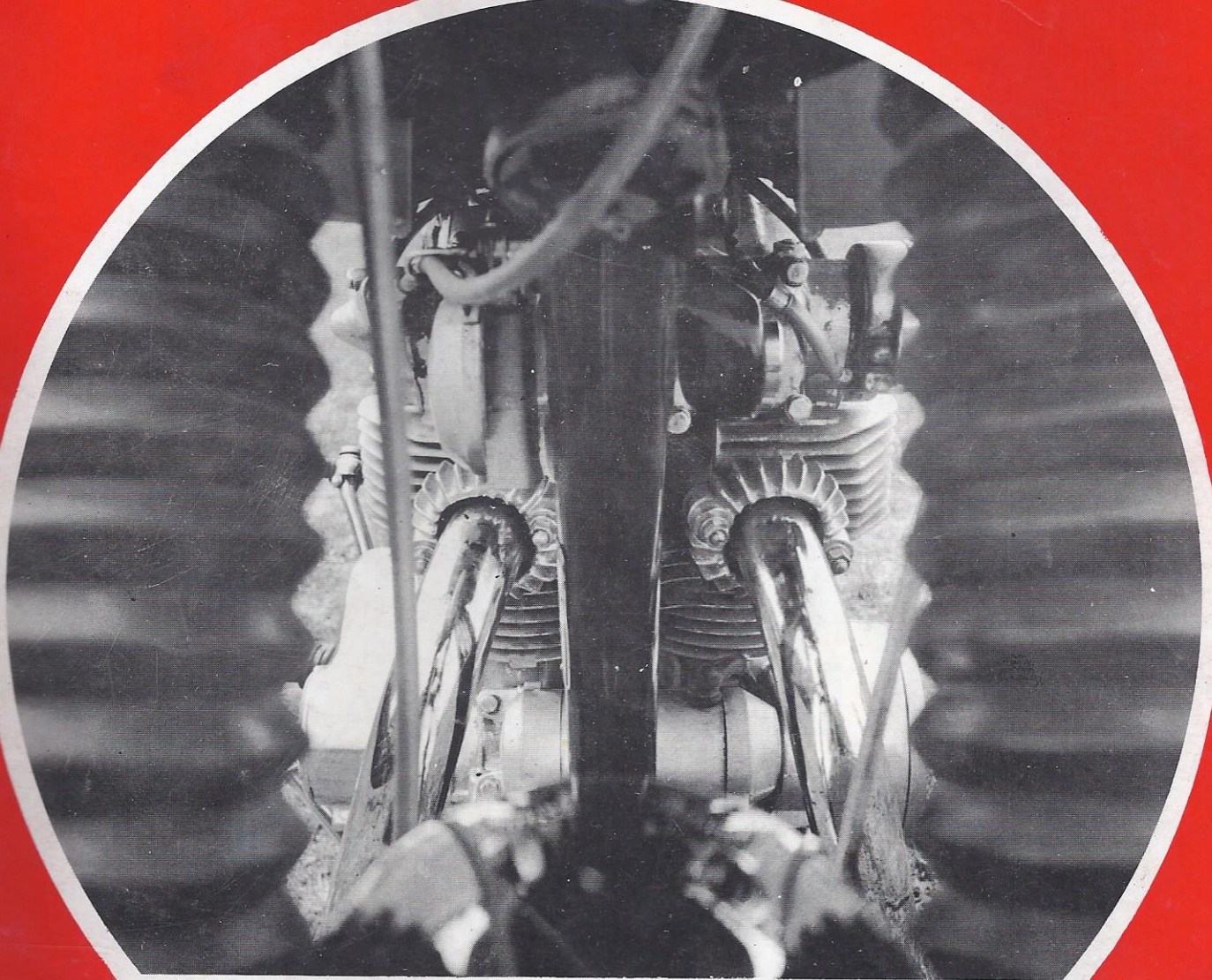


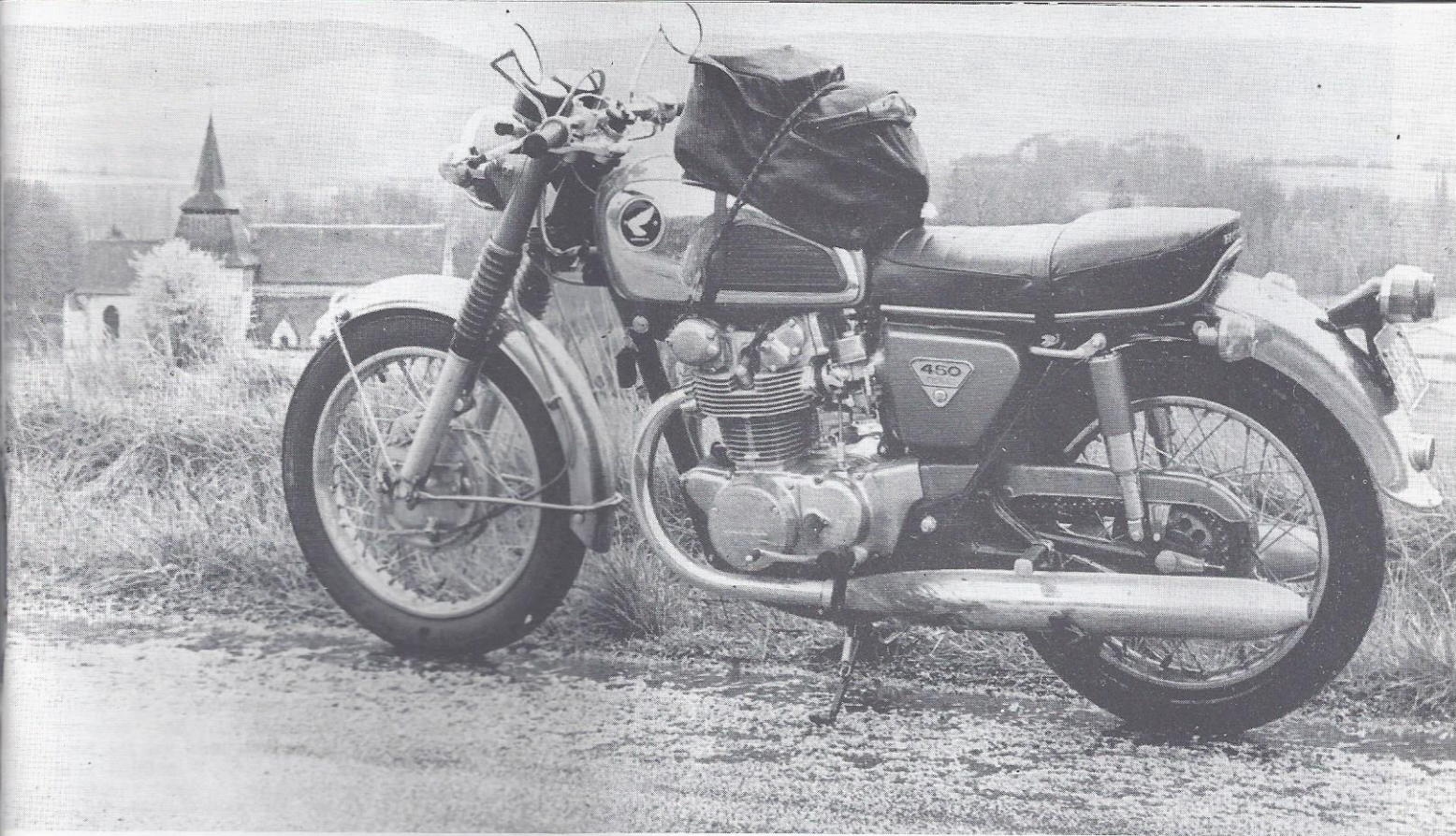
57<sup>e</sup> ANNÉE - N° 1934 - 31 MAI 1969

