

Moto REVUE

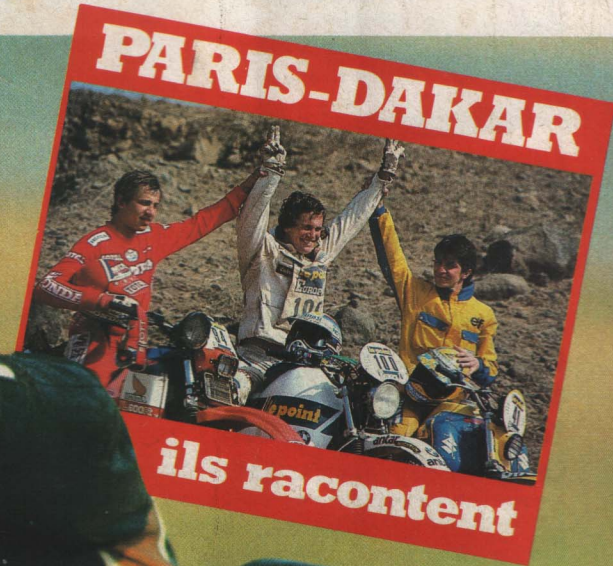
Promotion :
la Coupe Yamaha

Prise de contact :
Kawasaki 550 G.T.

Essai : Yamaha 250 I.T.

Balade : la croisère
Blanche

N° 2591. jeudi 27 janv. 83. 9 F 70 FB-4 FS



Exclusif:

PREMIER ESSAI

HONDA 1100 F

COUVERTURE

Une moto et des hommes

Couverture de cette semaine consacrée à une moto : la toute nouvelle 1100 F Honda. C'est la « grosse » Bol d'Or que beaucoup attendent. Et, mis à part la quasi-impossibilité de venir à bout de 360 (et encore, on simplifie !) possibilités de réglage des suspensions, cette moto en séduira plus d'un (photo F. Beau). Après avoir consacré notre couverture deux semaines de suite au Dakar, ce sujet n'y occupe qu'une petite place cette fois-ci. Mais nous vous conseillons toutefois de vous ruer pages 48 et suivantes : vous y lirez tout ce que nous ont raconté Sabine, Auriol, Drobecq, Joineau, Kirkpatrick... et les autres ! Dans ces pages, ils disent tout de leur Paris-Dakar. Ils racontent, et leur récit vaut bien plus que tous les commentaires !

DIRECTION
 Directeur de la publication : Patrick Casanovas.
 Président du comité de rédaction : Serge Pozzoli.

REDACTION
 Rédacteur en chef : Eric Glain.
 Chefs de rubrique : Vitesse : Ph. Michel.
 Tout-terrain : X. Audouard.
 Secrétaire de rédaction : Nane L'Hostis.

Rédacteurs :
 Philippe Amand,
 Patrick Boulland,
 Yves Belleville,
 Jean-Louis Bernardelli,
 Gilbert Roy
 Christian Delahaye,
 Gérard Rocroy (studio photo),
 Antoine Peyralade (documentation).
Collaborateurs :
 Raynald Lecarf,
 Jean-Pierre Steiner,
 Jacques Vivant.
Correction :
 Rémi Barroux.
Secrétaire : Pascale David.

CORRESPONDANTS
 En France : C. B. Adréani, G. Delbos,
 L. de Nadal, G. Mauget,
 A. Pierre, G. Pilarczyk,
 J.-M. Rieu, J.-P. Tourte,
 B. Verret, J.-C. Virfeu, J. Volland.
 A l'étranger : Das Motorrad (D),
 C. Carter et G. Spencer-
 Davidson (G.B.), M. Walter (B),
 M. P. Ruetsch (CH), Ph. Daclier (CDN),
 Solo Moto (E), F. Bourret et Pat Behar (USA),
 H. Van Loozenord (NL), R. Petrigiani,
 M. Verrini, T. Gentiluoci et C. Canzano (I),
 Motorcyclist (J), P. Hussak (CS), G. Hochet
 (Brésil).

CONCEPTION GRAPHIQUE
 Direction : Claude Porchet.
 Adjointe : Nadine Gros, Jean-Pierre Snew.

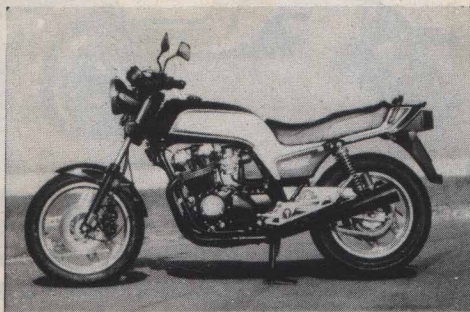
PUBLICITE
 Au journal.
 Directeur de la publicité : Henri Guével.
 Chefs de publicité : K.E. Dussine
 et Ch. Huguet.
 Adjoint pour le Sud : F. Josa
 Conception publicité : Enrico Carosi.
 Adjoint : Marc Blanchard.



ADMINISTRATION
 Moto Revue est une publication des Editions Larivière S.A. Capital : 2 500 000 francs, R.C. Seine 57 B 7.188, 15-17, quai de l'Oise, 75019 Paris. Tél. : 200.22.07. Télex : Motorvu 211 678 F. C.C.P. : 115915 Paris.
 Président : Patrick Casanovas. Directeur général : Serge Pozzoli. Directeur : Georges-Alain Mahé. Secrétaire général : Grégoire Perrin. Directeur de la publicité : Henri Guével. Directeur des ventes : Jacques Houllmann. Abonnement : Monique Derégard. Petites annonces : Véronique. N° de commission paritaire 61630. Dépôt légal : 4^e trimestre 1982. Ce numéro 9 F. Abonnements : France 375 F (48 numéros), Etranger 520 F (48 numéros). Belgique 3 040 FB (48 numéros). Imprimerie : SNIL, 2, rue Chaptal, 93600 Aulnay-sous-Bois. Les manuscrits et documents non insérés ne sont pas rendus.

Essai

8



Exclusif : le premier essai de la Honda 1100 F. Une moto qui surclasse bien des routières existantes (par Y. Belleville et Ch. Delahaye, photos F. Beau).

Vitesse

18



Un retour sur la Coupe Yamaha 1982, et le programme de la coupe 83 (par Philamand).

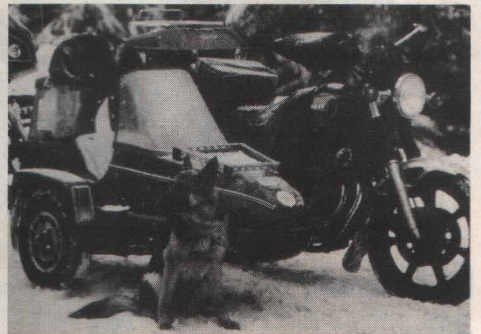
Présentation

24

Prise de contact exclusive : la 550 Kawasaki G.T. Une moto toute nouvelle, ultime évolution d'un modèle déjà célèbre (par Ch. Delahaye, photos Philamand et P. Leguevaques).

