

2005
CB1300S
INFORMATION PRESSE

Introduction

Courant 2003 était annoncée l'arrivée d'une nouvelle version de la massive et imposante CB1300. Disposant de l'un des moteurs les plus "expressifs" jamais installé sur une moto et faisant largement référence aux Superbikes des années 80, la CB1300 s'est forgée une solide réputation tant par son esthétique que par ses performances, son ergonomie ou sa qualité de fabrication irréprochable.

En parallèle à cette évolution de la CB1300 standard, une version équipée d'un freinage antiblocage ABS faisait également son apparition, avec pour objectif d'accroître encore le sentiment de confiance et de sécurité offert en usage quotidien.

A l'observation des évolutions du marché et à l'analyse des nombreux entretiens réalisés avec des utilisateurs, il est devenu évident d'un nombre croissant d'entre eux avait redécouvert ou redécouvraient le plaisir de rouler à moto au guidon de roadsters de grosse cylindrée tels que la CB1300. De la même façon, il est aussi apparu clair que, pour ces motards, la notion de puissance maxi. ne constituait pas une fin en soi, d'autant plus si elle devait être obtenue à haut régime. Concrètement, c'est sur le reste de la courbe de puissance, notamment à mi-régimes, que la plupart d'entre eux trouvaient leur plaisir et profitaient des sensations offertes par leur moto...

Un autre enseignement important tiré des discussions engagées avec les possesseurs de CB1300 a fait apparaître que ceux-ci utilisaient souvent leur moto pour le tourisme, appréciant son confort remarquable dans toutes les conditions, qu'il s'agisse de sorties courtes ou de voyages plus lointains. Autre source de satisfaction, une réserve de puissance plus importante que nécessaire qui fait que la CB1300 n'a pas besoin d'être forcée pour délivrer le meilleur. Enfin, dernières qualités avérées, un niveau de performance et une ergonomie quasi parfaite qui font aussi de cette moto une excellente routière...jusqu'au moment où la pression du vent, agréable et appréciée sur de courtes distances, devient un handicap difficilement acceptable.

Avec la volonté de développer les capacités routières de leur CB1300 tout en conservant ce caractère « sensationnel » qui la rend si spéciale, les ingénieurs ont donc puisé dans leur banque d'organe mais aussi dans l'histoire de la marque pour équiper leur machine d'un habillage qui améliore très sensiblement son confort de conduite, que l'on soit seul ou en duo.

Concept

Tout en conservant le cahier des charges initial mis au point pour la CB1300 et sa version ABS, l'équipe du projet « Big One » s'est donc employée à développer un nouveau carénage qui pouvait offrir une protection optimale au pilote comme à son passager dans les conditions les plus difficiles, renforçant les qualités de roadster de la CB1300 et lui ouvrant par la même occasion les portes de la catégorie des routières. Pour parvenir à ce résultat, il fallait un carénage spécifique, qui soit capable d'un haut niveau de protection, qui soit compact et « sportif » dans ses dimensions mais qui puisse aussi renforcer les références visuelles de la CB1300 avec les Superbikes des années 80.

L'inspiration est donc venue de la seule moto carénée de la gamme Honda de l'époque, la légendaire sportive CB1100R, et en particulier sa version 1983 (CB1100RD). Alors que l'originale était entièrement carénée, il fut décidé dès les premières études que le seul habillage susceptible de convenir à la CB1300 d'aujourd'hui devait être un demi-carénage solidaire du cadre, le principe étant de ne pas compromettre la vue du moteur, élément essentiel de la personnalité visuelle de la moto.

Le résultat est une pièce qui complète superbement les lignes générales de la CB1300 tout en apportant le plaisir, la protection et le confort attendus dans le cadre d'une utilisation routière.