Chaque samedi, le numéro 1,80 F

# Moto revue



**ESSAI HONDA  
CB 450**



# HONDA CB 450

*une  
grand  
tourisme  
de  
100 cv/litre*

---

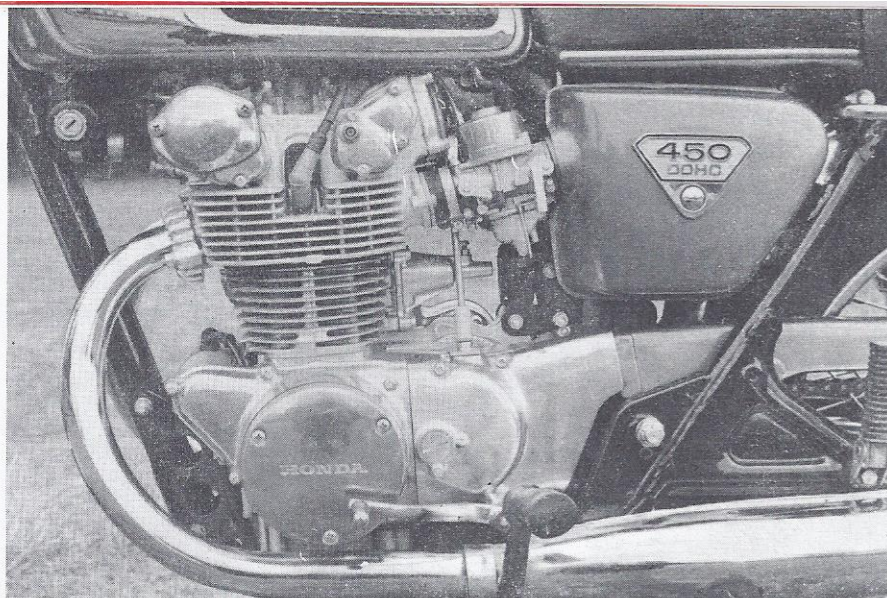
2 ARBRES A CAMES EN TETE  
45 CV - 5 VITESSES

---

par Gilles MALLET

**J'**AI toujours beaucoup aimé les Honda. Ceci depuis que j'ai eu le plaisir d'essayer, il y a deux ans et demi, la 450 cc 4 vitesses. Cette remarquable moto qui a connu un très large succès, m'avait enthousiasmé par bien des aspects, tant des points de vue technique, qu'agrément de conduite et performances. J'ai toujours depuis retrouvé le même plaisir au guidon de ces twins Honda, sur lesquels un petit mouvement du poignet droit déclenche de fantastiques montées en régimes, dans un bruit enivrant de moteur de course.

Aussi n'ai-je pas été déçu par la CB 450 dernière version. C'est une Honda, et une méchante !



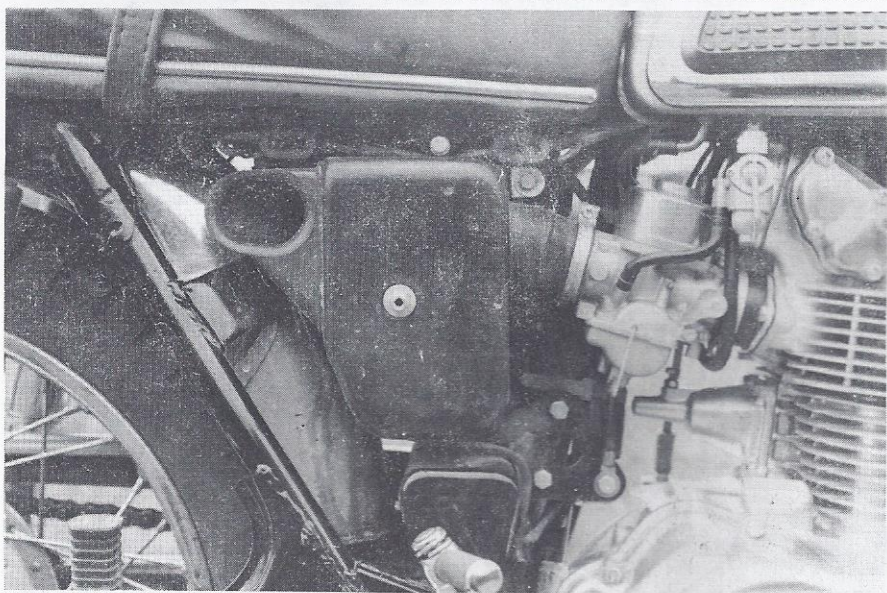
Même en 1969, on voit encore très peu de bloc-moteur aussi beaux, aussi compacts. Le câble que l'on voit sortir du bloc, au-dessus du sélecteur, n'est pas un flexible de compteur ou de compte-tours. Il s'agit du câble d'embrayage.

#### L'EXPERIENCE DE LA 4 VITESSES

Il n'est pas possible d'analyser la CB 450 1969 sans, en premier lieu, voir ce qui la différencie de la CB 450 1966.

Seules en effet, des modifications valables, apportant un progrès technique, peuvent justifier la création d'un nouveau modèle aussi étroitement dérivé de l'ancien. Sinon, quel intérêt pour l'usager ?

Les filtres à air très volumineux sont abrités derrière les panneaux latéraux. Dessous, la petite boîte à outils contient un matériel de qualité mais... pas possible d'y ajouter quoique ce soit.

