

Moto revue

CROSS A THOMER
ET LAGUÉPIE ● VITESSE
A L'ULSTER ET MONZA ●
ESSAI HONDA 450 ● A
8 JOURS DU BOL ●
TECHNIQUE EN CLAIR ●



HONDA

CB 450

une grande tourisme de 100 ch / litres

Résumé d'essai par G. MALLET

La Honda CB 450 5 vitesses est venue, début 1969, prendre la relève de la 4 vitesses, de 3 ans son aînée. Profitant de l'expérience acquise durant ce temps sur un modèle très répandu, la nouvelle 450 cc présentait des progrès intéressants par rapport à l'ancienne.

La boîte de vitesses d'abord, outre l'intérêt de comporter un rapport supplémentaire — et un meilleur étagement — se signale par une sélection exempte de tout reproche, ce qui était loin d'être le cas sur l'ancien modèle. Autre gros progrès, le confort et l'excellent amortissement des éléments arrière De Carbon, sans comparaison avec les « pompes à vélo » qui équipaient la 4 vitesses. D'autres détails peut-être moins évidents mais qui ont leur importance ont été revus : la pompe à huile débite plus,

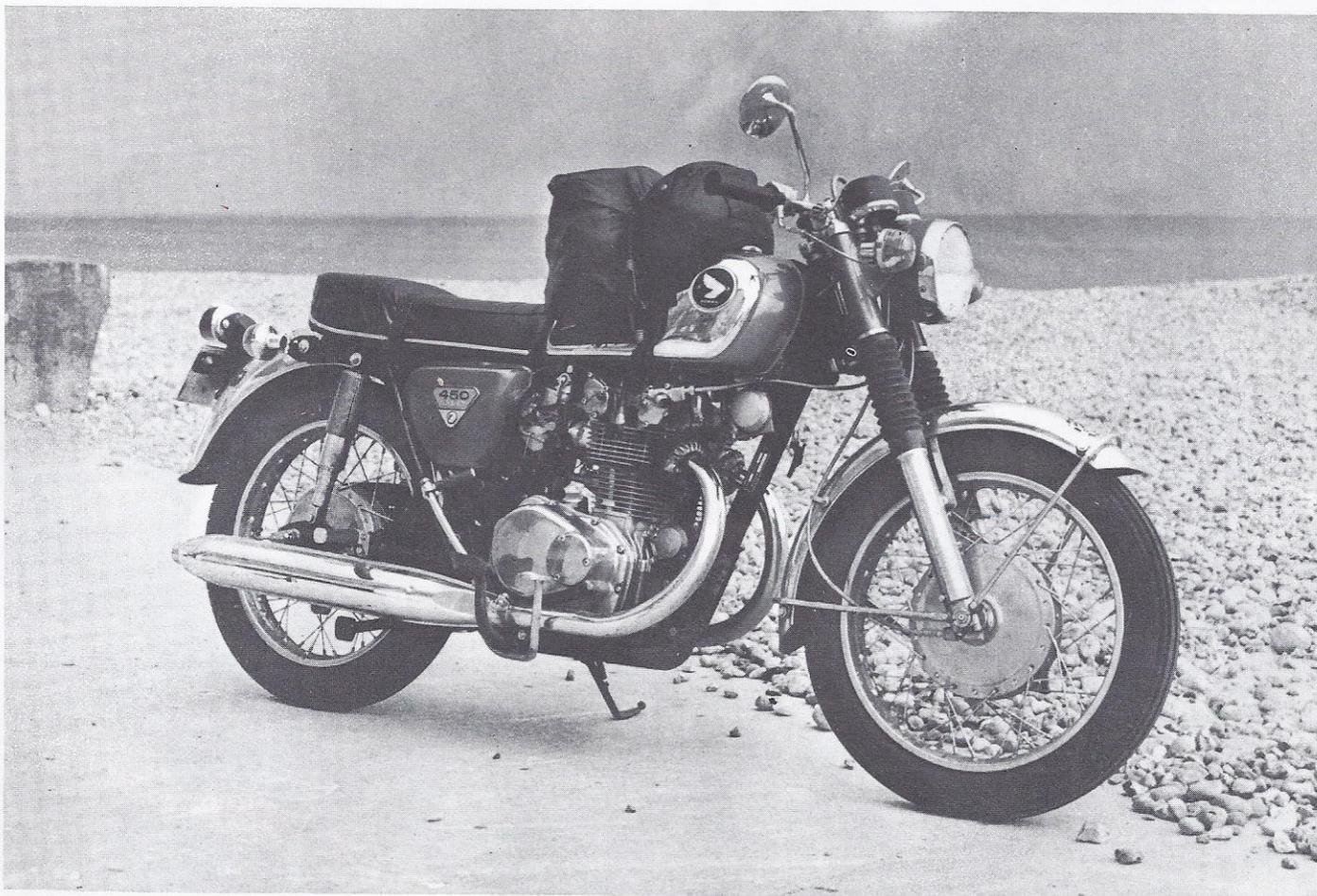
l'embrayage est plus robuste, l'entraînement du démarreur électrique a été renforcé, ainsi que le triangle arrière du cadre. Le confort et l'agrément du pilote n'ont pas été oubliés. Il bénéficie d'une selle plus large, de clignotants, de deux boîtiers compteur et compte-tours séparés plus lisibles, etc.