Balade

30



La Croisière Blanche Lubrifilm : une balade pour courageux, loin de la chaleur de l'Afrique, dans la neige de Villard-de-Lans ! (par E. Glain).

Essai

Une moto qui continue d'évoluer : la 250 IT Yamaha (par X. Audouard, photos P. Boulland).

Dakar

48

Le 5^e Paris-Dakar est terminé. Nos envoyés spéciaux font le point, avec ceux qui l'ont couru. Auriol, Drobecq, Joineau, Kirkpatrick, Marie Ertaud, Sabine et les autres s'expliquent (par X. Audouard, G. Roy et Ph. Michel, photos P. Boulland, G. Roy et Ph. Michel).

Divers

Informations générales (p. 29 et 32), vitesse (p. 34 et 35), régionales (p. 44 et 45), vertes (p. 46 et 47) ; mototrok (p. 36 et 37) ; petites annonces (p. 61 et 62).

par Y. Belleville, photos : F. Beau

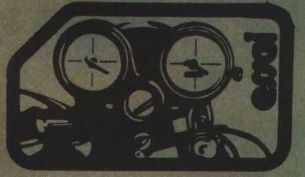
LE 4 PAT' N'EST PAS MORT

*Une moto aux origines prestigieuses, un savant cocktail de 900 Bol d'Or et de 1100 R.
Les bonnes recettes font-elles toujours les grands plats ?*

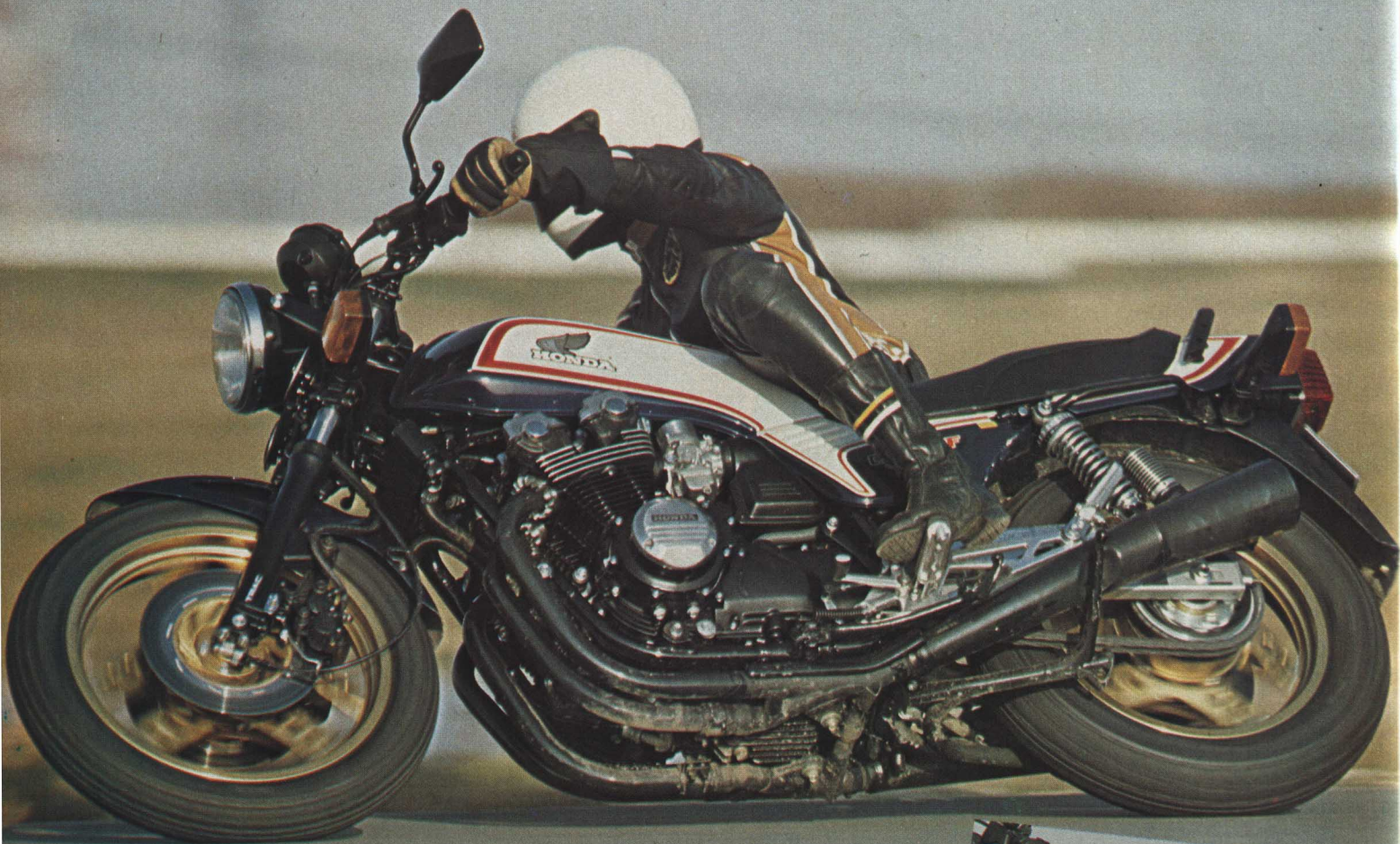
Entrez dans la légende



ESSAI HON



HONDA 1100 F



Il est peu de motos à avoir de tels ancêtres. Depuis la première CB 750 « Dream » en 1969, suivie de nombreuses versions, sans cesse améliorée, jusqu'à la 900 « Bol d'Or », ce type de moto à marqué les années soixante-dix.

Tous les grands constructeurs se sont servi de ce concept pour travailler. La 1100 super Bol d'Or en descend en ligne directe, rentrant dans la catégorie des grosses, des 1100 super sport ou GT, à la frontière de la piste et de la route. Car il ne faut pas oublier non plus que le quatre pattes à fait les beaux jours des circuits, avec le « Daytona », sur le circuit du même nom ou, au Bol d'Or ressuscité, avec les légendaires Japauto, truant les victoires en endurance. Quand apparut la 900, issue de la piste, on l'appela Bol d'Or. Puis vint le 1062 RCB, ce fabuleux moteur qu'adopta la 1100 R, leader incontesté des promos. Ce moteur est aujourd'hui offert à la Bol d'Or, la Super Bol d'Or.

