

2003 CB1300



Vaste espace de rangement de 12,4 litres sous la selle, pour emporter facilement et en sécurité des objets utiles.



Double combiné d'instrumentation électronique avec un nouvel ordinateur de bord multifonction.



Supports de guidon excentrés pouvant être inclinés à 180 degrés pour un réglage longitudinal du guidon sur 20 mm, garantissant une parfaite adaptation aux pilotes de tous gabarits.



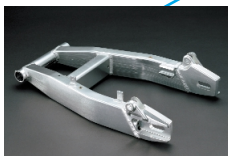
Feu arrière puissant à LED intégré dans le carénage arrière.



Inédit moteur 4 cylindres en ligne à refroidissement liquide de 1 300 cm³, avec système d'injection électronique, riche en couple pour des accélérations époustoufflantes.



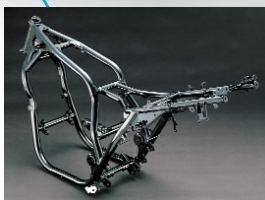
Double amortisseur à bonbonne séparée à forte section et réglage de précharge.



Bras oscillant en aluminium extrudé léger à embouts forgés incluant les supports d'amortisseurs pour une rigidité et une efficacité accrues.



Echappement inox 4-en-2-en-1 avec silencieux intégrant un dispositif catalytique pour des émissions réduites.



Robuste cadre en acier tubulaire double berceau, léger et compact, pour un comportement routier optimal.

Frein avant à disque flottant de 310 mm de diamètre et étrier 4 pistons pour un freinage puissant et un dosage parfait.

Jantes en alliage léger à 5 branches à profil en U avec pneus de taille moyenne pour une réponse plus vive et une meilleure maniabilité.

2003

CB1300

INFORMATION DE PRESSE

Introduction

Honda propose aujourd'hui une large gamme de modèles qui ont pour vocation de satisfaire tous les goûts et tous les styles de conduite. Des pures sportives aussi confortables sur routes qu'à l'aise sur piste aux Customs à la philosophie calme en passant par les machines de tout terrain tournées vers l'aventure, toutes ces Honda témoignent d'une passion véritable qu'aucun autre constructeur ne peut revendiquer.

Voici une dizaine d'années, Honda présentait sous le nom de CB1000 (ou de Big One) une moto sans carénage dont émanait une beauté rude et métallique mais aussi un fort sentiment de puissance et de performance.

Bien qu'elle ne figurât pas parmi les toutes meilleures ventes, la CB1000 a démontré en son temps un pouvoir de séduction certain sur de nombreux utilisateurs débarrassés de l'obsession d'avoir " la plus grosse " ou " la plus puissante ", mais simplement à la recherche d'une basique simple et fiable, à l'image authentique et au caractère bien trempé. Avec, en plus, une qualité de fabrication et un soin du détail que l'on ne trouvait pas ailleurs. Au cours des années, la CB1000 est donc devenue une base de " tuning " appréciée des amateurs de personnalisation, tant au niveau esthétique que mécanique.

Depuis quelques temps déjà, un nombre croissant de motards goûte aux joies des sportives basiques, proches de l'esprit originel de la moto. En d'autres termes, des machines performantes dont le dépouillement évite de se détourner du vrai plaisir de rouler face au vent. Cette tendance se retrouve logiquement dans les chiffres de ventes du marché, le segment des basiques ayant augmenté sensiblement plus vite que celui des autres catégories, plus particulièrement en matière de grosses cylindrées.

Honda s'est récemment distingué dans cette catégorie avec plusieurs machines à succès dont les deux Hornet 600 mais aussi avec la récente Hornet 900 présentée en 2002. Sans parler de la 1100 X-Eleven qui a su créer un noyau de fidèles qui ont apprécié son niveau de performance élevé et son style unique.

Chez Honda, l'équipe de spécialistes des "naked" est retournée vers les tables à dessins en s'interrogeant sur ce qui leur semblait être le plus agréable dans la conduite d'une moto. Le premier des facteurs mis en évidence était le facteur "plaisir", souvent associé à des notions de performance et de vivacité, au point que l'on a parfois l'impression que la machine est une extension du corps... Autres facteurs, le son et les vibrations d'un gros moteur qui font que l'on se sent vraiment vivant lorsque l'on roule. Des impressions qu'un habitué identifie instantanément mais qu'il a toujours des difficultés à traduire en mots, et encore moins en données cartésiennes.

