

Moto revue

ESSAI 350 HONDA K 3 •
Technique à Ontario •
Les Jawa des Six-Jours •
Chez Suzuki • Coupe
de l'Armistice •

13 NOVEMBRE 1971 - N° 2 050 - 2 F



CE QU'ILS EN PENSENT

CB 450 HONDA

Fidèle lecteur de votre revue, et trouvant la rubrique C.O.E.P. très intéressante pour qui veut acheter une machine, je me permets de vous envoyer mes impressions sur la Honda CB 450 en espérant que cela pourra aider quelqu'un dans son choix. Achetée neuve en avril 1970 elle a donc maintenant 1 an et totalise 25.000 kilomètres.

Je l'ai rodée sur une période de 7.000 km, pendant lesquels j'ai eu plusieurs ennuis :

— Jeu latéral au vilebrequin : il a fallu resurfer les carter ;

— Culasse déformée : il a fallu la passer au marbre ;

— Joints d'alternateur qui claquaient à une allure considérable (le concessionnaire a trouvé la solution en utilisant une pâte spéciale Honda pour joints : depuis plus aucune fuite d'huile).

Tout cela passa sur la garantie et depuis 5.000 je n'ai plus aucun ennui moteur. Je crois d'ailleurs que tout était particulier à ma machine, car je connais beaucoup de possesseurs de CB 450 qui n'ont jamais rien eu de tout cela.

Le moteur n'a été vraiment bien libéré qu'à partir de 10.000 km environ. Maintenant il est en pleine forme, et ne m'inspire aucune inquiétude par des bruits anormaux ou des démarrages à froid difficiles.

Je crois que je connais maintenant toutes les qualités de cette machine.

Les défauts d'abord :

— Garde au sol ridicule : après avoir usé sur la route l'ergot de la béquille centrale c'est maintenant le pot qui touche ; à droite c'est le repose-pied pilote qui est complètement rapé.

— Freinage moyen, pas du tout durand ;

— Baisse sensible des performances en duo ; il ne faut pas espérer prendre en duo, en 5^e, plus de 7.500 tr/mn, et cela bien que j'ai remplacé le pignon de sortie de boîte d'origine (16 dents) par un 15 dents. L'idéal en ce domaine, recommandé par Honda bien que non monté d'origine, est une démultiplication finale de 15x35 (au lieu de 16x33).

— Eclairage moyen et faible autonomie.

Les qualités, qui ne manquent pas :

— Moteur extraordinaire : accélérations fantastiques et bonne vitesse de croisière (140 km/h dans mon cas). En dessous de 5.000 tr/mn il est très doux, souple ; entre 5.000 et 7.000 il montre ce qu'il vaut et on pressent « des choses » ; de 7.000 jusqu'à plus de 9.000 il se déchaine : la moto se transforme en obus à roulettes.

Malgré cela, je ne pense pas qu'il soit d'un entretien trop cher ; j'y fais un réglage complet tous les 5.000 ; les chaînes et les bougies durent 12.000 km et les pneus (400 S x 18 Continental) 8.000 km. J'espace mes vidanges de 2.000 km (j'utilise de la Century 2100). A 140 de croisière la consommation est de 6 litres en solo et 6,5 litres en duo. La consommation d'huile est très faible, sauf bien sûr si l'on roule constamment aux abords de la zone rouge. L'embrayage est souple et pas brutal, les vitesses passent bien et en souplesse.