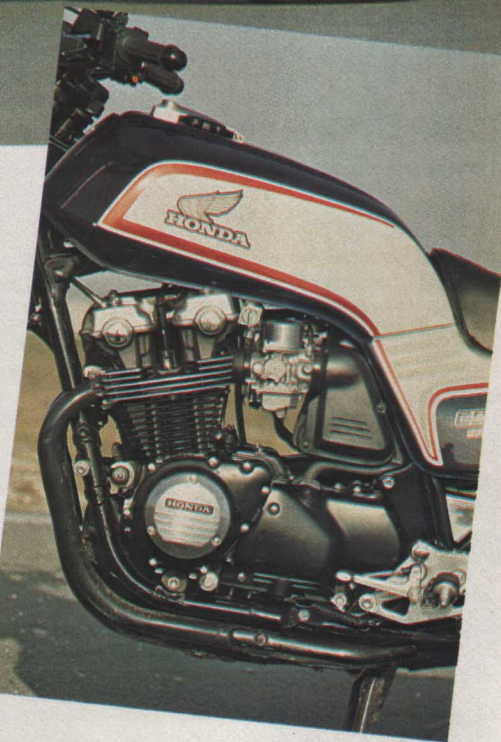
Un peu titre de mauvaise B.D., ce nom de Super Bol d'Or. Mais vous aviez une meilleure idée ? CB 1100 F, ça fait un peu triste et puis, comme tout le monde va l'appeler 1100 Bol d'Or, on n'en parle plus. Pourquoi cette moto ? Facile à répon-

dre. Parce que Suzuki GSX 1100 E et Kawasaki GPZ. Chez Honda, rien de comparable. La Gold Wing pour le vrai tourisme, la 1100 R pour la vraie course, la CBX Pro-Link pour le prestige, reste la Bol d'Or, qui fait figure de petite. Il fallait combler ce vide ; mais pourquoi si tard. Pour ne pas faire de l'ombre aux autres modèles peut-être, parce que plus personne ne croyait à cette classe peut-être aussi. Seulement, chez les concurrents, ces modèles se vendent bien. Très bien même, et ils sont un des éléments moteurs de leur développement. Et comme ils en avaient tous les éléments, il a été assez facile de faire cette moto.

Le jeu des sept erreurs

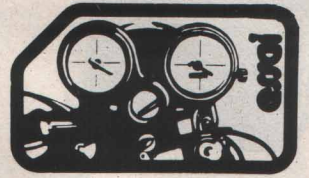
« C'est un moteur de 1100 R ? » Oui et non. « C'est la partie-cycle de la 900 Bol d'Or ? » Oui et non. En fait, on ne pouvait faire aussi bien qu'avec la 1100 R et vouloir la vendre beaucoup moins cher et conserver telle quelle la partie-cycle de la 900, laquelle n'était pas toujours exempte de critiques, et lui adjoindre une quinzaine de chevaux supplémentaires. Il a fallu composer.

D'abord le moteur. C'est bien le 1062 connu avec des cotes super-carrées (70 mm x 69 mm) mais il a un taux de compression légèrement inférieur à celui de la R : 9,7 à 1 contre 10 à 1. Ceci, des échappements et des carburateurs différents, explique les cinq chevaux de différence : 110 contre 115. En revanche, on les trouve 500 tours plus tôt et le couple reste le même, avec la respectable valeur de 9,9 mkg, toujours le plus fort de sa catégorie. Toujours autant de soupapes (16), mais pas de tendeur de chaîne de distribution automatique, un filtre à air articulé comme sur la R, l'embrayage de la 900 mais avec des ressorts renforcés et une boîte en net progrès. Conscients des problèmes qu'engendrait un mauvais verrouillage de la troisième sur la 900, les ingénieurs japonais ont modi-



fié le rapport de rotation entre l'axe de sélecteur et le tambour de sélection, réduit les tolérances d'usinage, rapprochant ainsi les pignons et crabots, assurant un enclenchement plus rapide et plus sûr. Par la même occasion, le traitement de certains engrenages a été renforcé et le pignon de cinquième a été plus largement dimensionné. Certaines de ces modifications se retrouvent d'ailleurs sur la version 83 de la 1100 R qui gagne aussi en puissance. Les rapports internes de boîte, de transmission primaire sont les mêmes. Seule la transmission finale d'origine est plus courte : 17 x 41 contre 17 x 39, pour répondre à l'absence

On peut aller très loin sur l'angle, et avec beaucoup de facilité. Mais gaffe aux pneus d'origine. Suffisants sur la route, ils sont limités sur un circuit. Jolie déco, look production, une moto de course, une finition de show-bike, une moto de tous les jours.



de carénage, à la légère diminution de puissance et aux moindres nécessités en vitesse de pointe. Comme sur la 900 et contrairement à la R, le moteur est monté sur silent-blocs mais « guidé » à l'avant par des biellettes fixées sur une partie manchonnée sur les tubes descendant du berceau. Pour finir, notons que si un radiateur d'huile a été conservé, il y a un litre d'huile en moins dans le circuit que sur la R (3,5 l contre 4,5 l), le moteur étant mieux aéré du fait de l'absence de carénage et un déflecteur intégré au garde-boue avant forçant l'air sur le radiateur. Le programme s'annonce bien, mais comment la partie-cycle va-t-elle assurer ?

La combinatoire

Nous reviendrons plus tard sur ce nom barbare qui a plus souvent cours dans les manuels de math, mais qui, nous le verrons, s'applique aussi au sport qui consiste à trouver le bon compromis en matière de suspension. Mais avant de rentrer dans les détails, dégrossissons.

La 900 avait des problèmes de stabilité à haute vitesse. Tout le monde y était allé de sa petite explication : pneus, suspensions (classique), bras oscillant (tiens, tiens), serrage dudit bras (à vérifier souvent) et même les roues Comstar. Des essais faits par un manufacturier de pneus aux Etats-Unis avaient prouvé que la stabilité de la 900 était grandement améliorée par la monte de jantes coulées. C'est d'ailleurs le cas de la 1100 F aujourd'hui là-bas. En Europe, nous héritons de roues Comstar nouveau modèle, du même type que celui adopté sur la turbo ou sur la 1100 R et qui n'a eu à subir aucune critique. De 19" à l'avant et 18" à l'arrière sur la 900, nous passons à 18" à l'avant et 17" à l'arrière, avec des largeurs de jantes respectables recevant des pneus largement dimensionnés. Là où la maniabilité et la consommation y perdent, la sécurité et le confort y gagnent. Notons toutefois qu'à l'heure actuelle, le choix de gomme en 17" est encore bien limité. Les roues et pneus, réglés.

Le bras oscillant ? Remplacé par un élément en tube de section rectangulaire dont la résistance à la torsion est de 20 % supérieure à l'ancien bras de la 900. Il est toujours monté sur roulement à aiguille. La tension de la chaîne (autolubrifiante) est assurée par un système simple et directement inspiré de celui existant en endurance.