Concrétiser ces impressions sous la forme d'une grosse cylindrée apparaissait donc comme un vrai défi qui devait s'accompagner d'une réflexion profonde sur chaque composant de la machine. Le résultat de ces efforts arrive aujourd'hui sous le nom de CB1300, une machine massive, brute et dont les performances font la part belle au plaisir de conduite.

Concept de développement

En travaillant à la conception de la Naked absolue, celle qui dépasserait tout ce que l'on avait pu connaître jusqu'alors, les concepteurs de la CB1300 ont dressé une liste qui allait servir de guide tout au long du développement. Cette liste s'articulait autour de thèmes principaux tels qu'*attraction et fascination, puissance ou qualité*. L'équipe s'est aussi attachée à mettre en avant les notions de "contrôle", de "sonorité" et de "vibrations" sur une moto qui promettait d'offrir des sensations au moins aussi fortes que son esthétique.

Évidemment, au sommet de cette liste de requêtes venait celle d'un nouveau moteur 4 cylindres en ligne pour propulser "la bête". C'est pourquoi l'une des qualités principales de la CB1300 est sans aucun doute le couple extraordinaire qu'elle distille et qu'il faut absolument expérimenter pour le mesurer pleinement. Ainsi, les courbes de couple et de puissance commencent-elles à grimper dès les plus bas régimes et continuent à le faire de la manière la plus dynamique qui soit jusqu'à mi-régime.

On constate que les utilisateurs des basiques de grosse cylindrée sont plus âgés que la moyenne et trouvent leur plaisir ailleurs qu'à la recherche des performances absolues. Ils éprouvent rarement le besoin de pousser leur moto aux limites de la zone rouge. Sachant cela, le moteur de la CB1300 a été travaillé de façon à délivrer le meilleur de ses performances à bas et moyens régimes, là où la moindre rotation de la poignée des gaz se traduit de manière instantanée et excitante.

Le plaisir que l'on peut tirer d'une moto n'est pas complet si son comportement routier n'est pas en phase avec la puissance de son moteur : la grosse CB a aussi été conçue de manière à offrir une remarquable compacité, en contradiction avec ses dimensions imposantes.

La géométrie et les réglages de suspensions ont donc été définis de manière à privilégier la légèreté et la facilité de prise en main. Au final, le résultat est une moto

tellement vive dans les petits virages que l'on a l'impression de piloter une machine nettement plus légère et compacte.

Même impressionnantes, la puissance et les performances ne sont pas les seuls critères nécessaires pour garantir un plaisir de conduite complet. L'attention et le soin apportés à chaque détail par le constructeur et que l'on peut ressentir à chaque instant jouent aussi un rôle important.

Les concepteurs de la CB1300 n'ont pas ménagé leurs efforts pour faire en sorte qu'une profonde sensation de qualité se dégage au contact de chaque pièce, à l'écoute de chaque son et au ressenti de chaque vibration. Avec pour résultat final un fort sentiment de valeur et de fiabilité. Autrement dit, pour que cette moto soit autre chose que la somme de ses composants...

Les habitués savent bien que la sonorité et les vibrations font toute la différence lorsque l'on pilote une grosse cylindrée comme la CB1300. Calme et douceur sont certainement des termes qui ont leur place avec d'autres motos, mais pas sur celle là. Avec une machine comme la CB, on veut sentir la puissance débarquer en force. Supprimer cette sensation et une bonne part du plaisir s'évapore. C'est pourquoi l'équipe s'est efforcée de favoriser le plaisir de conduite en misant sur les accélérations du gros 4 cylindres, sa sonorité et la qualité de finition de l'ensemble de la machine.

Voilà 10 ans que la CB1000 est entrée dans l'Histoire... 10 ans qui ont vu beaucoup de changements se produire dans l'univers de la moto. Une chose, pourtant, est restée inchangée : c'est l'amour de la moto qui anime les ingénieurs Honda, en particulier l'amour des 4 cylindres en ligne et des sensations uniques qu'ils procurent. Un engagement en forme de promesse de la part de ceux qui ont donné au quatre cylindre en ligne ses lettres de noblesse : celle de découvrir avec la CB1300 de nouvelles sensations en terme de plaisir de conduite. Avec son moteur impressionnant et son esthétique massive, la nouvelle CB1300 incarne l'esprit originel de la moto, ce plaisir authentique et simple que chacun doit expérimenter au moins une fois dans sa vie.