Style

Avec les mêmes lignes d'ensemble que les modèles CB1300 et CB1300 ABS, la nouvelle CB1300S se distingue par un nouveau carénage aérodynamique qui lui permet de faire une entrée remarquée dans la catégorie des roadsters à vocation routière. Si l'on s'en réfère à l'histoire de Honda, les formes et les coloris rouge/blanc de ce nouveau carénage renvoient inmanquablement à la CB1100RB (première version semi-carénée), mais aussi à l'une des plus fameuses Superbike des années 80, la CB1100RD apparue en 1983.

Avec son réservoir reprenant les mêmes codes couleur, la grosse CB affiche enfin une étroite ressemblance avec les légendaires machines engagées en Endurance à cette époque, une filiation que les designers ont tenu à cultiver jusque dans le dessin de ce nouveau carénage.

Initialement dessiné pour offrir un meilleur confort de conduite sans pour autant couper le pilote et le passager des sensations de puissance et de vitesse indissociables de la notion de liberté, cet habillage compact offre un niveau de protection optimal mais pas maximal. De fait, l'objectif principal de ce demi-carénage était de réduire la fatigue due au vent à partir de 120 km/h, mais aussi d'être élégant et de renforcer l'impact visuel du moteur.

Dessin aérodynamique

S'avancé loin devant la machine pour accentuer encore son dynamisme, ce nouveau carénage adopte des formes qui s'accordent parfaitement à celles des garde-boue avant et arrière, mais aussi du réservoir. En plus d'un rebord supérieur spécialement galbé pour détourner l'air au-dessus de la tête, la grande bulle teintée dispose de déflecteurs latéraux qui évacuent l'air de part et d'autre du pilote, offrant ainsi un grand confort de conduite lors des étapes à vitesse soutenue.

Cette protection est encore améliorée par les prises d'air pratiquées de chaque côté de l'optique avant à multiréfecteur et dont la disposition ne manque pas d'évoquer les prises d'air déjà présentes sur la CB1100RC de 1982 ! L'air qui pénètre par ces bouches accélère le long du carénage pour ressortir par des ouvertures latérales développées en soufflerie, de manière à accroître la zone de protection autour des genoux et du bas du

corps. Ces passages d'air participent aussi activement à la stabilité de la CB1300S à haute vitesse et, par extension, à sa maîtrise par le pilote.

Instrumentation rétro éclairée

Intégré au carénage, le tableau de bord dispose d'instruments entièrement électroniques dont les cadrans principaux profitent d'un superbe rétro-éclairage bleu pâle, en opposition avec l'éclairage ambre observé sur les compteurs des CB1300 et CB1300 ABS.

À chaque mise en route à l'aide de la clef codée (la CB1300S est équipée du système antidémarrage HISS), les instruments effectuent une routine sous la forme d'une rotation complète des aiguilles du compteur et du compte-tours et d'un allumage de tous les segments de l'écran digital multifonctions.

Boîtes à gants intégrées

De part et d'autre du carénage, deux couvercles libèrent l'accès à deux compartiments d'une capacité d'un litre chacun, l'élément gauche disposant par ailleurs d'une serrure à clef. Ce volume de chargement appréciable s'ajoute au coffre de 11,4 litres déjà aménagé sous la selle.

Caches latéraux affinés

Pour garantir un confort de conduite optimal au plus grand nombre, la CB1300S bénéficie des mêmes caches latéraux affinés que ceux apparus sur les dernières évolutions des CB1300 et CB1300 ABS. Plus étroites au niveau des jambes, ces pièces facilitent les appuis au sol et ajoutent à l'impression de qualité qui se dégage de l'ensemble, en particulier de la sellerie et du nouveau carénage.

Qualité de fabrication inégalée

Tout comme sur les récentes CB1300 et CB1300 ABS, les attraits principaux revendiqués par la nouvelle CB1300S restent son monstrueux 4 cylindres en ligne double arbre de 1 284 cm³ refroidi par eau mais aussi l'exceptionnelle qualité de fabrication visible sur chaque composant.