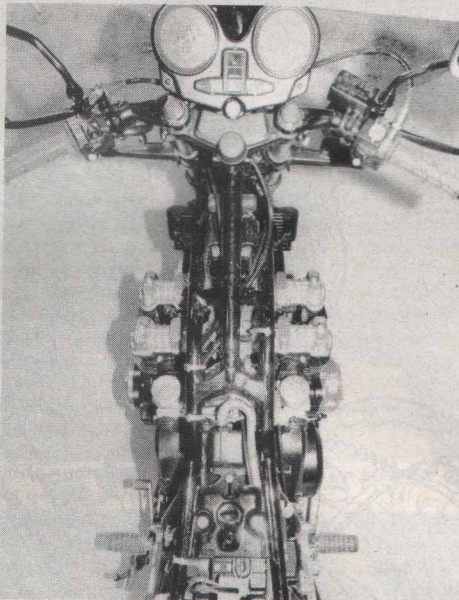
Le cadre, dans son ensemble, est celui de la 900. Cependant, outre le moteur mieux fixé, la colonne de direction est plus longue de 28 mm. La fourche a des tubes plus gros (39 mm contre 37) et reçoit un pontet juste au-dessus du garde-boue. La chasse gagne 5 mm, un degré d'angle, et l'empattement est allongé de 5 mm également (toujours par rapport à la 900). Elle a, en revanche, le même poids que la 900 F2 : 243 kg à sec, ce qui en fait tout de même dix de plus que sur la 1100 R, mais ces dix kilos à gagner valent très cher. On retrouve toujours le même tableau de bord, les mêmes commandes, le même guidon, et la même ligne, avec une décoration modifiée, toujours vingt litres dans le réservoir, mais 3,5 litres de réserve (soit un de plus) et une barre de maintien pour le passager. Les rétroviseurs sont très bien situés et restent parfaitement nets quel que soit le régime. L'avertisseur est un peu faible en regard des performances.

Pour finir, un petit tour par les magnifiques platines supportant commandes au pied, pots et repose-pied, le tout dans de l'aluminium coulé du plus bel effet.

La combinatoire (bis)

On y vient. Il y avait tellement à dire sur le reste que vous avez bien failli échapper à ce qui est un des éléments (commerciaux, techniques, princi-

paux ?) importants de cette moto : le réglage des suspensions. Vous voulez du service à la carte ? Vous êtes servi. La combinatoire, c'est, selon Robert (le petit), l'analyse systématique des combinaisons possibles. Prenez du papier et un crayon, je ne répéterai pas. A l'arrière, possibilité de réglage des ressorts : cinq. Jusque-là, ça va et on comprend à peu près comment ça marche : plus on charge, plus il faut durcir. Réglage de l'amortissement en compression : deux. Là, il faut plus se méfier, mais ça se comprend encore facilement. Donc, déjà cinq fois deux égal dix. Réglage en détente : trois. Attention, ça marche à l'envers. Si on charge plus, il faudra plutôt diminuer l'amortissement dans ce sens pour permettre à la roue de « remonter », mais pas trop pour lui éviter de rebondir. Nous en étions à dix multiplié par trois égal trente. On passe devant. Détente de la fourche réglable sur le dessus de chaque tube. Très facilement. Mais ça fait trois positions. Trente fois trois égal quatre-vingt-dix. Plus quatre possibilités de réglage de l'anti-plongée. Quatre-vingt-dix fois quatre égal trois cent soixante. A faire de chaque côté : multiplier par deux, égal sept cent vingt combinaisons. Et ça n'est pas fini : ajuster l'air



Une vue inhabituelle de l'épine dorsale. On voit l'étréitesse du cadre au niveau du passage des jambes du pilote.

dans la fourche (par une seule valve, heureusement) à l'infini entre 0 et 0,6 kgm², vérifier la pression des pneus, l'alignement de roues et on file s'acheter un micro-ordinateur avant de craquer.

En pratique, ça n'est pas aussi compliqué. D'abord parce que le manuel du parfait utilisateur de Super Bol d'Or vous donne des indications, ensuite parce qu'il n'y a pas lieu d'essayer toutes les combinaisons avant de trouver le bon compromis. En fait, on finit toujours par atterrir sur les valeurs moyennes en amortissant un peu au-dessus de la moyenne en suspension et on s'en accomode fort bien quelles que soient les circonstances. Alors, à quoi bon toutes ces possibilités ? Remarquez, on pourrait dire la même chose concernant le réglage des diverses commandes quand on voit le petit nombre d'utilisateurs qui y prêtent le moindre intérêt. Pourtant, chacun a sa morphologie propre qui requiert une adaptation de la machine particulière. De même, pour la conduite et les styles de revêtement différents que l'on est amené à adopter et à rencontrer sur un même parcours, du chemin vicinal à l'autoroute. Aucune voiture n'offre de telles possibilités ; pourtant,

personne ne s'en plaint. Pour la moto, le débat reste ouvert.

Tout cet exposé reste bien théorique. Gamme, marketing, cocktail, description, au fait, cette moto roule. Et vite et bien.

Vous avez dit Bol d'Or ? Comme c'est super...

Passons sur la mise en route. Sans problème. Béquillage, antiviol, tout est naturel. La selle est un peu haute et les manœuvres à l'arrêt demandent de l'attention, alors que les évolutions à basse vitesse demandent du muscle, sûrement à cause du gros pneu avant. Les deux premières vitesses manifestent parfois un peu bruyamment leur verrouillage, mais toutes se passent aussi facilement, que la chaîne soit correctement tendue ou non, que l'on se serve de l'embrayage ou non. Celui-ci a une commande un peu ferme et a trop souvent tendance à brouter quand le moteur est monté en température. A ce sujet, on peut d'ailleurs regretter, outre l'absence d'une jauge à essence, qu'il n'y ait pas de thermomètre d'huile au tableau de bord. On pourrait en effet savoir si le moteur est bien monté en température et si on peut « tirer » sur les rapports sans craindre de le faire sur une mécanique trop froide, d'autant plus qu'il y a un gros radiateur d'huile, et qu'en hiver, il est possible qu'il se montre trop efficace. On met bien des thermomètres sur les moteurs à refroidissement liquide alors que tout est automatique grâce aux thermostats.

Donc, en ville, les évolutions sont un peu entravées par la hauteur de selle, la lourdeur relative de la direction, mais aussi par un rayon de braquage un peu restreint et un freinage manquant d'attaque. Mais heureusement, il y a la fantastique souplesse du moteur pour sauver l'ensemble et faire bien vite oublier tous les désagréments cités plus haut.