Esthétique

Il n'y a aucun malentendu dans les lignes de la nouvelle CB1300 : elle est une descendante directe de la génération des basiques aux muscles atrophiés des années 80, celles qui dominaient les courses de " Superbike " et faisaient frissonner leurs pilotes par leurs performances et le plaisir qu'elles distillaient. Les temps ont peut-être changé depuis cette époque mais l'intérêt pour les motos simples, puissantes et capables de faire grimper instantanément votre taux d'adrénaline ne s'est jamais perdu.

Pensée pour mettre en avant les sensations les plus authentiques, la CB1300 présente des lignes qui ne laissent aucun doute sur sa finalité, le dessin et la finition de chaque pièce trahissant la qualité de sa conception et de sa fabrication.

Des commandes aux repose-pieds passagers en passant par les tés de fourche ou les supports du phare à multirélecteur, la noblesse du métal peut être observée partout au travers de ces multiples pièces en acier ou en aluminium forgé qui inspirent la robustesse.

Même les tubes de fourche ont été revêtus d'un traitement de surface spécifique qui leur donne un lustre plus brillant que le chrome. La pièce maîtresse d'une moto est souvent son réservoir. Celui de la CB1300 est un élément impressionnant de 23 litres, dont les formes acérées attirent ostensiblement l'attention avant de se poursuivre jusque dans la selle étagée et finir dans un garde-boue arrière qui s'évase à la manière des populaires Hornet. L'espace ainsi dégagé au-dessus de la roue contribue à l'impression de puissance et d'agilité de la CB.

De manière surprenante, cette " bête " affiche des dimensions de moyenne cylindrée qui peuvent facilement contenter tous les gabarits de pilotes. Difficile à imaginer en regardant simplement la moto mais une fois en selle, le pilote est agréablement surpris par une position de conduite confortable, les pieds reposant bien au sol et les mains étant idéalement placées pour résister au couple

monstrueux de la CB. Même la selle du passager a été spécialement dessinée, avec une assise large et un bord avant marqué pour éviter au passager de glisser vers l'avant en cas de freinage appuyé. De plus, une large poignée de maintien passager en résine, -donc insensible aux différences de températures-, offre un point d'appui supplémentaire.

Un monument de performances

Surgissant sous le réservoir d'essence, le monstrueux 4 cylindres en ligne refroidi par eau de la CB semble avoir été sculpté avec le minimum de fioritures et le maximum de cette simplicité généralement associée à des performances élevées. Revêtu d'une finition " noir mat " qui accentue chaque relief et témoigne de la qualité de sa réalisation, ce moteur unique se distingue par sa culasse impressionnante qui surplombe un bloc cylindre dont le dessin trahit les efforts réalisés pour éliminer toute graisse superflue et ne laisser que l'essentiel.

Recouverte d'un couvercle en aluminium et de bouchons chromés, la culasse laisse apparaître des puits de bougies inhabituellement longs et ouverts, offrant une accessibilité parfaite aux bougies surmontées d'antiparasites d'un rouge éclatant. Les carters moteur présentent aussi un aspect aluminium qui complète idéalement le noir mat du bloc et accentue l'impression d'élégance qui se dégage de l'ensemble.

La touche finale de ce formidable moteur revient à son échappement 4 en 2 en 1 réalisé en acier inoxydable et qui serpente sous le moteur : le tube n°1 passe ainsi sous les tubes 2 et 3 pour rejoindre le tube 4 dans le but de privilégier les sensations à mi-régime et délivrer une sonorité caractéristique des moteurs calés à 360°. Cet ensemble débouche ensuite dans un silencieux cylindrique qui souligne encore les prétentions sportives de la CB1300.

Large feu arrière à diodes

La fine selle de la CB s'achève sur un garde-boue agressif qui abrite un nouveau feu à diodes. Parfaitement intégré, ce feu dispose de deux séries de 9 diodes disposées en cercles pour mieux s'identifier aux doubles feux Honda traditionnels. Le recours aux diodes permet aussi de disposer de l'un des feux les plus fins et les plus légers jamais utilisé, tout en étant particulièrement visible et efficace lorsque le besoin s'en fait sentir.