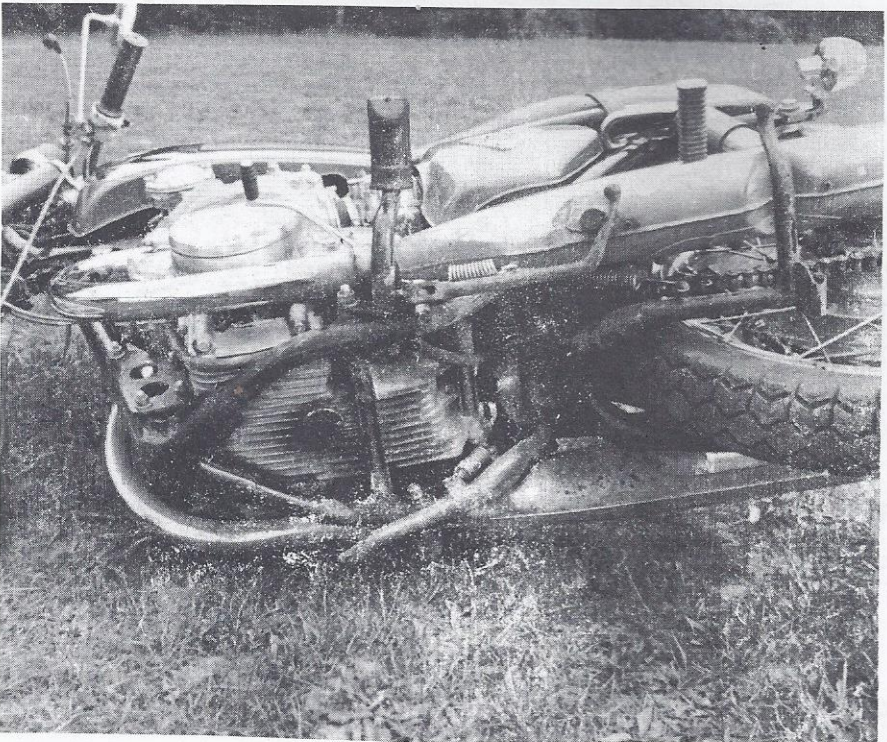


Je ne m'étendrai pas sur l'esthétique. Personnellement, en dépit d'une certaine austérité due à son émaillage entièrement noir, je préférerais l'ancien modèle. Ce qu'apporte de plus gai l'emploi d'un beau bleu métallisé sur le nouveau ne peut à mon avis compenser le dessin triste, banal, du réservoir, qui « casse » la ligne mais, sans doute, doit plaire aux Américains.

Heureusement, ce n'est pas là l'essentiel.

Techniquement, les premières 450 cc Honda souffraient de quelques défauts, dont les deux plus gênants concernaient la boîte de

Les « dessous » de la 450 Honda montrent le dédoublement du simple berceau sous le moteur, et le carter d'huile profondément nervuré.



vitesses et la suspension arrière. La boîte, en dehors d'un « trou » assez sensible entre première et seconde, présentait l'inconvénient beaucoup plus sérieux de comporter de nombreux faux point-morts, et des rapports qui sautaient.

Quant à la suspension arrière, un total manque d'amortissement sur les tout premiers modèles rendait la conduite sur mauvais revêtements assez hasardeuse.

Nous venons qu'en ce qui concerne le premier point, la nouvelle boîte 5 rapports a parfaitement résolu tous les problèmes ; quant aux suspensions, le montage d'amortisseurs De Carbon — qui main-

tenant équipent tous les bicylindres de la gamme Honda — donne entière satisfaction.

Les deux points les plus critiquables ayant été sérieusement revus, Honda ne s'en est pas moins attaché à améliorer d'autres lacunes peut-être moins évidentes, mais parfois également importantes. Ainsi la pompe à huile, dont le débit était « tangent » sur les 4 vitesses, a été remplacée. L'embrayage également (disques plus larges et plus nombreux). L'entraînement du démarreur électrique, notoirement trop faible, a été renforcé, ainsi que le triangle arrière du cadre. D'autres détails encore ont été revus, plus pour l'agrément du pilote que par pur souci mécanique. Ainsi l'ensemble compteur - compte-tours, incorporé dans le boîtier de phare, a fait place à deux instruments séparés qui, montés plus haut (et sur caoutchouc) sont plus lisibles.

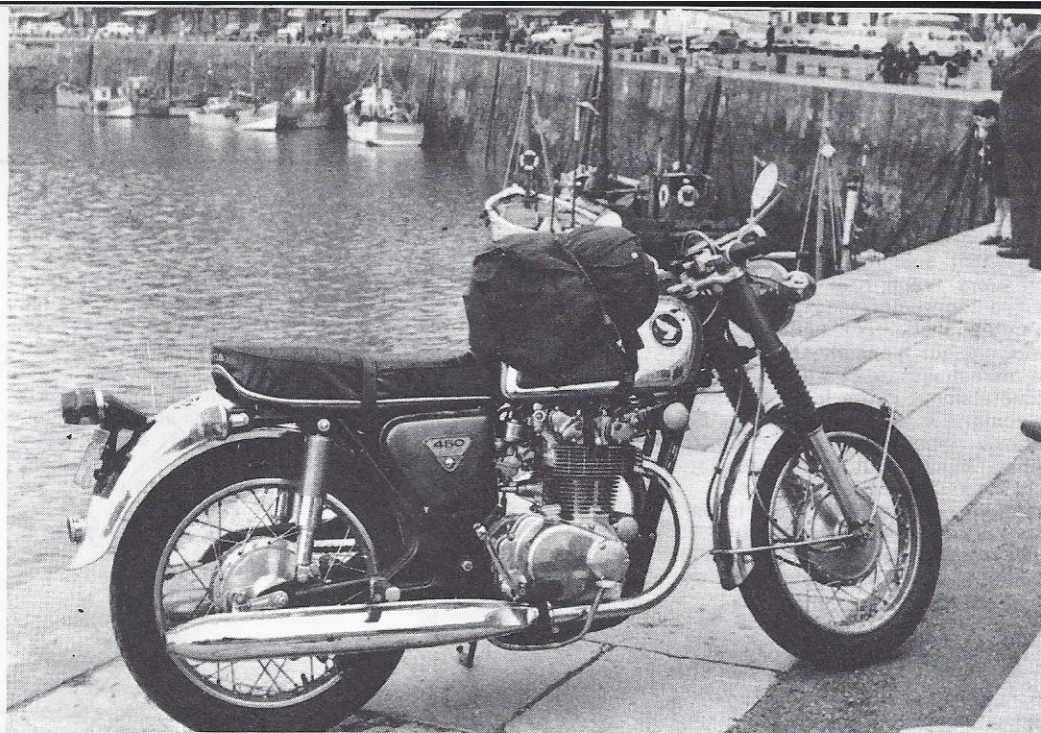
Ainsi des carburateurs — identiques dans leur principe à ceux montés sur la voiture S 800 — dont le réglage a été simplifié. Quelques détails encore : la selle est plus confortable, les rétroviseurs de meilleure qualité ; un accessoire supplémentaire, souvent négligé bien que fort pratique s'il est bien conçu : on a ajouté des clignotants.