Mais c'est plutôt la reine des grands espaces. Jusque-là, on n'avait guère éprouvé le besoin de monter les rapports au-delà de 4 000 tours. Voilà qui est fait, et là, changement de caractère. Dès le cap des 6 000 passé, c'est une vraie bombe. Soit le pneu patine, sur mauvais revêtement, soit l'avant se lève. Parfois beaucoup, mais le plus souvent on sent seulement la moto se déléster. Il aurait même été bienvenu qu'un petit amortisseur de direction placé très, très près de la colonne fige quelque peu les réactions qui se font sentir à l'avant à ces moments précis. D'autant plus qu'avec cette nouvelle colonne de direction et le pontet monté entre les deux fourreaux, tout est rigide, et la moindre réaction est transmise dans les bras. Ce n'est pourtant qu'un détail qui améliorerait le confort car ça n'a que peu d'influence sur la tenue de cap.

Si elle est lourde au ralenti, elle devient remarquablement maniable après. Et à toutes les allures. Maniable et facile à placer, gardant bien son cap et n'occasionnant pratiquement jamais de loupements désagréables comme c'était le cas avec la 900. Il faut bien sûr que l'accord des suspensions soit bien réalisé, mais même si ça n'est pas le cas, il faut vraiment pousser la moto dans ses derniers retranchements pour commencer à en entrevoir ses limites. Le confort est excellent, et on pourrait soutenir des moyennes étonnantes sans fatigue s'il n'y avait la pression du vent, qui se fait sentir à la longue, malgré une position assez effacée imposée par le guidon assez plat et les commandes très en arrière.

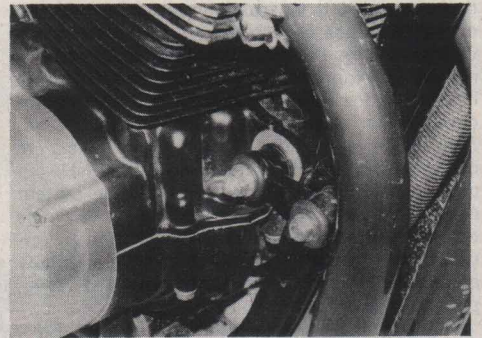
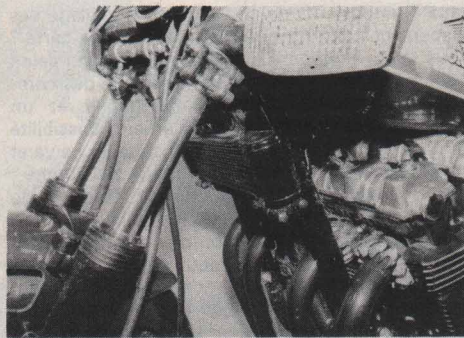
Même sur les routes les plus défoncées ou tortueuses, le bilan est positif. Les suspensions encaissent bien, et la réserve de puissance permet de jouer à plaisir. La garde au sol est très bonne. Les vibrations

quasi inexistantes, passé 4 000 tours. Le duo est plus qu'envisageable, le passager n'ayant pas les pieds trop haut, disposant d'assez de selle et surtout d'une barre de maintien très pratique. Il faut seulement se méfier des départs façon boulet de canon, car passé 6 000 tours, la moto déleste inmanquablement.

Alors, tout va bien ? Non, car il reste un point perfectible, c'est celui du freinage. Dans l'absolu, il est efficace. Surtout si on tire fort sur la poignée. Très fort, et même beaucoup trop pour une machine de tourisme. Et encore, il manque d'attaque et semble faiblir en fin de freinage. Si on le sollicite trop, sur un circuit, par exemple, il trouve un temps un bon équilibre entre attaque et efficacité, puis la poignée vient finir par buter sur le guidon, prenant trop de garde. Ce sont de nouveaux disques dont la conception ne semble pas devoir être mise en cause. Le problème semblerait plutôt venir, encore une fois, des plaquettes adoptées, trop dures. En revanche, rien à dire sur l'anti-plongée ou le frein AR qui remplissent bien leur rôle.

Sur circuit ?

On serait tenté de dire que vous vous êtes trompés de porte, qu'il existe la CB 1100 RC. Pourtant, par rapport à la concurrence, cette Bol d'Or a des atouts. Qu'en est-il ? Pour le savoir vraiment, il faudrait tout d'abord changer les pneus. Relativement suffisants sur route ouverte, ils sont dépassés sur circuit. Longs à chauffer, ils n'acquiescent jamais une adhérence suffisamment rassurante, décrochent fréquemment et souvent avant la limite qu'impose la garde au sol (expérience vécue...). Pourtant, en quelques tours à Carole, avec comme base de référence ni plus ni moins que Vieira et sa très rapide 1100 R des promos, la 1100 F a montré des qualités étonnantes. Tant en accélération qu'en tenue de cap dans la parabolique ou que, dans une moindre mesure, au freinage, la F ne faisait pas pâle figure devant la R. Dépassée, bien sûr. Mais pas larguée. Affaire à suivre, donc, quand on voit la différence de prix à l'achat et en cas de chute...



A gauche, un radiateur d'huile monté souple, un déflecteur à l'arrière du garde-boue, une culasse bien dégagée derrière les oreilles, voilà qui doit empêcher tout problème de surchauffe. A droite, le moteur est relié à l'avant par deux biellettes de part et d'autre du cadre. Le montage du moteur est donc très souple, le reste se faisant sur silent-bloc. Cependant, grâce à ces biellettes, il ne peut se déplacer dans tous les sens et reste solidaire « géométriquement » du cadre. Au premier plan on voit les pots chromés noir mat.

Le moteur de la 1100 F est directement dérivé des travaux effectués en endurance sur diverses versions du 4 cylindres 750. C'est pour cela que l'on y trouve des côtés modernes tels que les deux ACT et les seize soupapes, mais aussi une transmission primaire à deux étages, un peu lourde, un peu archaïque. Contrairement à la 1100 R, la tension de chaîne de distribution n'est pas automatique.