Définition des coloris

La nouvelle CB1300 sera disponible en 3 coloris qui mettent tous en valeur l'image de puissance qu'elle véhicule. Avant tout, on trouve un duo de rouge et de blanc qui se réfère à une tradition vieille de 10 ans : les temps peuvent changer mais par l'image historique des Honda. Vient ensuite un ton argent métallisé similaire à celui qui habille les sportives de la dernière génération et qui est complété d'une simple aile Honda sur le réservoir. L'ensemble illustre parfaitement le sentiment de performances qui émane de la CB.

Enfin, un profond noir métallique distille une impression unique de qualité de fabrication. Ce coloris magnifique est complété par la célèbre aile Honda, finement bordée d'un filet couleur or qui apporte une modeste touche de distinction à ce monument de puissance.

Les flancs de la CB1300 reçoivent une finition noire mat ainsi qu'un emblème 'CB1300' en relief. Un autre marquage apparaît sous la forme d'un logo Honda placé au-dessus du feu arrière tandis qu'un petit 'PGM-FI' est placé sur les flancs de la rampe d'injecteurs.

Coloris

- Blanc Perle (avec rouge Alamona)
- Noir métallique
- Argent métallique

Moteur

Au cœur du dessin de cette basique hypertrophiée, le quatre cylindres en ligne de la CB1300 affiche une parfaite ressemblance avec le moteur qui propulsait la CB1000 voici 10 ans. Plus imposant et plus musclé que n'importe quel autre 4 cylindres du marché, ce moteur met en vedette sa culasse surdimensionnée et ses deux arbres à cames qui agissent directement sur les soupapes. Ces arbres sont très proches l'un de l'autre afin d'offrir un angle réduit entre les soupapes et privilégier une admission et un échappement directs, au bénéfice de la combustion et de la puissance.

Bien que l'image soit importante pour une machine de ce type, c'est surtout l'incroyable impression de poussée et d'accélération qui place la CB1300 en marge de toutes les autres machines de sa catégorie. L'équipe de développement de la CB s'est employée à optimiser la sonorité et le sentiment de puissance qui émane de la machine au travers d'une courbe de couple qui bondit littéralement à la moindre rotation de la poignée de gaz, au fur et à mesure que le régime augmente.

Pas besoin d'être agressif sur les gaz avec ce moteur. Un déferlement de couple survient à chaque instant de la plage de régime, sans que l'on ait besoin " d'essorer " la poignée exagérément : une simple rotation est immédiatement suivie d'un résultat plus que satisfaisant.

Aussi fort et réactif que ce moteur soit, ses performances ne semblent jamais hors de contrôle. Son utilisation reste facile en toutes circonstances, le calage des soupapes, la définition de l'admission et de l'échappement ainsi que la cartographie d'allumage ayant été précisément étudiées pour assurer une sensibilité optimale et éviter les à-coups lorsque la puissance débarque. Le comportement de ce moteur reste doux et sécurisant, même au beau milieu des encombrements.

Le pilote peut aussi se rassurer en sachant qu'il dispose d'une impressionnante quantité de puissance en réserve, accessible en tournant le poignet de quelques degrés en plus. Les mots ne peuvent tout simplement pas retranscrire ce sentiment de puissance qui s'échappe de la CB1300. Une nouvelle fois, comme nous l'avons

déjà dit “ essayez là et vous l’adopterez ” : cette moto doit vraiment être essayée pour pouvoir être appréciée.

Une attention particulière a aussi été portée à la réduction ou à l’élimination des bruits mécaniques de haute fréquence qui auraient pu altérer le plaisir des accélérations brutes promises par ce moteur. Le montage du moteur dans le cadre s’effectue en trois points dont l’un, précisément disposé, fait appel à un insert caoutchouc afin de limiter la transmission des vibrations vers le cadre et le pilote et accroître d’autant le sentiment de puissance et de couple.

Chemises sans rebords

Alors que de nombreuses chemises conventionnelles sont moulées dans le bloc cylindre avec leur collerette en appui sur la partie haute du cylindre, les chemises de la grosse CB ne possèdent pas d’appui supérieur et culminent à 3 mm du sommet du plan de joint. Similaire à celui adopté sur la VFR millésime 2002, ce montage “ sans appui ” améliore la précision du contact entre la culasse et le bloc cylindre et autorise le recours à un joint de culasse plus fin et plus léger puisque les matériaux de la culasse et du bloc partagent les mêmes caractéristiques de dilatation.

