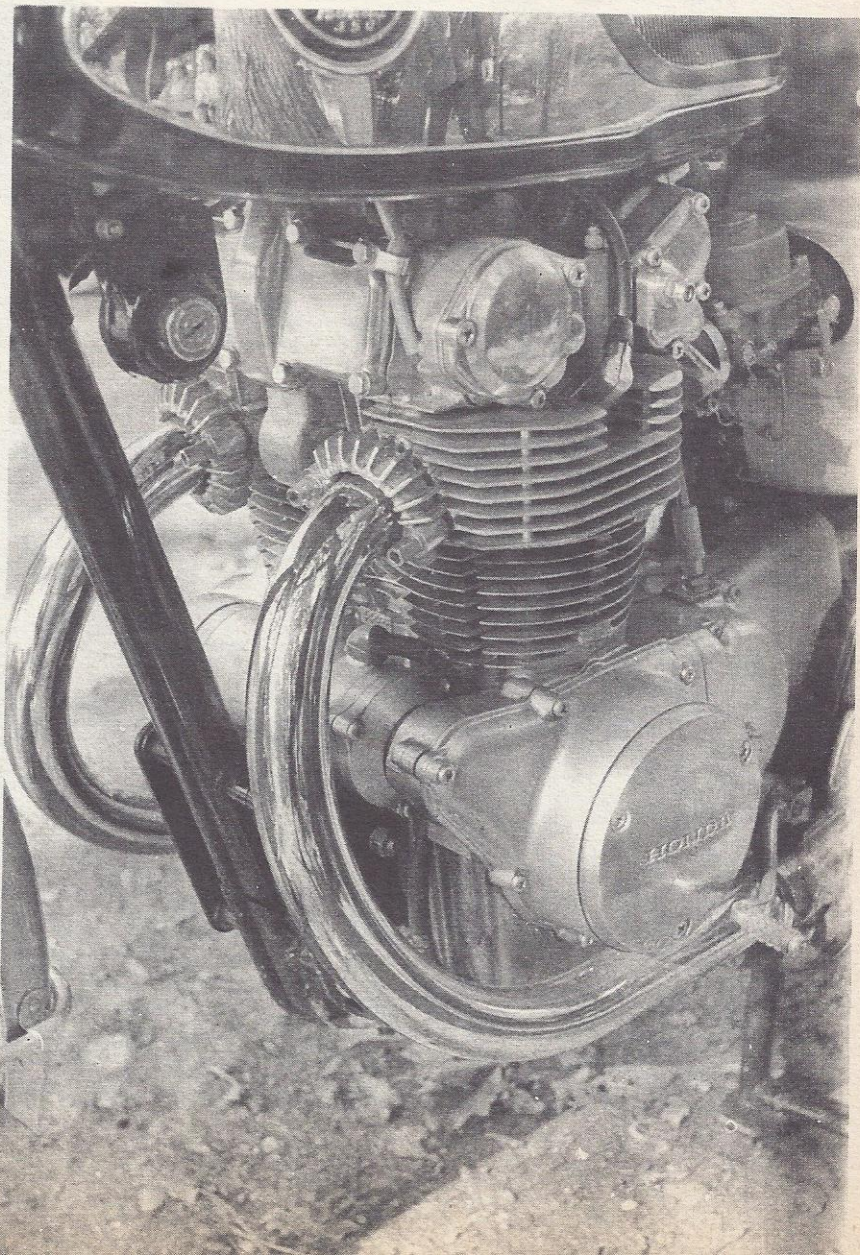
Après avoir pris congé de nos hôtes, après avoir entrevu avec le directeur commercial de Honda-France, M. Du Plantys, les possibilités de cette 450 en France, nous devons retrouver cette machine, peu après, aux Ets Psalty.

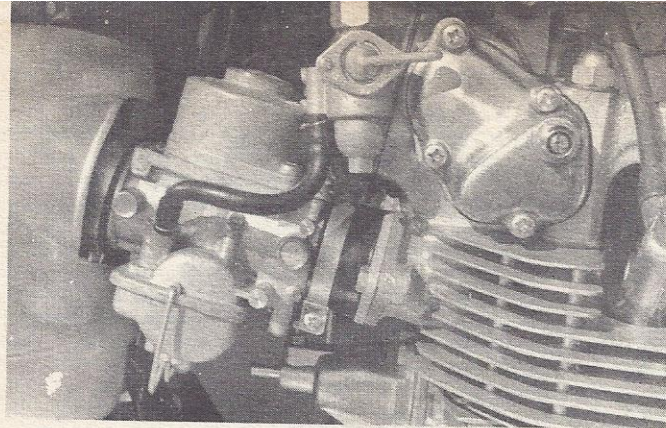
Dire que, d'emblée, nous avons sollicité d'en faire un court essai, vous vous en doutez, notre impatience étant égale à la vôtre.