La 450 Honda 1969 n'était donc pas une simple copie conforme du précédent modèle remise au goût du jour par une présentation plus pimpante, mais une machine réellement retravaillée.

La prise en mains d'une 450 Honda s'accompagne toujours d'un sentiment d'intense satisfaction. Le moteur splendide qui démarre d'un coup de pouce, ce tableau de bord luxueux et rationnel vous donnant le sentiment d'en avoir pour votre argent.

Les premiers tours de roue ne peuvent également qu'enchanter le possesseur d'une CB 450. Le moteur répond instantanément, avec très peu d'inertie, au moindre mouvement d'une poignée de gaz très douce, et monte follement en régime dans le sifflement aigu du double arbre. Un régal ! Les démarrages sont fantastiques de rapidité, mais cette bombe peut également être maniée avec beaucoup de douceur du fait de son excellente souplesse et une plage de régime énorme : entre 2.500 et 10.000 tr/mn ! Grâce à une conception moderne de l'ensemble, à des commandes précises et bien disposées, à un équipement complet et de qualité, l'utilisation urbaine de la 450 Honda ne pose aucun problème d'ordre mécanique ou pratique.

Trapue, compacte, nette, la 450 Honda, bien que dépersonnalisée, manque peut-être d'allure, mais pas de caractère.