Alimentation par injection

À l’origine d’une grande partie des performances revendiquées par la CB1300, le système d’alimentation par injection électronique PGM-FI fait appel à la dernière génération d’injecteurs haute pression à 12 ajutages qui assurent une atomisation optimale du carburant vers les cylindres, via des venturi de 36 mm similaires à ceux que l’on trouve sur la Hornet 900. La gestion du système est garantie par la même centrale électronique RISC (Reduced Instruction Set Computer) à 32 bits mise au point pour la nouvelle CBR600RR. Ultra rapide, cette centrale dispose d’une nouvelle cartographie spécialement calculée pour privilégier les bas et moyens régimes. Cette cartographie s’adapte également à chaque rapport engagé, de manière à corriger instantanément tout changement de comportement du moteur et

offrir ainsi une combinaison de souplesse et d'efficacité jamais atteinte auparavant, quel que soit le rapport ou la vitesse.

Nouvel embrayage

Puisque le moteur de la CB affiche un potentiel à même de vous étirer les bras et de mettre à mal vos pneumatiques, il devenait indispensable d'adopter une transmission à la hauteur.

La transmission à 5 rapports de la CB 1300 dispose d'un robuste embrayage qui comprend 8 disques garnis d'un nouveau matériau de friction à la fois plus performant et plus léger. Le centre de la cloche a aussi été équipé d'un nouveau type d'amortisseur de couple qui agit au moment du contact qui intervient lors de chaque passage de rapport. D'autres améliorations ont porté sur le tambour de sélection ainsi que sur l'ensemble des composants, des ressorts au sélecteur, afin de garantir une sélection parfaite et sans à-coups. Ce nouvel embrayage hydraulique dispose aussi d'un levier réglable à 5 positions ainsi que d'un dessin qui minimise les pertes pour un fonctionnement plus doux, plus facile et plus rapide.

Nouveau récepteur d'embrayage de haute précision

Le récepteur d'embrayage de la CB1300 est équipé d'un nouveau piston à joint torique qui remplace l'élément que l'on trouve habituellement sur la plupart des embrayages hydrauliques. Cette nouvelle pièce réduit les jeux et permet une action plus directe et plus rapide, en particulier durant la première phase de l'embrayage. Utilisant des technologies initialement développées pour la compétition et aujourd'hui largement répandues sur les circuits, cette nouvelle conception garantit un fonctionnement parfait doublé d'une fiabilité remarquable en usage difficile. Utilisée pour la première fois aujourd'hui sur une machine de grande diffusion, cette commande d'embrayage s'ajoute au nouveau matériau des disques garnis pour offrir un fonctionnement amélioré de 10% par rapport à un embrayage hydraulique

similaire, tout en étant capable de supporter les contraintes engendrées par ce moteur exceptionnel.

Échappement 4 en 2 en 1

Le grondement de la CB1300 s'échappe au travers d'un échappement de type 4 en 2 en 1. Réalisé en acier inoxydable, cet échappement met en relation le cylindre 1 avec le 4 et le 2 avec le 3 afin d'optimiser le fonctionnement à bas et moyens régimes. Le collecteur se termine par un impressionnant silencieux en inox qui délivre une sonorité envoûtante, encore accentuée par un embout spécialement dessiné pour limiter la résonance et les sons haute fréquence.

Pour réduire les émissions polluantes, des tubes revêtus d'un matériau catalytique sont logés dans chaque collecteur alors qu'un système AI (Air Induction) délivre une quantité précise d'air frais dans chaque conduit d'échappement afin de garantir une combustion plus complète des gaz. L'association de ces systèmes et l'efficacité de l'injection électronique permet de satisfaire aux normes EURO-2 tout en conservant une puissance élevée et une sonorité impressionnante.

Importantes capacités de refroidissement

Le système de refroidissement de la CB1300 a été spécialement conçu pour garantir une stabilité de fonctionnement et de performances, qu'importe le temps et les conditions d'utilisation.

Son large radiateur de 400 mm fonctionne de concert avec une pompe à eau à haut débit pour offrir une capacité de refroidissement importante alors que le thermostat réduit les périodes de chauffage.

Enfin, le filtre à huile est installé sur un échangeur eau/huile qui évacue rapidement la chaleur du moteur pour maintenir l'huile à la température idéale.

Partie-Cycle

Construite autour d'un classique cadre double berceau, la partie cycle de la CB1300 n'entretient qu'un rapport visuel et lointain avec le passé : son dessin et ses capacités sont résolument de notre époque.