Depuis les suspensions traditionnelles de très haute performance jusqu'au système de freinage avec étriers dorés en passant par le réservoir de 21 litres ou la superbe selle

étagée, la CB1300S privilégie le soin du détail. Pour ceux qui recherchent autre chose qu'une valeur de puissance, des performances ou un simple tarif, la nouvelle CB1300S et son carénage magnifiquement intégré constituent certainement l'un des meilleurs rapports qualité/prix que l'on puisse trouver aujourd'hui.

Coloris

La CB1300S sera disponible revêtue de deux variations de couleur. La première est composée d'empiecements rouges sur un fond blanc perle, un ensemble qui n'est pas sans évoquer la décoration des machines engagées au Bol d'Or quelques années en arrière. Le garde-boue avant rouge ajoute aussi une touche distinction supplémentaire par rapport à la CB1300 classique. Vient ensuite une robe noir métallisée qui souligne les lignes et le caractère unique de la CB1300.

Comme sur les autres versions, les caches latéraux redessinés reçoivent une teinte noir mat ainsi qu'un simple logotype « CB1300S » en relief. Les seuls autres marquages visibles sont ceux de la traditionnelle aile Honda que l'on retrouve sur les flancs du réservoir et le logo Honda appliqué sur le garde-boue arrière, à proximité du feu arrière à 18 diodes.

En accord avec le revêtement noir mat de l'intérieur du carénage, les larges tés de fourche en aluminium reçoivent également une finition noir. Enfin, les jantes noires sont superbement soulignées par des étriers de frein couleur or.

Coloris

- Blanc Perle (avec Rouge Arcadian)
- Noir Métallique

Moteur

L'impressionnant 4 cylindres en ligne de la CB1300S reste inchangé par rapport à celui des CB1300 et CB1300 ABS. À l'opposé d'un moteur pointu, ce bloc se caractérise toujours par son couple omniprésent sa puissance toujours délivrée sur une plage de régime particulièrement étendue. La vitesse de croisière est ainsi atteinte avec force et facilité tandis que la présence de l'injection permet d'offrir des accélérations instantanées et particulièrement excitantes, quel que soit le rapport engagé. Aussi performant soit ce moteur, sa puissance ou ses accélérations ne sont jamais déroutantes, à moins que l'utilisateur ne le souhaite : sa conception privilégie en effet les bas et moyens régimes, dans un souci largement apprécié de plaisir et de confort de conduite.

Réponse des gaz adoucie

Un reproche commun à beaucoup de gros moteurs à injection vient du fait qu'ils présentent un fonctionnement un peu brutal à bas régimes, souvent caractérisé par un "sursaut" précédé d'un petit temps de réponse à l'ouverture des gaz.

Comme sur les récentes évolutions des CB1300 et CB1300 ABS, la nouvelle CB1300S bénéficie donc d'un certain nombre d'améliorations apportées aux cartographies d'allumage et d'injection afin d'obtenir une réponse plus douce à l'ouverture des gaz. Ces modifications sont complétées par un embrayage et des amortisseurs de couple de roue arrière spécialement redessinés et ajustés pour absorber pratiquement instantanément tout sursaut désagréable à basse vitesse. Ce nouvel ensemble amortisseur/injection détermine ainsi un comportement d'une exceptionnelle progressivité, probablement le plus doux constaté jusque-là sur une telle mécanique.

Partie cycle

La CB1300S partage sa partie cycle et ses réglages de suspension avec les versions « naked » ; Son cadre est double berceau classique en tubes d'acier qui offre un comportement à la fois vif et stable tout en contenant sans souci la puissance générée par le gros 4 cylindres en ligne. Le système à 3 points de montage du moteur dans le cadre (dont un sur silentbloc) permet au pilote de profiter de toutes les sensations de couple et de puissance tout en réduisant les vibrations à un seuil minimal. Cette partie cycle originale se caractérise aussi par un empattement et une hauteur de selle inférieurs à ce que l'on s'attend à trouver sur une moto de ce type, ce qui permet d'obtenir un comportement agile et réactif tant en ligne droite que dans le trafic.