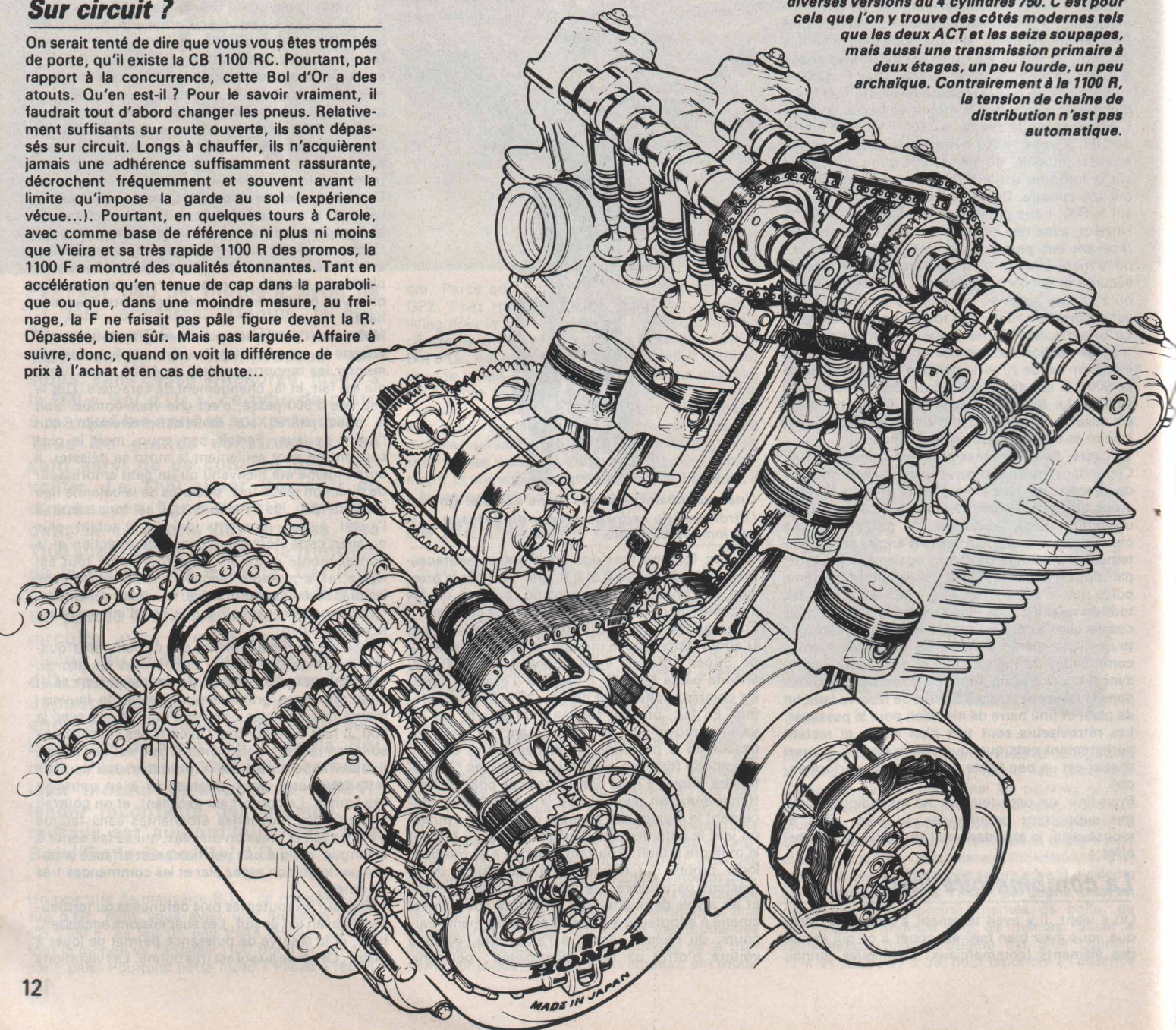
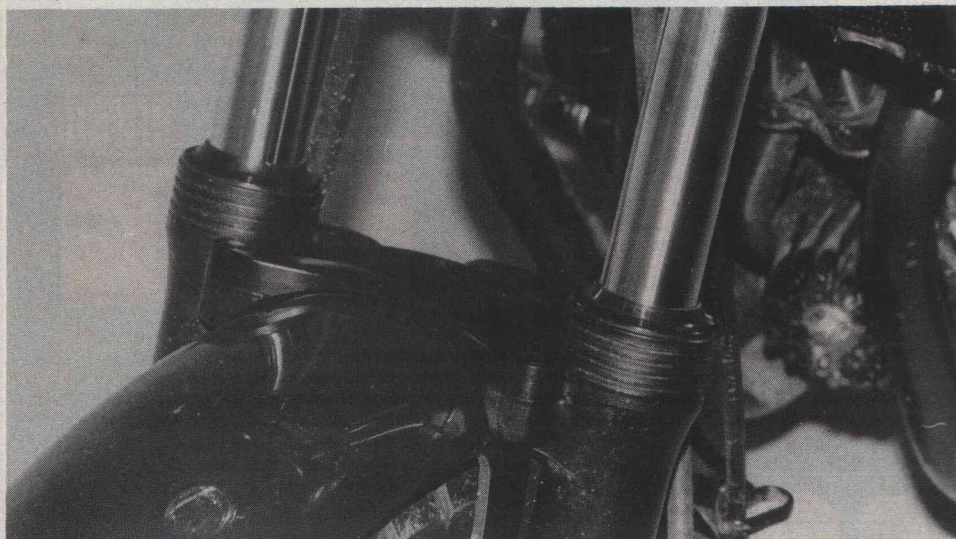
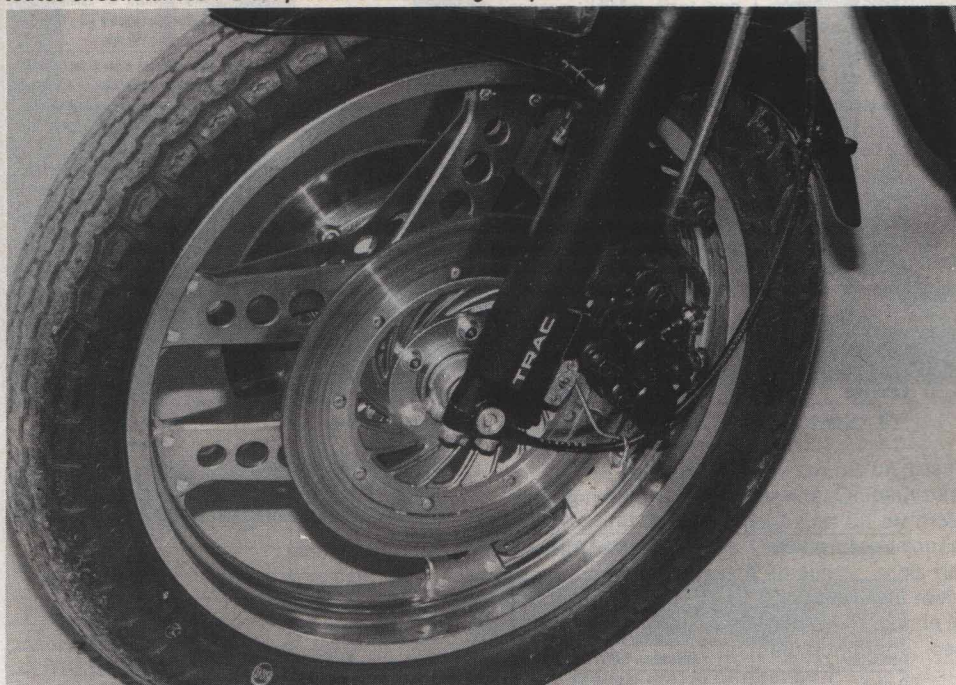




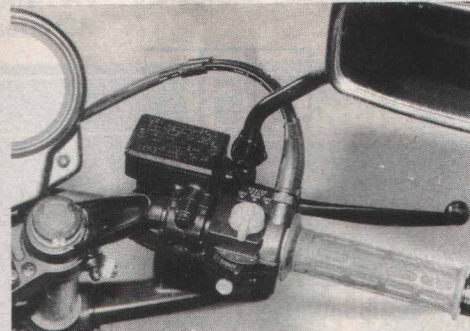
Tableau de bord connu, commandes de même, nouveaux rétroviseurs totalement exempts de vibrations. Sur le dessus des tubes de fourche ce ne sont pas des bouchons mais des boutons de réglage de l'amortisseur agissant sur la détente.