Intégrant les innovations les plus récentes en matière de vivacité et de facilité de prise en main, le cadre de la CB1300 a été dessiné dans un souci de légèreté et de compacité, avec un résultat surprenant pour une machine aussi imposante. Grâce à une solide ossature et à des renforts judicieusement disposés pour optimiser la rigidité, ce cadre permet à la grosse CB de rouler en toute sécurité tout en restant agile lors des changements de directions. Le moteur est maintenu en trois points, l'unique fixation arrière utilisant un montage souple afin de retransmettre au pilote certaines vibrations à mi-régime et augmenter ainsi ses sensations. Le même montage sert par ailleurs à filtrer les vibrations à hautes fréquences, plus gênantes.

Paradoxalement, bien qu'elle abrite un moteur plus gros et plus puissant - entre autres équipements indispensables à des performances de premier ordre - la nouvelle CB annonce un empattement plus court que celui de la CB1000 d'il y à 10 ans (1,515 mm contre 1,540 mm) et un poids en baisse de 3kg.

La position de conduite est aussi très compacte, avec une selle basse et un accès immédiat au guidon réglable. Et bien que son réservoir paraisse énorme, la CB a su limiter ses dimensions et centraliser ses masses, ce qui la fait se comporter comme une machine nettement plus petite sitôt qu'elle est en route – y compris au milieu de la circulation urbaine.

Suspensions

Très performant, le système de suspension de la CB1300 a aussi été dessiné pour se montrer à la hauteur des caractéristiques du moteur. Sa robuste fourche à cartouche de 43 mm dispose de joints antifriction qui permettent un fonctionnement progressif et précis, sécurisant en conduite sportive et confortable en ville et sur route.

Les amortisseurs arrière traditionnels sont associés à l'un des bras oscillant aluminium les plus impressionnants du moment. D'ailleurs, ces deux éléments symbolisant à eux seuls toute la qualité de fabrication apportée à cette moto. Les caissons extrudés du bras oscillant mesurent 40 × 90 mm sont fermés par les supports d'axe de roue en aluminium moulé qui accueillent aussi les fixations inférieures des amortisseurs. Déportées le plus en arrière possible afin d'accroître le débattement disponible, ces combinés amortisseurs à réservoir séparé disposent d'un nouveau système de piston et d'axes de 14 mm afin d'optimiser le fonctionnement. Ces éléments offrent également 7 possibilités de réglage en pré-charge ainsi qu'un réglage en détente. Un ensemble qui permet une conduite en toute sécurité et une transmission parfaite de la puissance au sol.

Roues et freins

Les roues à 5 branches qui équipent la CB1300 présentent un dessin moderne, robuste et fluide. Comme celles que l'on a pu apercevoir sur de nombreuses machines de compétition, en plus de leurs qualités esthétiques, ces jantes entièrement noires se caractérisent à la fois par un poids réduit et par une résistance structurelle exceptionnelle.

Les jantes avant et arrière de la grande CB accueillent des pneumatiques produits par les manufacturiers Michelin ou Dunlop. Ces gommages ne sont volontairement pas aussi larges que celles que l'on rencontre habituellement sur les basiques les plus récentes, de manière à conserver à cette Super Basique un comportement facile et léger.

Les freins s'avèrent particulièrement efficaces et sécurisants pour une machine de ce gabarit. Le système est constitué d'étriers 4 pistons similaires à ceux que l'on trouve sur la très populaire CBR900RR FireBlade. Toutefois, ces éléments ont été revisités pour offrir un contrôle optimal du freinage, adapté à ce type de machine. Les améliorations ont porté sur :

- Des ratios hydrauliques optimisés ;
- Des pistons de maître-cylindre et d'étriers de plus petits diamètres afin de réduire les frottements et les résistances.
- Un même diamètre pour les pistons (diamètre différencié par le passé) pour une répartition optimale de la puissance de freinage sur toute la surface des plaquettes en métal fritté.
- Un choix rigoureux des durits de freins afin de réduire la dilatation.

Toutes ces évolutions se combinent pour donner un freinage efficace et rassurant dans toutes les conditions.

Les disques flottants de 310 mm de la CB affichent aussi un nouveau dessin plus léger et plus fin. Associé à des frettes redessinées, cet ensemble allégé limite le poids non suspendu et optimise les performances du freinage.