Suspensions à hautes performances

Tout comme ses sœurs jumelles, la CB1300S bénéficie d'un jeu de suspension avant et arrière de très haute qualité, dont une fourche à cartouche de \varnothing 43 mm au comportement à la fois souple et rassurant quelles que soient les conditions de roulage, ville ou départementales de montagne. À l'arrière, une paire de combinés amortisseurs classiques avec réservoir séparé supporte un impressionnant bras oscillant en aluminium (40 x 90 mm) pour assurer la transmission de la puissance au sol.

Roues

Les jantes en aluminium à 5 branches qui équipent la CB1300S reprennent la forme et le dessin des éléments installés sur de nombreuses sportives de la gamme. À peine plus étroites que ceux qui équipent les plus grosses Supersport, la jante arrière de 17 pouces et son pneumatique participent à l'image « ultra-virile » de la CB tout en autorisant un comportement agile et sans efforts.

Freinage efficace et rassurant

Le sentiment de sécurité qui prévaut sur la CB1300S est garanti par un ensemble de trois disques à commande hydraulique. À l'avant, on trouve des étriers 4 pistons et des disques flottants de \varnothing 310 mm tandis que le disque arrière de \varnothing 256 mm est freiné par un étrier simple piston.

La CB1300S est par ailleurs équipée d'origine de l'un des systèmes de freinage antiblocage les plus performants jamais développés par Honda. Comme tous les autres systèmes installés sur les machines de la gamme, cet ABS calcule en permanence la vitesse de rotation de chacune des roues et prévient tout glissement en modulant la pression hydraulique à un rythme si rapide qu'il demeure indétectable par le pilote. Identique à celui proposé en option sur la CB1300 « Naked », ce système aide le pilote à se sentir plus en confiance et à tirer pleinement partie des qualités du freinage de sa machine, en particulier dans des conditions de roulage difficiles.

Comme sur tous les autres modèles Honda équipés d'un système similaire, la centrale électronique dispose d'un programme d'autodiagnostic qui contrôle en permanence tous les composants électroniques ou hydrauliques. Si un dysfonctionnement – même minime - vient à être détecté, le système entre automatiquement en veille (le freinage revient en mode « standard ») et signale le défaut et la nécessité d'une intervention par l'intermédiaire d'une diode placée sur le tableau de bord.

Équipement

Large instrumentation multifonctions

Parfaitement intégré à l'intérieur du carénage, le tableau de bord dispose d'un compteur de vitesse et d'un compte-tours entièrement électroniques, chaque cadran proposant un rétro éclairage bleu pâle du plus bel effet. L'ensemble est complété par un écran digital central qui affiche les différents paramètres de conduite ainsi que la température ambiante. Un second écran placé dans le cadran du compteur de vitesse renseigne sur le niveau de carburant et l'heure. Enfin, les divers témoins lumineux sont visiblement placés entre les deux cadrans, le tout étant encadré par les répéteurs des clignotants.

Système antidémarrage HISS (Honda Ignition Security System)

Comme de nombreuses autres Honda, la CB1300S est équipée du très efficace système antidémarrage HISS qui empêche le démarrage du moteur sans l'une des deux clés de contact d'origine. Intervenant au cœur même de la centrale électronique, ce système ne peut être court-circuité en remplaçant le contacteur ni même la centrale, ce qui décourage effectivement les voleurs et limite les risques.

Espace de rangement sous la selle

Comme sur la première génération de CB1300, la nouvelle CB1300S dispose d'un espace de rangement sécurisé de 11,4 litres aménagé sous la selle et conçu de façon à recevoir tous les objets indispensables pour le voyage ou les déplacements quotidiens, y compris la quasi-majorité des antivols en U du marché (ou d'autres systèmes équivalents).