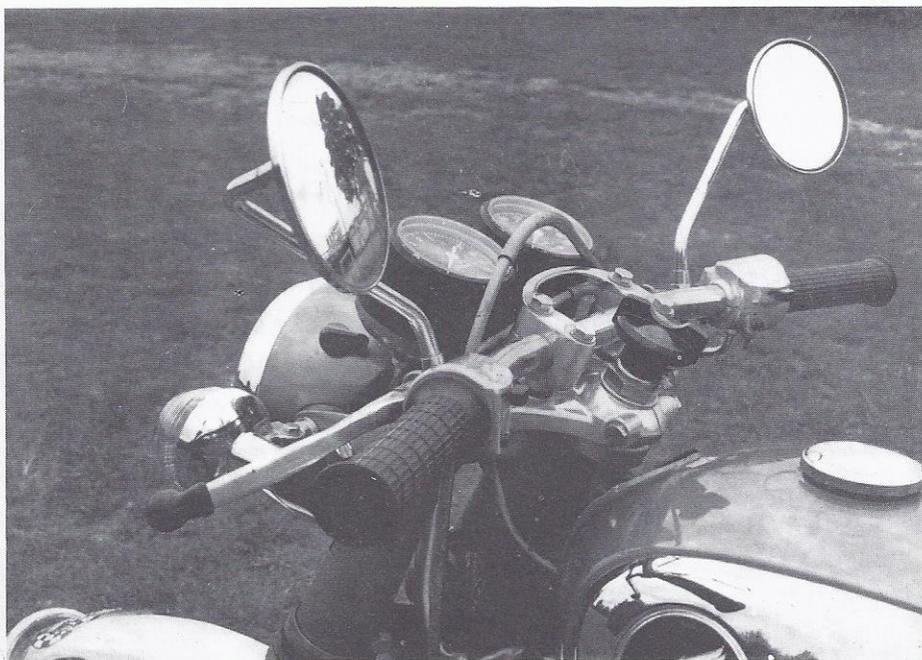


On peut, par contre, lui reprocher une certaine lourdeur qui nuit à la maniabilité dans les encombrements. Son poids élevé (187 kg à vide) et un pneu avant très large (3.25" de section) en sont sans doute responsables. On s'habitue toutefois rapidement, sans jamais l'oublier tout à fait, à ce comportement.

Mais c'est sur route que cette machine s'exprime pleinement, et cela d'une manière éminemment agréable. Les 45 ch se libèrent avec une sorte de rage, l'aiguille du compte-tours frôlant à chaque fois le chiffre 10.000, sur les trois premiers rapports. Le quatrième est encore escaladé très rapidement, avant que ce déferlement de puissance ne vienne s'assagir sur le rapport supérieur.

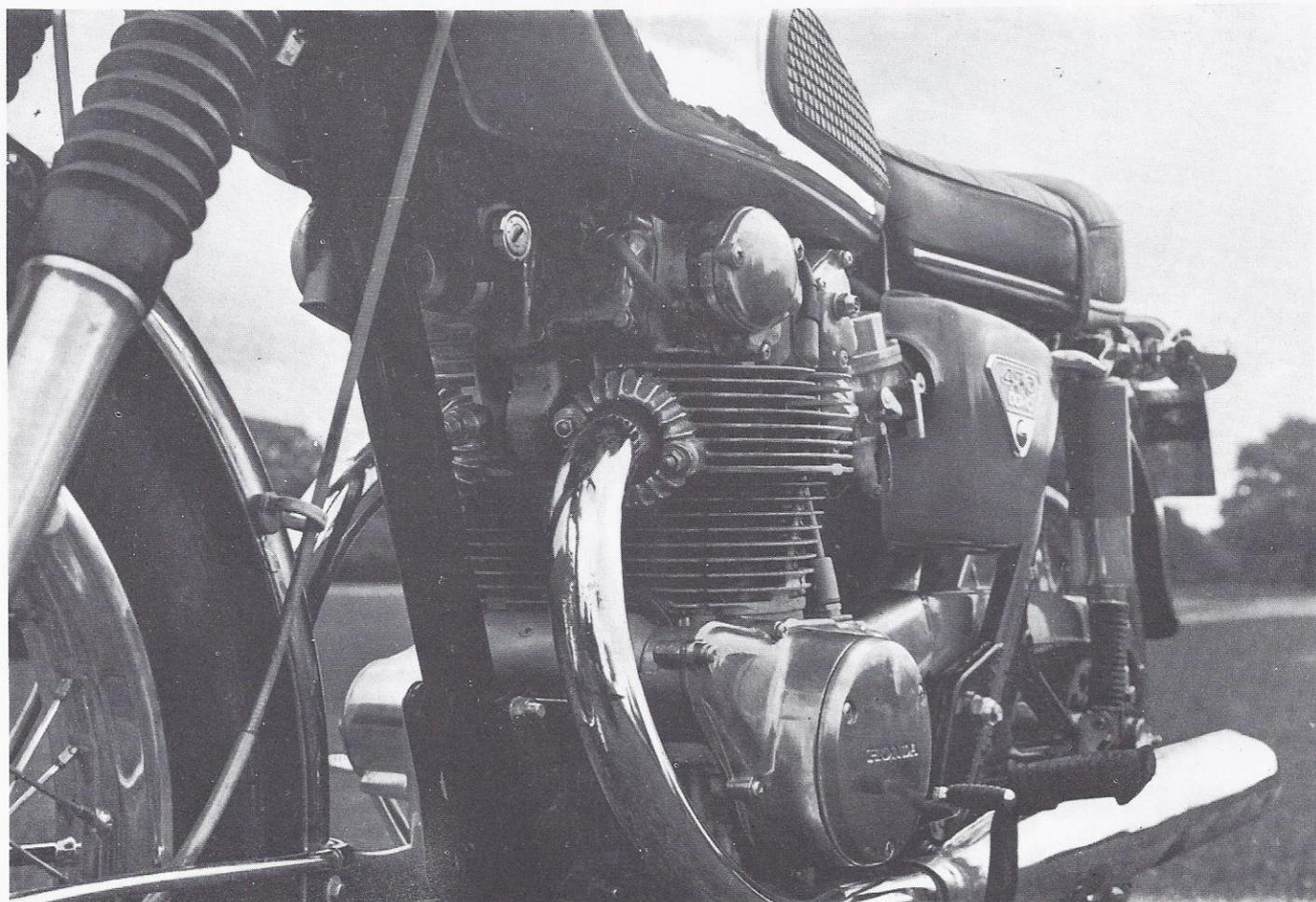
Là, les 150 km/h chrono — correspondant à un régime de 7.000 tr/mn — peuvent être maintenus indéfiniment, que ce soit en solo ou en duo. D'autant plus indéfiniment que tout sur cette machine concourt à offrir une conduite reposante. On retrouve, en mieux, tous les caractères qui avaient séduit tant de motocyclistes 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 biplace, disposant de commandes précises, efficaces et bien situées, peut entièrement se consacrer,