Le frein arrière a également été totalement redessiné afin de participer à la réduction du poids non suspendu : un étrier simple piston plus compact et plus léger remplace l'étrier à double piston utilisé auparavant tandis qu'un disque de 256 mm prend la place du disque de 276 mm de la CB1000. En dépit de ces modifications, la sensation de puissance et de contrôle reste identique.

Le levier de frein avant dispose de 6 positions de réglage d'écartement afin de pouvoir s'adapter à toutes les morphologies. Le maître-cylindre compact et l'association de durits caoutchouc et téflon assurent un excellent ressenti au levier qui améliore encore la puissance de freinage et qui permet de profiter pleinement de l'efficacité des disques de 310 mm.

La légèreté de ces composants disposés aux deux extrémités de la moto contribue à la centralisation des masses et donc aux qualités de maniabilité et de vivacité de la CB1300.

Équipement

Instrumentation multifonction et ordinateur de bord

Richement équipée, l'instrumentation de la CB1300 se présente sous la forme d'un double compteur qui rappelle celui des basiques des années 80. Entièrement électronique, ce tableau de bord se distingue par de larges chiffres rétro éclairés placé sur un fond noir et par des aiguilles elles aussi éclairées afin de délivrer leur information de manière instantanée. Le compte-tours accueille un écran digital avec une montre et une jauge à essence dont les 6 segments s'éteignent progressivement lorsqu'il ne reste plus que 4 litres dans le réservoir.

Entre les compteurs se trouve la batterie classique de voyants, y compris le témoin clignotant du système antivol HISS et le témoin de dysfonctionnement de l'injection. On trouve aussi à cet endroit un ordinateur de bord hyper performant.

Ordinateur de bord programmable

Placé en position centrale, le vaste écran digital de l'ordinateur de bord regroupe un grand nombre d'informations immédiatement accessibles grâce au bouton placé à la base de l'instrumentation.

Ces boutons permettent d'accéder aux fonctions suivantes :

- Totalisateur total
- Deux totalisateurs partiels
- Température ambiante
- Température moteur
- Montre
- Totalisateur inverse (indique la distance restante)
- Kilométrage journalier (mesuré sur 24 heures, à dater du premier démarrage du moteur jusqu'à sa dernière coupure, même si celle-ci intervient après minuit)

- Alarme calendaire (symbolisée par une moto clignotante, cette alarme peut être utilisée pour rappeler une date importante telle qu'une révision ou un anniversaire...)

Cette instrumentation se distingue également par une procédure de mise en route divertissante qui voit tous les écrans s'allumer simultanément et totalement avant d'afficher les informations de départ, pendant que les témoins lumineux s'allument également brièvement pour démontrer qu'ils sont en ordre de marche.

Système anti-vol H.I.S.S (Honda Ignition Security System)

Comme la plupart des Honda récentes, la CB1300 est équipée du très dissuasif système antivol H.I.S.S qui empêche le moteur de démarrer si l'on ne dispose pas de l'une des deux clefs d'origine.

Intervenant sur le moteur au cœur même de l'allumage, ce système ne peut être ni court-circuité, ni dérivé, même en remplaçant le contacteur. Ceci permet de décourager les cambrioleurs et de limiter sensiblement les risques de vol "à l'arrachée". Pendant 24 heures après l'arrêt, un témoin rouge clignote constamment au tableau de bord avec une séquence de 5 secondes, délivrant un message clair aux voleurs éventuels.

Guidons réglables

Les demis guidons de la CB1300 ne peuvent pas seulement être réglés en avant et en arrière de manière conventionnelle, ils disposent aussi d'un astucieux système disposé sur le té supérieur et qui, une fois pivoté à 180°, permet de déplacer l'ensemble du guidon de 20 mm vers l'avant et de proposer une position de conduite encore plus confortable aux pilotes les plus grands.

Grande capacité de transport

La CB1300 dispose aussi d'une chose assez rare sur les basiques ou même sur les sportives actuelles : un espace de rangement plutôt vaste. Pour être précis, un coffre de 12,4 litres est dissimulé sous la selle, laissant au pilote toute liberté de le remplir avec les objets d'habitude les plus encombrants. La place est suffisante pour accueillir gants, combinaison de pluie, carte routière, magazine ou antivol mécanique. De plus, la fermeture à clef de la selle met ce compartiment à l'abri des convoitises.