Donc, on le voit, la 450 cc Honda 1969 n'est pas une copie-conforme du modèle précédent, simplement mise au goût du jour par sa présentation, mais une machine réellement retravaillée en tenant compte des enseignements tirés de l'expérience.

## LES JOIES DE LA TECHNIQUE MODERNE

C'est avec le sentiment de satisfaction béate d'un heureux propriétaire que l'on s'assoit sur la CB 450, en contemplant ces jolis cadrans, ce poste de pilotage net et bien conçu.

A gauche un compte-tours gradué jusqu'à 12.000 tr/mn (eh oui), avec une zone rouge qui démarre à près de 10.000. Sur ce cadran, deux voyants, un vert pour le point mort, un orange pour les clignotants. A droite un instrument identique, le tachymètre gradué jusqu'à 200 km/h (on veut bien), avec totalisateur. Deux larges rétroviseurs ronds, une poignée de gaz de petit diamètre, que l'on a bien en main, deux leviers munis



## L'AIR DU LARGE!...

à une extrémité de boules de caoutchouc, à l'autre de tendeurs pour les câbles, et, à chaque pouce, deux boutons : à gauche commande de clignotants et d'avertisseur sonore — tous deux très efficaces — à droite inverseur phare-code et commande de démarreur électrique. Au centre, un gros bouton noir molleté, le frein de direction.

Le poste de pilotage se complète par la serrure de contact, en haut du cadre, à gauche, et la commande d'éclairage à 3 positions — arrêt — veilleuse — phare-code — à côté d'un voyant rouge (indicateur de feu de route) sur le boîtier du phare.

Sélecteur à gauche (normes allemandes), pédale de frein arrière à droite, voilà, nous

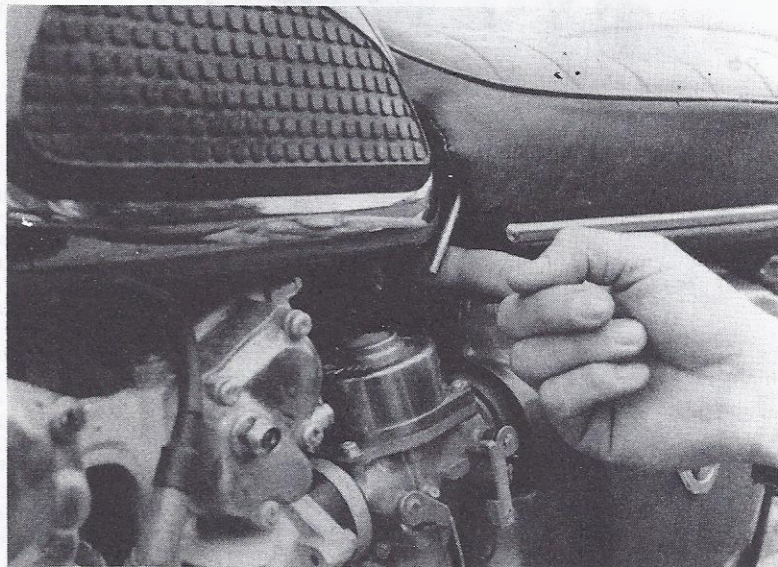
avons toutes les données pour nous mettre en route. Reste à ouvrir l'essence (robinet 3 positions à droite) et, à froid, à fermer — pas plus de quelques secondes — la manette d'air située à gauche sur les carbus.

On goûte ensuite aux joies de la technique moderne en n'ayant d'autre effort à fournir, pour lancer le moteur, qu'à appuyer sur un petit bouton bien situé au pouce droit, tout en ouvrant légèrement les gaz. Le moteur démarre immédiatement, beaucoup plus facilement qu'avec le kick que j'ai utilisé, une seule fois en quelque 2.000 km, uniquement pour juger de sa commodité.

Première, un mouvement minime du très court sélecteur, un déclic précis, et c'est

parti. Au choix, en souplesse en utilisant très peu l'embrayage, le moteur très souple permettant, à partir de 2.500 tours, un démarrage coulé, tranquille ; ou bien « à la James Bond », en ouvrant sèchement les gaz et en faisant cirer l'embrayage. C'est alors une fusée qui vous jette en avant, avec le sifflement aigu du double arbre qui monte follement en régime. Vite la seconde, car l'aiguille du compte-tours est déjà dans le rouge. Une secousse brutale au changement de rapport lorsque l'accélération, interrompue une fraction de seconde, reprend plus sauvage encore et, déjà, vous précipite sur le flot indolent des voitures stationnées au feu rouge suivant.

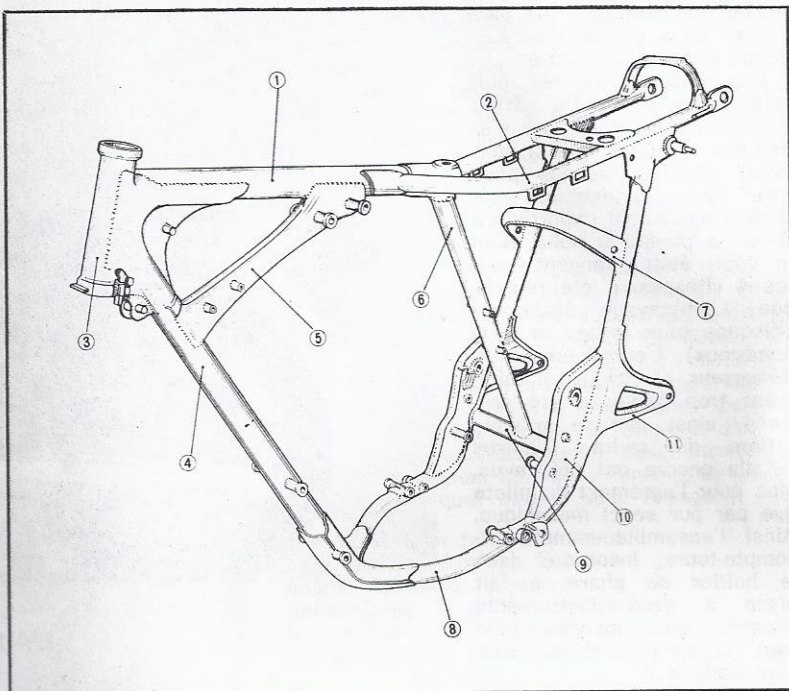
**Voilà comment libérer le verrouillage de la selle qui, articulée sur charnières à sa partie postérieure, permet d'accéder à l'équipement électronique.**