L'art de grouper une panoplie très complète de commandes et d'instruments autour d'un petit guidon, tout en conservant un aspect net et propre.

Le bloc 2 ACT de la 450 cc demeure une des plus belles pièces que le « pur » puisse admirer sur une moto.



sans gêne aucune, à la conduite de sa machine. Il y est aidé par un confort et une tenue de route parfaitement conjugués pour offrir un maximum d'agrément et de sécurité. Quel que soit le revêtement, aucune réaction n'apparaît, même à vitesse élevée. Les suspensions, fermes sans excès, permettent de « sentir » la route sans pour autant provoquer de rebonds, ou de talonnements, voire de réactions plus malsaines.

De nuit, on peut sans audace particulière circuler à un bon 120 km/h grâce à un éclairage assez puissant. Il est toutefois regrettable que le modernisme qui préside à la conception d'ensemble de cette machine ne soit pas allé jusqu'à y inclure une commande d'éclairage « tout au guidon ».

Ce détail, et une autonomie insuffisante (réservoir trop petit) mis à part, on cherche le défaut.

Nous en trouverons un autre — le dernier — lors de nos essais chronométrés à Montlhéry. Il concerne la démultiplication finale. 171,5 km/h couché (au régime de 8.000-8.300 tr/mn), 154,1 km/h assis (au régime de 7.200 tr/mn), voilà qui indique une démultiplication finale résolument trop longue. Surtout sachant que le régime de puissance maxi se situe à 9.500 tr/mn. Malgré cette erreur (facile à réparer, par l'utilisateur, mais présente lors de nos essais), les performances de cette 450 cc sont remarquables, comme le prouve encore un 400 mètres départ arrêté en 14"1. Très peu de 650 cc et 750 cc font mieux.

Mais là où cette machine s'est montrée remarquable, c'est sur le circuit routier, où elle a bouclé un tour à la moyenne de 120,984 km/h. Ce résultat traduit bien les qualités d'ensemble — très durement sollicitées sur ce circuit — de la Honda 450. Là encore, s'est vérifiée son excellente tenue de route, alors que le freinage montrait par contre ses limites en utilisation sportive.

Il ne faut tout de même pas oublier, pour conclure, que la CB 450 Honda est une moto de tourisme. Si elle a du nerf, elle possède également du savoir vivre et se prête parfaitement au grand tourisme rapide, ou contemplatif... mais toujours confortable, dans le sens le plus large du terme.

HONDA CB 450

fiche technique

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^{re} : 2,412 à 1 = 34,9 %.

2^e : 1,636 à 1 = 51,6 %.

3^e : 1,269 à 1 = 66,5 %.

4^e : 1,000 à 1 = 84,4 %.

5^e : 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