Accessoires optionnels

- Un saute vent teinté a été dessiné pour surplomber les compteurs et offrir une protection supplémentaire au pilote. Son dessin racé et compact comporte une paire de prise d'air qui participent à la réduction des turbulences engendrées par le saute-vent à haute vitesse.
- Des roulettes de protection similaires à celles que l'on voit sur de nombreuses sportives ont été conçues pour s'adapter directement sur le cadre de part et d'autre du moteur. Montées sur des ressorts, ces protections sont conçues pour pivoter et se comprimer afin de limiter les conséquences d'un choc sur le réservoir ou le moteur. Ces protections sont réalisées dans le même matériau Nylon que les " sliders " qui équipent les combinaisons des pilotes de vitesse.
- Un robuste porte-paquet avec poignée passager intégrée. Une conception astucieuse permet au plateau du porte-paquet de pivoter pour offrir un vaste espace de chargement ou de se replier pour offrir une position confortable au passager.
- Une alarme à détecteur de mouvements prévient toute tentative de vol par enlèvement.
- Une protection de réservoir adhésive en 3 parties qui limite les risques de rayures.
- Une solide housse de selle.
- Des antivols en U de différentes tailles, tous pouvant être logés dans le coffre de la CB1300.

Caractéristiques

CB1300 (type ED)

Moteur

Type	4 cylindres en ligne, 4 temps, double ACT, 16 soupapes, à refroidissement liquide
Cylindrée	1,284 cm ³
Alésage x Course	78 x 67,2 mm
Taux de compression	9.6 : 1
Puissance max.	85 kW à 7 500 tr/min (95/1/EC)
	Type F 78 kW à 7 500 tr/min (95/1/EC)
Couple max.	117 Nm à 6 000 tr/min (95/1/EC)
	Type F 115 Nm à 6 000 tr/min (95/1/EC)
Régime de ralenti	1 000 tr/min
Capacité d'huile	4,6 litres

Alimentation

Alimentation	Injection électronique PGM-FI
Alésage du venturi	36 mm
Filtre à air	Cartouche papier, à sec
Capacité du réservoir	21 litres (y compris réserve à témoin lumineux de 4 litres)

Système électrique

Allumage	Digital transistorisé avec avance électronique
Calage	5° Av PMH (ralenti) - 31° Av PMH (7 500 tr/min)
Bougie	CR8EHVX-9 (NGK)
Démarrage	Electrique
Batterie	12 V / 14 AH
Alternateur	420 W / 5 000 tr/min
Phare	12 V 55 W x 1 (code) / 60 W x 1 (phare)

Transmission

Embrayage	Multidisque en bain d'huile
Commande	Hydraulique
Boite	5 rapports
Rapport primaire	1.652 (88/56)
Rapports	1 3.083 (37/12)
	2 2.062 (33/16)
	3 1.545 (34/22)
	4 1.272 (28/22)

	5	1.130 (26/23)
Rapport final		2.277 (41/18)
Transmission finale		Chaîne fermée #530, 114 maillons

Cadre

Type	Double berceau en tubes d'acier, double épine dorsale
------	---

Partie Cycle

Dimensions (LxlxH)	2 200 x 790 x 1 120 mm
Empattement	1 515 mm
Angle de chasse	27°00 ‘
Trainée	99 mm
Rayon de braquage	2,7 m
Hauteur de selle	790 mm
Garde au sol	135 mm
Poids à sec	224 kg
Poids en charge	252 kg (AV: 124 kg; AR: 128 kg)
Capacité de transport maxi	188 kg
Poids maxi en charge	445 kg (AV: 170 kg; AR: 275 kg)

Suspensions

Type	Avant	Fourche télescopique hydraulique à cartouche de 43 mm, débattement 120 mm
	Arrière	Double amortisseur conventionnels réglables en précharge (5 positions), débattement 116 mm

Roues

Type	En alliage d'aluminium à 5 rayons en U
Jantes	Avant 17M/C x MT3.50
	Arrière 17M/C x MT5.50
Pneumatiques	Avant 120/70 ZR17M/C (58W)
	Arrière 180/55 ZR17M/C (73W)
Pressions	Avant 250 kPa
	Arrière 290 kPa

Freins

Type	Avant	Double disque 310 x 4,5 mm avec étriers 4 pistons et plaquettes métal fritté
	Arrière	Simple disque 256 x 6 mm avec étrier simple piston et plaquettes métal fritté

Toutes ces caractéristiques sont susceptibles d'être modifiées sans préavis.