Équipement optionnel

La CB1300S peut être équipée d'une longue liste d'accessoires et d'équipements conçus pour rendre le pilotage encore plus agréable. Parmi ces équipements, on trouve un porte-paquet avec poignées passager intégrées, des roulettes de protection latérales nylon, des protections de réservoir adhésives et même une alarme sensitive.

Caractéristiques

CB1300S (type F)

Moteur

| | |
|----------------------|--|
| Type | 4 cylindres en ligne, 4 temps, double ACT et 16 soupapes, refroidi par eau |
| Cylindrée | 1 284 cm ³ |
| Alésage x Course | 78 x 67,2 mm |
| Rapport volumétrique | 9,6 à 1 |
| Puissance maxi. | 78 kW à 7 500 tr/min (95/1/EC) |
| Couple maxi. | 115 Nm à 6 000 tr/min (95/1/EC) |
| Régime de ralenti | 1 000 tr/min |
| Capacité d'huile | 4 litres |

Alimentation

| | |
|-----------------------|--|
| Carburateur | Injection électronique PGM-FI |
| Diamètre du conduit | 36 mm |
| Filtre à air | Sec, cartouche papier |
| Capacité de carburant | 21 litres (témoin de réserve à 4,5 litres) |

Système électrique

| | |
|----------------------|---|
| Allumage | Digital avec avance électronique |
| Calage de l'allumage | 1° AvPMH (ralenti) ~ 46° AvPMH (3 500 tr/min) |
| Bougie | DPR8EA9 (NGK) ; X24EPR-U9 (ND) |
| Démarrage | Électrique |
| Batterie | 12 V / 14 Ah |
| Alternateur | 420 W à 5 000 tr/min |
| Phare | 12 V / 60 W (croisement) / 55 W (route) |

Transmission

| | |
|---------------------|-----------------------------------|
| Embrayage | Multidisque en bain d'huile |
| Entraînement | Hydraulique |
| Boite | 5 rapports |
| Réduction primaire | 1,652 (76/46) |
| 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) |
| Réduction finale | 2,167 (39/18) |
| Transmission finale | Par chaîne à joints toriques #530 |

Cadre

Type Double berceau en tubes d'acier

Partie cycle

| | | |
|-----------------------------|-------------|------------------------------------|
| Dimensions | (L x l x H) | 2 220 x 790 x 1 215 mm |
| Empattement | | 1 510 mm |
| Angle de chasse | | 25° |
| Traînée | | 99 mm |
| Rayon de braquage | | 2,7 m |
| Hauteur de selle | | 790 mm |
| Garde au sol | | 135 mm |
| Poids à sec | | 236 kg |
| Poids tous pleins faits | | 264 kg (AV : 130 kg ; AR : 134 kg) |
| Capacité de transport maxi. | | 188 kg |
| Poids en charge | | 452 kg (AV : 176 kg ; AR : 283 kg) |

Suspensions

| | | |
|------|---------|--|
| Type | Avant | Fourche à cartouches ø 43 mm, réglable en compression et détente, débattement 120 mm |
| | Arrière | Double combinés-amortisseurs réglables en précharge (5 pos.), débattement 116 mm |

Roues

| | | |
|--------------|---------|---------------------------------|
| Type | | En aluminium coulé à 5 branches |
| Jantes | Avant | 17 M/C x MT 3,50 |
| | Arrière | 17 M/C x MT 5,50 |
| Pneumatiques | Avant | 120/70 ZR17 M/C (58 W) |
| | Arrière | 180/55 ZR17 M/C (73 W) |
| Pressions | Avant | 250 kPa |
| | Arrière | 290 kPa |

Freins

| | | |
|------|---------|---|
| Type | Avant | Double disque hydraulique ø 310 x 4,5 mm avec étriers 4 pistons, ABS et plaquettes frittées |
| | Arrière | Simple disque hydraulique 256 x 6 mm avec étrier simple piston, ABS et plaquettes frittées. |

Toutes ces caractéristiques sont indicatives et susceptibles d'évoluer sans préavis.