Toutefois, cette manière de conduire en ville, pour amusante qu'elle puisse être, est à déconseiller. La mécanique, durement sollicitée sur les 3 premiers rapports, ne doit guère apprécier ces efforts répétés et l'échauffement anormal qui s'ensuit. Quant à la maréchaussée, elle ne goûte généralement guère les « obus à roulette » affolant les populations laborieuses et citadines. Mieux vaut garder des réserves d'énergie pour se défouler sur la route, où le moteur, même sévèrement traité, « respire » bien, et se contenter dans les agglomérations de régimes calmes, jusqu'à 5.000/6.000 tours.

Il n'est d'ailleurs pas désagréable, même pour le sportif, d'utiliser cette puissance calme et silencieuse, qui répond immédiatement, dès les très basses vitesses, au mouvement de la main sur une poignée de gaz très douce, très sensible. Les autres commandes jouissent des mêmes qualités, notamment l'embranchage qui ne souffre d'aucune critique, sinon de se « tasser » à chaud, ce qui détend légèrement le câble. Les freins sont satisfaisants en usage urbain, encore qu'il ne faille pas s'endormir sur

## LE CADRE DE LA 450 HONDA



le levier avant si l'on veut s'arrêter rapidement. Quant au sélecteur, c'est un modèle de précision.

Grâce à une conception moderne de l'ensemble, à des commandes précises, à un équipement complet et de qua-

lité — démarreur électrique, clignotants, béquille latérale, antivol de direction fort pratique, etc — l'utilisation urbaine de la 450 Honda ne pose aucun problème d'ordre mécanique et pratique.

Je lui reprocherai par contre une maniabilité qui, à basse vitesse, laisse à désirer. Il faut sans doute incriminer là son poids élevé — 187 kg à vide — qui, au début, rend malaisés les changements de direction rapides. A condition de ne pas être trop maladroit et de ne pas hésiter à imposer fermement sa volonté en « jetant » la machine dans les petits virages (ou entre les voitures), on s'habitue assez rapidement, sans toutefois pouvoir jamais l'oublier, à cette lourdeur.

## SUR ROUTE ON CHERCHE LE DEFAULT

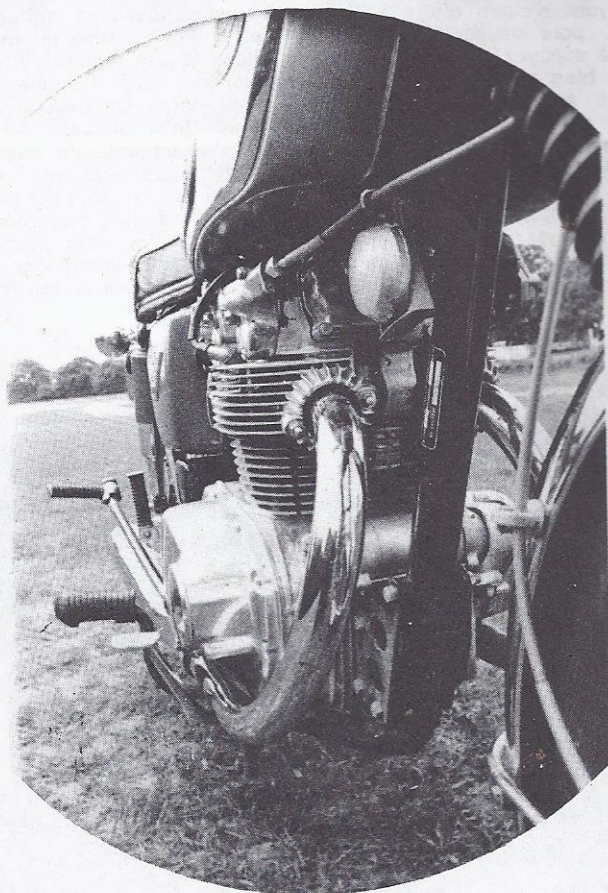
Quittons maintenant la ville, où il faut bien circuler et, tant qu'à faire, aussi agréablement que possible, mais qui n'est pas pour le motocycliste le lieu de villégiature idéal, loin s'en faut (moins encore pour l'automobiliste, mais cela ça ne change rien). Surtout lorsque ce motocycliste dispose d'un bicylindre double arbre qui développe la bagatelle de 45 chevaux à 9.000 tr/mn... 45 chevaux qui piaffent d'impatience à l'entrée de l'autoroute du sud.

Comme je les comprends lorsqu'enfin, ils peuvent se libérer, non seulement sur les

trois premiers rapports, avec une sorte de rage, mais encore escalader très rapidement la 4<sup>e</sup>, comme dans la hâte de s'assagir sur le rapport supérieur. S'assagir, tout est relatif : en position bien assise, à 7.000 tr/mn et 150 km/h chrono. C'est à peu près la vitesse de croisière maxi, en solo ou avec un passager de moyen gabarit, tous deux en tenue normale (barbour ou autre blouson), et bien entendu en position assise. Position assez facile à tenir sur ma machine d'essais, que M. Assante, de chez Japauto, avait eu la bonne idée de munir d'un guidon plat (celui qui figure sur les illustrations). Il est vraisemblable qu'avec le guidon d'origine « american style », les 150 chrono doivent faire souffrir le pilote, sinon le moteur.

Il semble donc que, même en tenant compte d'un rodage un peu court qui n'avait peut-être pas permis au moteur de se libérer totalement, la démultiplication finale d'origine soit un peu longue. En effet, si je me fie au compte-tours (peut-être un tout petit peu pessimiste toutefois), on ne peut en position et tenue normales de tourisme, sur route, que rester, sur le rapport supérieur, 2.000 tours environ au-dessous du régime de puissance maxi. On dispose alors de 37-38 ch au lieu des 45 disponibles.