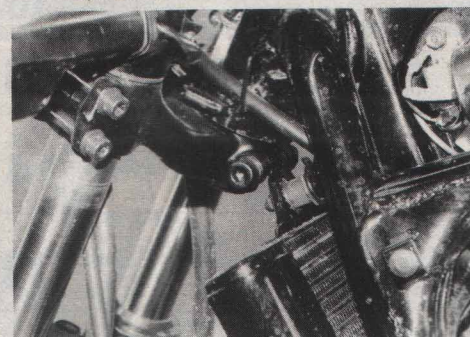
Ce petit pontet sur le dessus du garde-boue ne rigidifie nullement la fourche. Est-ce un bien en toutes circonstances ? C'est plus une affaire de goût qu'une certitude.



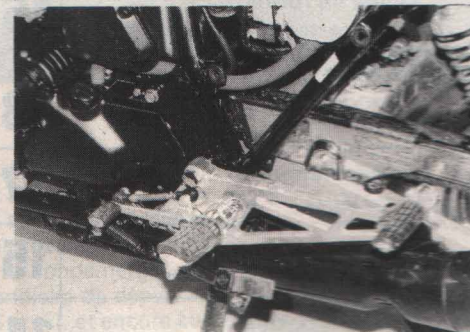
Façon 1100 R, avec nouvelles roues et anti-plongée. Un gros pneu tel que celui-là supportait un freinage un peu agressif, d'autant plus que l'anti-plongée est vraiment efficace.



Guidon réglable. A vérifier souvent car il se desserre. C'est dangereux, pas très facile à accorder entre les deux côtés, et préjudiciable au réservoir en cas de chute car les butées sont trop faibles.



Le très sérieux té inférieur démontable. On voit bien l'allongement de la colonne de direction et le déport des fixations vers le haut pour ne pas entraver le débattement.



Nous n'avons pas résisté au plaisir de vous montrer ce superbe travail plus en détail. Repose-pied, platine, sélecteur, tout alu et un jeu de biellettes justement sans jeu.

HONDA CB1100F

32 743 F

clés en main

Garantie : 1 an, pièces et M.O. kilométrage illimité.
Coloris : blanc avec rouge ou bleu.
Importateur : Honda France.

150

Présentation Toutes les têtes se retournent...	17
Equipement Très complète, on regrettera peut-être au moins un saute-vent et un porte-paquets	17
Aspects pratiques En dehors du casse-tête qui représente le réglage des suspensions, c'est très bien	16
Agrément moteur Une souplesse et un coffre sidérants	16
Transmissions La boîte va assez bien, mais l'embrayage broute parfois	14
Aptitude citadine Un peu trop lourde de l'avant et trop haute de selle pour être parfaite	13
Confort Position agréable et très bonnes suspensions ; reste le vent...	15
Tenue de route Sauf si on exagère, le bilan est très positif	15
Freinage N'a pas assez d'attaque et demande trop d'effort	13
Performances Au top-niveau	17
Aptitude au duo Très bonne ; attention au wheeling...	15
Consommation Vous avez voulu une 1100...	14
Coût Moins cher qu'une 1100, mais plus que la concurrence.	13

Modèle	Cylindrée	Cycle	Cylindres	Puissance	Couple	Poids à sec	Transmission secondaire	Maxi assis	Maxi couché	400 m D.A.	Consommation moyenne	Prix clé en main
Honda CB 1100 F	1 062	4	4	110 ch à 8 500 tr/mn	9,9 mkg à 7 500 tr/mn	243 kg	chaîne	221	225	11"8	7,4 l	32 743 F
Kawasaki GPZ 1100	1 082	4	4	109 ch à 8 500 tr/mn	9,7 mkg à 7 000 tr/mn	236 kg	chaîne	220	227	11"75	7,5 l	31 516 F
Suzuki GSX 1100 E	1 074	4	4	111 ch à 8 700 tr/mn	8,9 mkg à 6 500 tr/mn	237 kg	chaîne	220	227	11"57	7,3 l	28 245 F



1 segment 13011 MG5 004 110,31
1 piston complet 13101 MG5 670 114,05
1 culasse nue 12010 MG5 670 3 879,10

Les prix indiqués sont hors-tax.

1 embiillage complet 13000 MA3 000 2 996,58
1 tube de fourche 51410 MG5 671 422,42
1 paire d'amortisseurs AR 52400 MG5 611 969,75 (x2)
1 réservoir 175 A1 MG5 610 ZA 1 842,57
1 selle 77100 MG5 610 877,05
1 garde-boue AV 61100 MG5 670 ZA 302,75
1 jante AV nue 44650 MC7 305 1 162,17
1 maître-cylindre AV 45500 MA7 006 581,85
1 sélecteur 24720 445 840 239,12
1 pédale de frein AR 46500 445 840 315,48
1 alternateur complet 31100 MG5 005 1 706,80
1 clignotant AV complet 33400 438662 194,10
1 compteur 37200 422 613 869,35
1 compte-tours 37250 422 602 534,15
1 silencieux échappement 18315 MG5 620 1 077,60
+ 18,60 % TVA

MOTEUR	
Type	SC 11 E quatre cylindres en ligne face à la route, quatre temps, refroidi par air
Distribution	Double A.C.T. entraîné par deux chaînes silencieuses, quatre soupapes par cylindre
Cylindrée	1 062 cm ³
Alésage et x course	70 mm x 69 mm
Rapport volumétrique	9,7 à 1
Puissance maxi	110 ch (81 kw) à 8 500 tr/mn
Couple maxi	9,9 mkg (9,7 mdaN) à 7 500 tr/mn
Régime maxi	9 500 tr/mn
Alimentation	4 carburateurs à dépression Keihin CV ϕ 33 mm
Lubrification	Carter humide, sous pression, radiateur d'huile
Mise en route	Electrique uniquement
TRANSMISSION	
Transmission primaire	Moteur - arbre intermédiaire, par chaîne silencieuse, rapport : 1,000 à 1 (28/28), puis arbre intermédiaire - boîte de vitesses, par engrenage à taille droite, rapport : 2,041 à 1 (49/24)
Embrayage	Multidisque en bain d'huile
Boîte de vitesses	5 rapports
1 ^{er} :	2,533 (38/15) 39,5 %
2 ^e :	1,789 (34/19) 56 %
3 ^e :	1,391 (32/23) 72 %
4 ^e :	1,160 (29/25) 86,2 %
5 ^e :	1,000 (27/27) 100 %
Transmission secondaire	Par chaîne autolubrifiée 530 ; rapport : 2,411 (41/17)
EQUIPEMENT ELECTRIQUE	
Générateur	Alternateur 260 W à 5 000 tr/mn
Batterie	12 V. 14 Ah
Allumage	Transistorisé, batterie-bobines