Après que M. Marchand nous ait, malheureusement, fait remarquer que la machine avait quelques kilomètres seulement à son compteur, d'un coup de pouce impatient nous faisons démarrer le twin.

Le bruit est bien caractéristique des Honda, avec ce « déhanchement » au ralenti, qui trahit le colage des deux bielles à 180° et non pas à 360°, comme sur les twins britanniques, par exemple.

Dès que l'on débéquille la machine, on s'aperçoit effectivement que les 187 kg à vide annoncés par le cons-





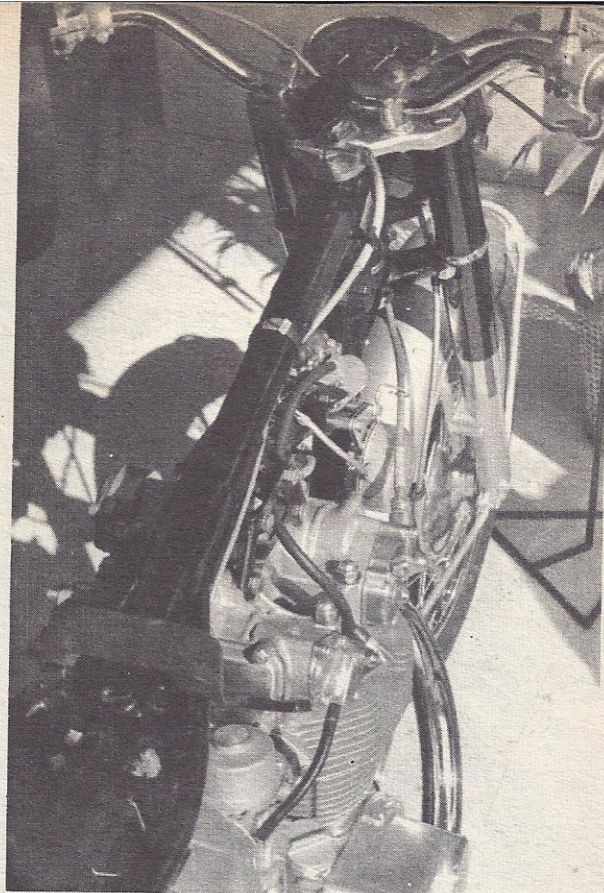
De prime abord, c'est ce qui nous a le plus enchanté, ce qui nous a aussi confirmé dans notre opinion qu'il peut y avoir de mauvais double-berceau, de bons cadres interrompus, etc., etc.

Côté frein, à basses vitesses, le double came monté à l'avant (identique à ceux des 250 et 305 super-sport) semble bien convenir. Mais en est-il de même à hautes vitesses ?

Quelques vibrations se manifestaient dans le réservoir, les garde-boue ; mais, là, soyons prudents ; nous ne jugerons qu'avec une machine rodée, au point.

Et cette machine rodée, au point, la Société Honda-France nous la promet pour bientôt. Ce serait là un vrai cadeau de père Noël, car inutile de vous dire que j'ai rendu la machine à regret et que j'ai eu un dernier regard d'adieux transi pour ce compte-tours.. gradué à plus de 10.000 t/mn.

C. R.



Et voici le 90 cc Tous Terrains



Destiné à la pêche, à la chasse, à la promenade par monts et par vaux, voici les caractéristiques de ce nouveau 90 cc.

DIMENSIONS :

Longueur	180 cm
Largeur	70 cm
Hauteur	94 cm
Empattement	114 cm
Garde au sol	13 cm
Poids net	85 kg
Charge utile	200 kg

MOTEUR :

Type	monocylindre culbuté
Cylindrée	86,7 cc
Alésage-course	49 × 46 mm
Taux de compression	8 à 1
Couple maxi ..	0,559 mkg à 6.500 t/m
Capacité du réservoir : 6,5 litres incluant une réserve 1,5 l.	

TRANSMISSION :

Embrayage : automatique - 4 vitesses à commande par sélecteur au pied.	
Rapports de transmission ..	2,5-1,61
	1,19-0,95 à 1.

PERFORMANCES :

Vitesse maximum :	
Tous terrains	50 km/h
Sur route	90 km/h
Pente gravissable	50 %

PNEUS :

Pneu avant	2,50 × 17
Pneu arrière	2,75 × 17

SUSPENSION :

Suspension hydraulique à l'avant et à l'arrière.