Il y aurait donc intérêt à tirer plus court, ce qui permettrait de gagner tant en vitesse de pointe qu'en accé-



lérations et en côtes. N'en concluons pas pour autant que cette 450 cc est un « veau », un bon 150 chrono assis et en barbour, c'est une performance, mais s'il est possible, sans aucun frais, de faire mieux, pourquoi ne pas prévoir, d'origine, une modification aussi mineure qu'un changement de pignon ?

Mais revenons à nos moutons, pour retrouver les mêmes caractères, en mieux, qui m'avaient séduits sur la 4 vitesses. A quelque régime que ce soit, aucune vibration vraiment sensible ne vient gêner le pilote qui, bien assis sur la confortable selle bi-place, disposant de commandes précises et bien situées, peut entièrement se consacrer, sans gêne aucune, à la conduite de sa machine.

Il y est en outre aidé par des instruments « mineurs » mais bien pratiques sur route, lorsque pour dépasser il suffit d'un coup d'œil dans le rétroviseur gauche toujours efficace, et d'un coup de pouce sur un bouton pour signaler, par clignotants interposés, son intention de déboîter.

Le confort et la tenue de route participent également pour une part essentielle à l'agrément de conduite et à la sécurité. Sur la 450 Honda, quel que soit le revêtement, aucune réaction désagréable n'apparaît, même à vitesse élevée. De même, elle est d'une remarquable insensibilité au vent latéral. Les suspensions, très bien amorties et accordées entre elles, sont fermes sans excès, permettant de « sentir » la route sans pour autant provoquer de rebonds, ou de talonnements, voire de réactions plus malsaines.

De nuit, il est possible sans audace particulière de circuler à 120 km/h, grâce à un éclairage assez puissant. Malheureusement, le modernisme dont bénéficie généralement la conception de cette machine n'est pas allé jusqu'à y inclure une commande d'éclairage « tout au guidon ». Il faut, une fois encore, tâtonner sur le phare pour passer des positions « arrêt » ou « veilleuse » à « code-phare ». Par contre, les cadrans de compteur et compte-tours restent éclairés sur ces deux dernières positions.

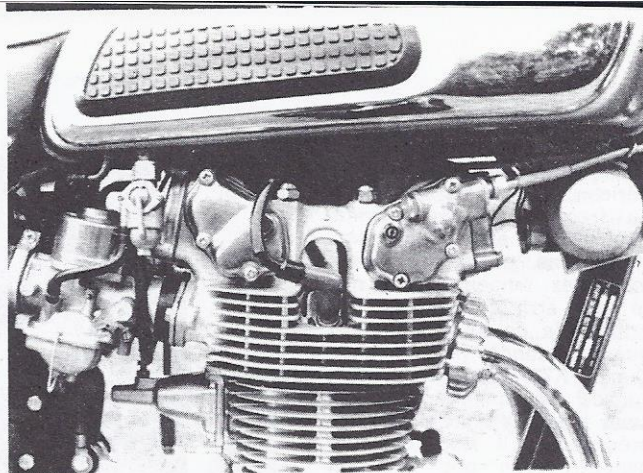
Tous ces éléments réunis, plus quelques autres encore, tels que la parfaite propreté de tout l'ensemble — moteur en particulier — font de cette

CB 450 une moto extrêmement agréable à utiliser sur route. En dehors, si l'on peut se permettre cette sévérité, de la démultiplication finale un peu longue, on cherche le défaut. Ah si, un tout de même, hélas devenu classique ces dernières années : la faible autonomie, due à un réservoir de contenance ridicule : 12,5 l., pour une machine qui, utilisée comme elle doit l'être, consomme ses 8 litres de super en moyenne. Soit une autonomie limite de 150 km. C'est pas beaucoup !

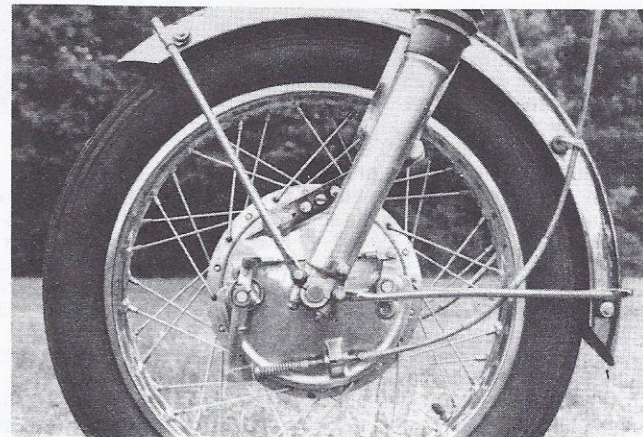
En dépit des critiques formulées au sujet de la démultiplication qui ont été confirmées lors des essais chronométrés sur l'anneau, je m'attendais, grâce surtout à l'extraordinaire nervosité du moteur, à un bon temps sur le circuit routier. Celui-ci en effet met à l'épreuve TOUTES les qualités de la machine, et l'ensemble est très positif. Mais mon optimisme n'allait tout de même pas jusqu'à supposer que cette 450 cc me permettrait de boucler un tour du 9,181 km en 4'33"2, soit à la moyenne de 120,984 km/h. D'autant que ce chrono pouvait être amélioré de 2" sans difficulté, puisque j'ai été gêné deux fois par des voitures en le réalisant.

Si je n'ai pas tenté de l'améliorer, c'est pour limiter les risques toujours possibles de chute dans ces conditions. D'autant qu'en lui-même ce chrono est excellent, une seconde seulement le séparant de celui établi par le regretté Claude Vigreux au guidon de la 4 vitesses. C'est une sérieuse référence à porter au crédit de la CB 450 1969.

Au cours de cet essai très sportif, j'ai pu de nouveau apprécier l'excellente tenue de route — très supérieure à celle de la 4 vitesses — de cette machine. Deux fois seulement, j'ai subi de très brefs coups de « shimmy », en réaccélération brutalement au passage de la troisième au début de la « cahotique » ligne droite de la forêt. Ce phénomène était dû à 3 causes : ma position en arrière qui, jointe à l'accélération brutale, délestait un peu trop la roue avant. L'état de la piste à cet endroit y est peut-être aussi pour quelque chose. Quoiqu'il en soit, ce phénomène extrêmement bref et de ce fait sans danger, n'arrivera jamais en conduite normale, même assez sportive.