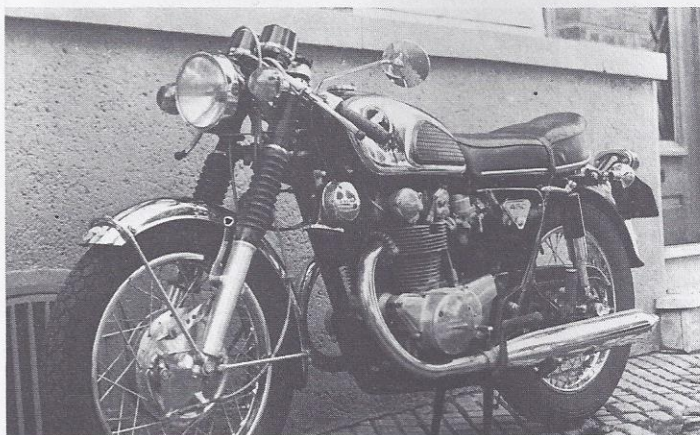
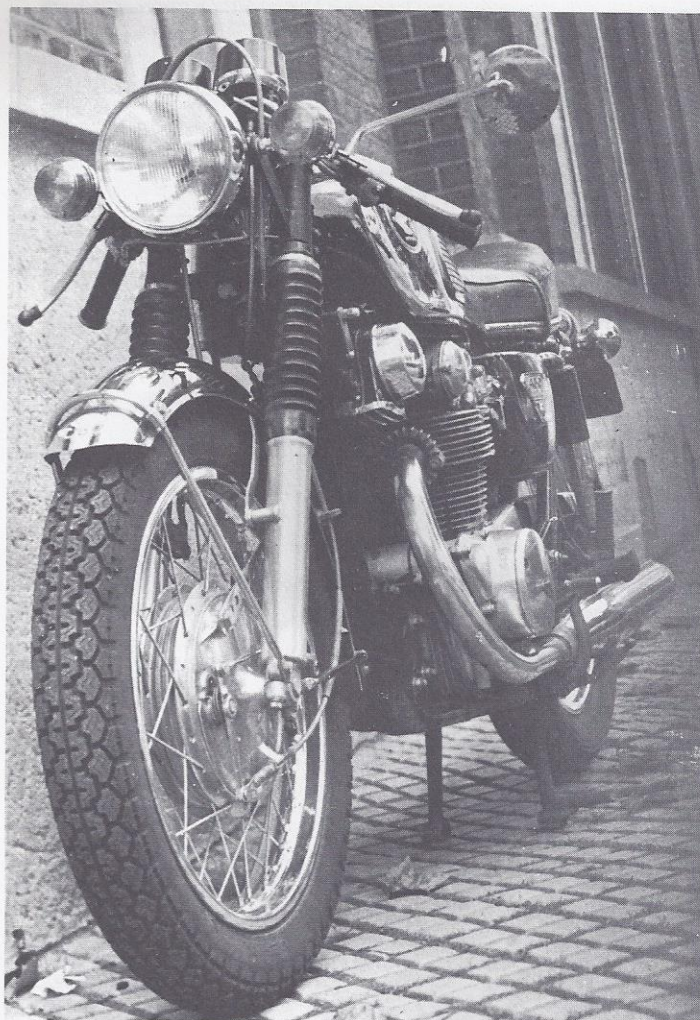
— Tenue de route très correcte pour un simple berceau dédoublé ; cependant un léger louvoiement apparaît, en virage, en conduite très rapide, sans aucune conséquence fâcheuse. Pas de guidonage, pas de réaction au vent latéral ou lorsqu'on croise un camion.

Les longues étapes sont faites sans fatigue, ni pour moi ni pour mon moteur. Il faut dire que ce moteur est une vraie horloge et tournera aussi régulièrement après une étape de 1.000 km sans autre arrêt que les arrêts essence qu'après une petite virée de 100 bornes. Il n'y a que très, très peu de vibrations (pour moi, car mon passager les ressent plus).

— Batterie résistante (1 seule fois rechargée, et c'était seulement par prudence, car elle n'était même pas déchargée de moitié). Aucune panne de tout le circuit électrique. Rien ne rouille. Aucun boulon n'est épris de liberté.

J'en ai certainement oublié, mais je crois que j'ai dit le principal.

Sur le tableau noir il faut aussi mettre les vis cruciformes du moteur qui sont à changer à chaque démontage-remontage. Je crois que ma vitesse de pointe, d'après les voitures contre lesquelles je me suis déjà « tiré la bourre », doit osciller autour de 170/175 kmh environ.



Voici les frais que j'ai eu en 25.000 km :

— 2 chaînes de transmission secondaire ;

— 4 pneus arrière, 1 avant ;

— Bagues d'axe de bras oscillant à 8.000 km (de ma faute car je ne les graisse pas) ;

— Avance automatique, suspensions arrière, garnitures de frein avant et arrière à 20.000 ;

— 1 réglage complet tous les 5.000 ;

— 4 bougies.

Ainsi donc, après une année d'utilisation, beaucoup plus routière qu'urbaine, je dois dire que je suis très satisfait de cette moto, dont le principal et inadmissible défaut est une garde au sol ridicule et dangereuse. Malgré cela je pense la garder encore un certain temps.

Après ce sera certainement une 750 Ducati, une quatre pattes Honda ou une 1.000 Laverda si elle est commercialisée.

Jean-Jacques BONDROIT,
59 - Lambersart.