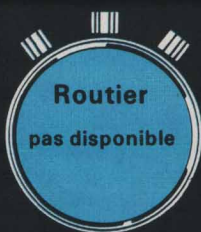
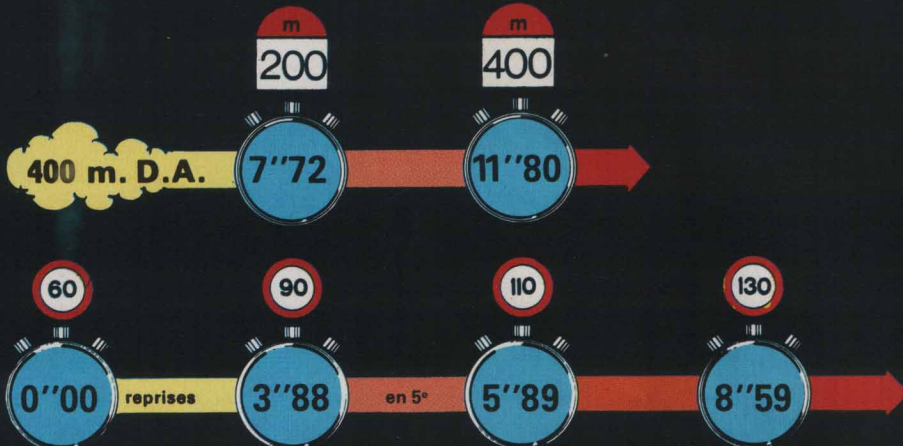
PARTIE - CYCLE	
Projecteur	H4 rond
Cadre	Double berceau tubulaire
Direction	Sur roulements coniques
Chasse	120 mm ; angle : 28°30
Suspension AV	Fourche télescopique (ϕ 39 mm) à assistance pneumatique (10, à 0,6 kg/cm ²) et réglage d'amortissement en détente (3) ; système anti-plongée réglable (4) ; débattement : 150 mm
Suspension AR	Oscillante avec bras en acier à section carrée, sur roulements à aiguilles, 2 combines oléopneumatiques réglables en détente (3), compression (2) et tarage du ressort (5) ; débattement : 110 mm
Frein AV	Double disque à ϕ 276 mm et étriers à 2 pistons parallèles ; commande hydraulique
Frein AR	simple disque ϕ 296 mm et étrier à 2 pistons parallèles ; commande hydraulique
Roues	Comstar anodisées or ; AV : 2,50 x 18 ; AR : 2,75 x 17
Pneus	Dunlop Tubeless, AV : 110/90 V18, AR : 130/90 V17
CAPACITES	
Réservoir d'essence	20 litres dont 3,5 l de réserve
Carter moteur	3,5 litres
DIMENSIONS ET POIDS	
Longueur	2 220 mm
Largeur	805 mm
Hauteur de selle	820 mm
Empattement	1 520 mm
Garde au sol	145 mm
Poids à sec	243 kg
Poids en ordre de marche	264 kg
Répartition des masses	AV : 127 kg ; AR : 137 kg

PERFORMANCES A MONTLHERY

Maxi assis



Maxi couché

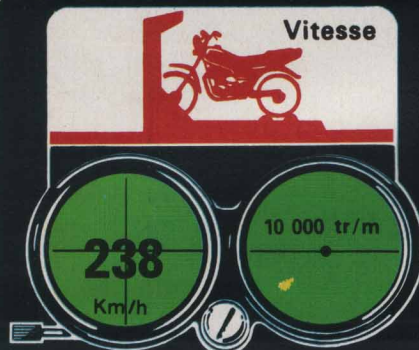


Conditions

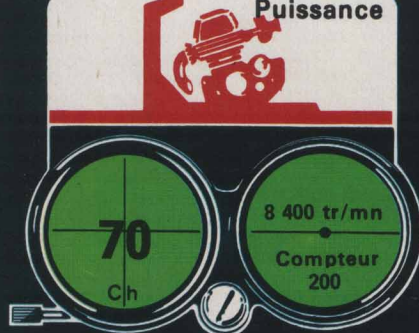
Temps : clair. Température : 4°. Vent : 0 à 2 m/s.
Piste : sèche.
Kilométrage : 900 km. Pneus : origine. Pressions : standard. Suspensions : AV. : 0,6 kg/cm² ; AR : dét. (2), compression (2), ressorts (3).

BANC

Vitesse



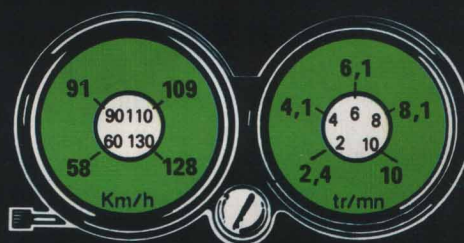
Puissance



CONSOMMATION



ETALONNAGE



Observations

Les maxis n'ont pas été réalisés sur l'anneau, celui-ci étant trop « impressionnant » à de telles vitesses. Mais ils peuvent tout de même servir de référence par rapport à la concurrence, car ce que les autres avaient pu perdre sur l'anneau, la 1100 F l'a perdu du fait d'un moteur insuffisamment libéré. On estime que cette libération commence vraiment après 3 000 km. Sachez aussi qu'aux USA, la 1100 F a été créditée de 11''13 aux 400 m... avec un meilleur revêtement, une température plus clémente et un moteur plus « vieux ». Reste que le nôtre n'a pas des temps trop éloignés de ceux obtenus avec une 1100 R.



CONCLUSION

La Bol d'Or a connu un grand succès qui ne s'est pas démenti au cours des ans. On peut parier sans grands risques que cette super Bol d'Or va en connaître un au moins aussi grand. Elle se place d'emblée dans le peloton de tête des 1100 de grand tourisme rapide à tendance sportive. Bien sûr, il reste quelques détails à améliorer, mais rien de fondamental. Ça n'est ni une grosse 900, ni une 1100 R du pauvre. Son seul réel handicap de départ se situe au niveau du prix qui est sensiblement supérieur à celui de la Suzuki, et encore au-dessus de celui de la Kawasaki. C'est un peu dommage, car elle ne manque pas d'attraits, mais justifient-ils pleinement la différence ?...



Contre

Freinage perfectible
Direction lourde à basse vitesse
Hauteur de selle

Pour



Présentation
Finition
Performances
Agrément moteur
Confort