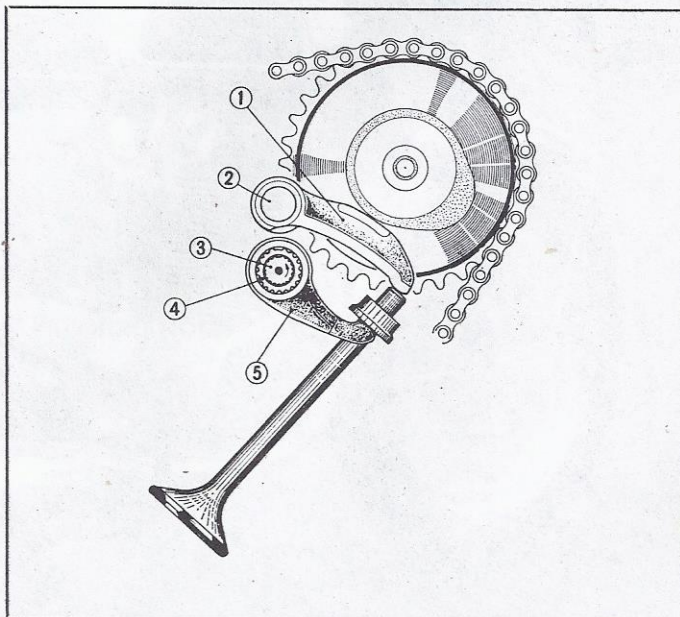
La culasse de la 450 Honda : une superbe pièce de fonderie, avec une finition exemplaire. En bout d'A.C.T. d'échappement, côté droit, la prise de compte-tours. Devant, l'avertisseur sonore.



Le garde-boue avant est très solidement fixé par une patte qui prend sur les bras inférieurs de fourche, et deux tubes cintrés. Le boulonnage se fait par l'intermédiaire de pastilles en caoutchouc.



Détail de la commande des soupapes sur la CB 450. La came attaque la soupape par l'intermédiaire d'un court basculeur. Le rappel se fait par un linguet monté sur la barre de torsion.



Un reproche un peu plus sérieux, par contre, s'adresse au freinage. Le frein avant, dont j'avais entrevu les limites même en ville, s'avère ici assez tangent, alors que le frein arrière, qui n'est pas critiquable en lui-même, n'est guère secondé par le pneu Dunlop K77, un nouveau profil « made in Japan » pas beaucoup plus accrocheur que les précédents. Il est d'ailleurs peut-être bon que le frein avant ne soit pas trop méchant, car le pneu sur lequel il agit inspire encore moins confiance que le pneu arrière ! Néanmoins, à condition d'observer un minimum de prudence, le freinage, en utilisation normale, et grâce aussi à l'excellent frein-moteur, est à peu près suffisant. Mais sans plus.

Je terminerai avec les chiffres, qui rejoignent à peu près, en un petit peu mieux, ceux obtenus avec la 4 vitesses, à cause ici encore de la démultiplication finale trop longue.

En effet, nous obtenons ici, en position couchée, 171,15 km/h chrono, au régime de 8.000-8.300 tr/mn, contre 169,8 à près de 10.000 tr/mn avec la 4 vitesses tirant le plus long ! En position assise (en

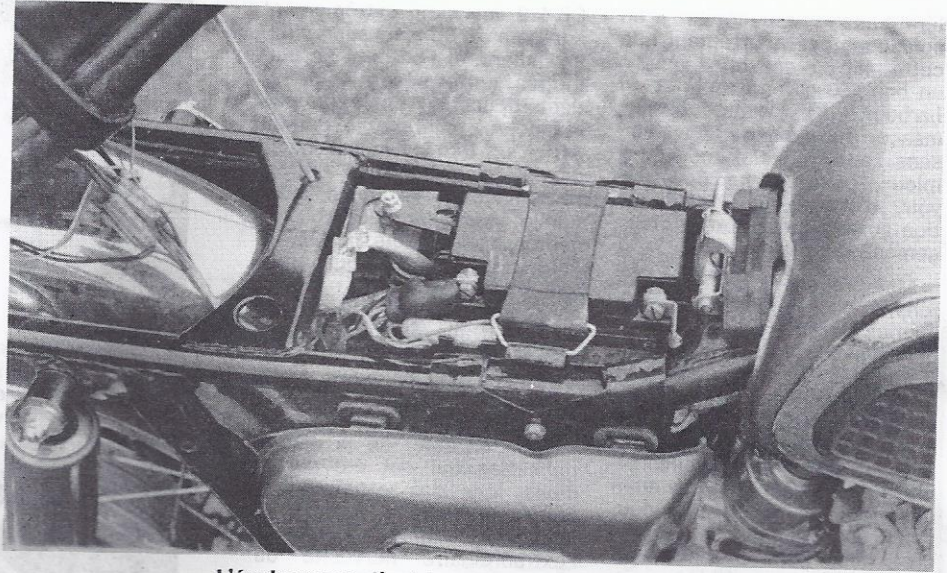
cuir de compétition), le meilleur chrono a été de 59"5 au tour, soit 154,1 km/h. Dans ce cas, le compte-tours oscille autour de 7.200 tr/mn. La 4 vitesses avait réalisé 152,8 km/h à 8.000 tr/mn.

Il ressort donc de ces essais que, malgré un « braquet » de toute évidence trop long, la 5 vitesses est légèrement plus

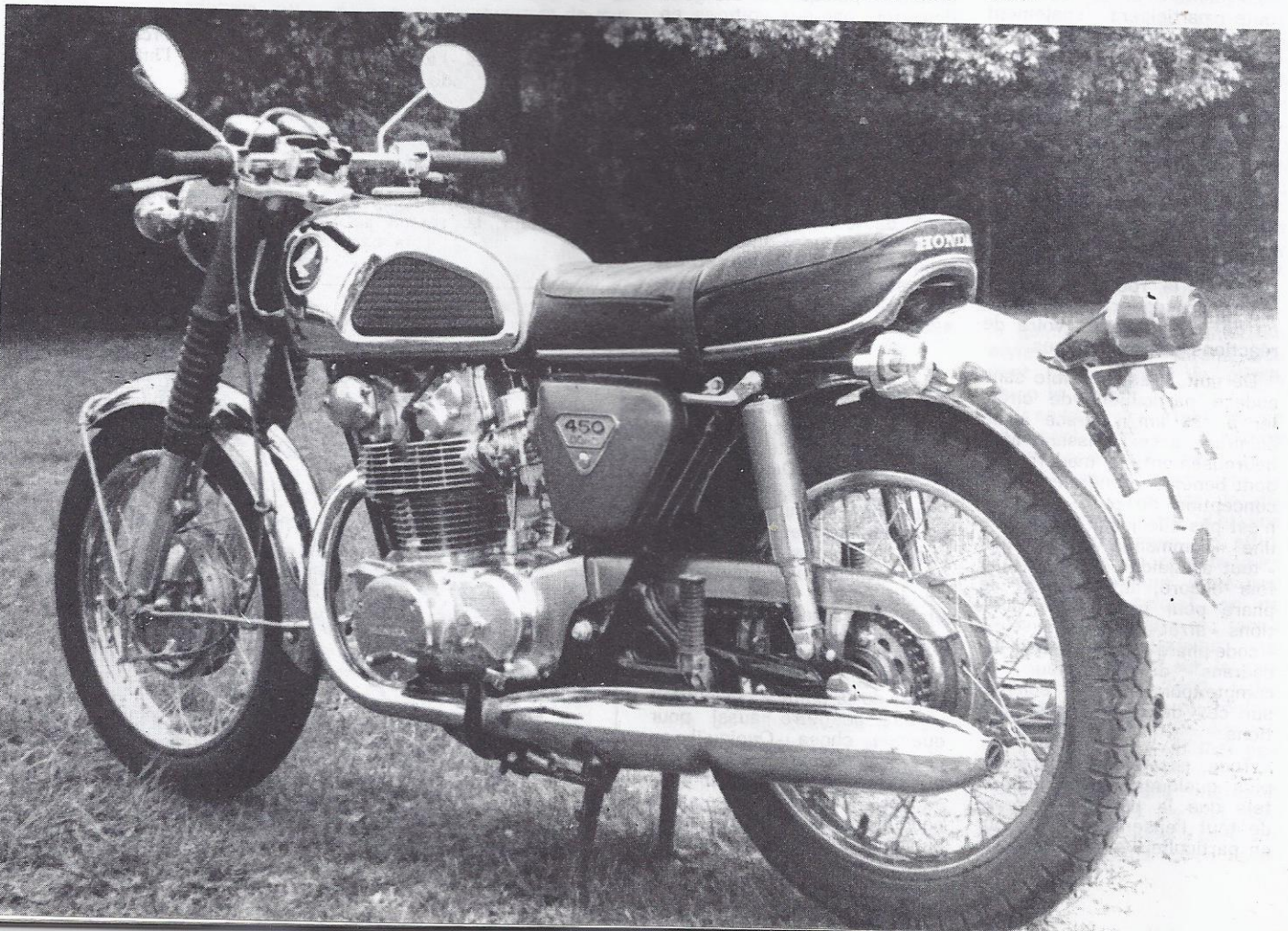
rapide que le modèle précédent. Equipée d'une démultiplication lui permettant d'accrocher 9.500 tr/mn, en position couchée, sur le 5<sup>e</sup> rapport, je suis persuadé que cette CB 450 dépassait les 175 chrono, et atteignait le 160 assis.

Les accélérations, elles aussi, sont « brimées » pour la même raison. C'est d'ail-

leur tout relatif, car un chrono de 14"1/10<sup>e</sup> aux 400 m D.A. ne donne pas lieu, il s'en faut, à « faire » des complexes. C'est même, de toutes les machines essayées par nos soins, le troisième temps dans ce domaine, derrière la 750 cc Norton Commando et la redoutable 500 cc Kawasaki 3 cylindres.



L'équipement électrique sous 12 volts.



## DU NERF ET DU SAVOIR-VIVRE

En concluant sur ces chiffres remarquables, il ne faudrait tout de même pas oublier

que la CB 450 Honda est une moto de tourisme. Si elle a du nerf, elle possède également du savoir vivre et peut convenir tout aussi bien au sportif convaincu qu'au Monsieur en costume, qui ne ris-

quera pas avec une telle machine de paraître « sous-développé » vis-à-vis de ses collègues en voiture.

Mais avant tout, elle est taillée pour la route, où tou-

tes ses qualités se rejoignent, se fondent en un tout parfaitement adapté au grand tourisme rapide, ou contemplatif... mais toujours confortable, dans le sens le plus large du terme.



# FICHE TECHNIQUE HONDA C.B. 450

## MOTEUR

Bicylindre quatre-temps vertical, double A.C.T., refroidi par air.

Cylindrée : 444 cc.

Alésage : 70 mm.

Course : 57,8 mm.

Taux de compression : 9 à 1.

Puissance maxi : 45 ch à 9.000 tr/mn.

Couple maxi : 3,88 mkg à 7.500 tr/mn.

Alimentation : par deux carburateurs Keihin Ø 32 mm.

Allumage : batterie 12 V, 12 Ah, bobines.

Générateur : alternateur - redresseur au sélénium.

Lubrification : par pompe, carter moteur formant réservoir d'huile. Contenance : 2,8 l.

Système de mise en route : kick et démarreur électrique.

## TRANSMISSIONS

Boîte de vitesses à 5 rapports commandés par sélecteur au pied gauche (normes allemandes) :

1<sup>re</sup> : 2,412 à 1 = 34,9 %.

2<sup>e</sup> : 1,636 à 1 = 51,6 %.

3<sup>e</sup> : 1,269 à 1 = 66,5 %.

4<sup>e</sup> : 1,000 à 1 = 84,4 %.

5<sup>e</sup> : 0,844 à 1 = 100,0 %.

Transmission primaire par engrenages à taille droite, de rapport 3,304 à 1.

Secondaire par chaîne, de rapport 2,333 à 1.

## PARTIE CYCLE

Cadre : simple-berceau tubulaire dédoublé.

Pneu AV : 3,25x18.

Frein AV : double came Ø 200 mm.

Suspension AV : fourche télescopique amortie hydrauliquement.

Débattement : 91 mm.

Pneu AR : 3,50x18

Frein AR : simple came Ø 180 mm.

Suspension AR : oscillante, avec amortisseurs hydrauliques De Carbon réglables en trois positions.

Longueur hors-tout : 2.115 mm.

Largeur hors-tout : 775 mm.

Hauteur de selle : 790 mm.

Empattement : 1.375 mm.

Hauteur des repose-pieds : 310 mm.

Garde au sol : 140 mm.

Poids à vide : 187 kg.

Angle colonne de direction : 64°

Chasse : 80 mm.  
Rayon de braquage : 458 mm.  
Contenance réservoir : 12,5 litres dont 1,8 litre de réserve.

Prix : 6.882 F clefs en mains, chez JAPAUTO.

## PERFORMANCES

Vitesses maxi :

assis : 154,1 km/h.

couché : 171,150 km/h.

Accélérations (départ arrêté) :

100 m : 5,8"

200 m : 8,9"

300 m : 11,7"

400 m : 14,1"

Meilleur tour de routier : 9,181 km en 4'33"2, soit 120,984 km/h.

CB450 ENGINE PERFORMANCE CURVE

