

HONDA CB1100 2013

Publication :

L'essentiel : Superbement réalisée et revendiquant une forte personnalité, la CB1100 associe le style classique Honda avec des performances contemporaines. Le sublime quatre cylindres de la CB1100 a une prestance, une personnalité à lui seul.



Sommaire :

- 1 Introduction
- 2 Caractéristiques principales
- 3 Caractéristiques détaillées
- 4 Coloris
- 5 Accessoires
- 6 Caractéristiques techniques

1. Introduction

Honda, comme beaucoup d'entreprises, est tournée vers le futur. Mais elle garde aussi un œil -et un profond respect- sur le passé. C'est cette dualité qu'exprime la Honda CB1100, une machine qui associe originalité, fort caractère et sens aigu du design. Une machine qui offre également un équilibre précieux entre performance et une grande polyvalence.

Mais la CB1100 possède une autre qualité rare, presque intangible : une petite part de l'âme de LA moto originelle, la seule, l'unique et désormais mythique CB750 Four.

Depuis 1969, date de son arrivée sur le marché, la CB750 Four n'a de cesse que d'inspirer et d'influencer le monde de la moto. À l'époque, Soichiro Honda, ingénieur avant tout, entendait prouver que les deux roues motorisés ne se limitaient pas à des cyclomoteurs ou à des bicylindres de moyennes cylindrées. Une vision qui a rapidement pris la forme d'un 4 cylindres 4 temps simple arbre à cames de 749 cm³, 67 ch à refroidissement par air, le tout abrité dans une partie cycle toute aussi inspirée avec -autre première mondiale- un frein à disque à commande hydraulique à l'avant...

Le succès de la CB750 Four fut immédiat, marquant la naissance de la catégorie des grosses cylindrées et établissant un cahier des charges qui servira de référence pendant des décennies.

Le monde de la moto a profondément évolué au cours des 50 dernières années, depuis l'apparition de la CB92 Benly, la toute première CB. Les utilisateurs de deux roues motorisés ont également beaucoup changé : alors que certains aspirent toujours aux performances les plus absolues, d'autres avancent des raisons différentes pour posséder un deux roues.

Ainsi, les uns apprécient de se tourner vers le passé, vers des machines qu'ils auraient aimé posséder étant jeunes mais qui leur étaient inaccessibles à l'époque.

D'autres recherchent des machines aux performances actuelles mais aux formes classiques, comme une sorte d'héritage. Enfin, certains veulent juste une machine conçue et fabriquée avec soin, qui mêle efficacité d'aujourd'hui et sens de l'histoire passée.

Point commun à tous, le plaisir qu'ils affirment à posséder et piloter leur propre machine. Sans oublier la notion de fierté. Car il n'échappe à personne qu'une moto est un objet très personnel qui va bien au-delà d'un simple moyen de transport. C'est l'essence même de la CB1100, comme le confirme l'homme à qui l'on doit sa création :

Mr Mitsuyoshi Kohama, Chef designer, CB1100

« Il fallait que ce soit un moteur à air... »

« Un motard apprécie la vigueur d'une accélération, tout comme il apprécie un style moderne qui traduit les performances de sa moto. Mais la moto ne se résume pas à cela. Je me suis mis à penser à cela lorsque je suis retourné au Japon après plusieurs années en Europe. C'est à cette époque que j'ai commencé à faire quelques esquisses... »

Les pneumatiques, le moteur, la partie cycle, le réservoir, la selle... J'ai réfléchi à la manière d'agencer tous ces éléments harmonieusement pour créer un ensemble parfait. Je voulais créer une belle machine, l'une de celles qu'un artisan aurait pu faire à la main. Mais aussi une machine qui soit accessible et facile à piloter par tous...

‘Mais alors pourquoi avoir retenu un moteur à air alors que vous saviez que les performances ne seraient pas optimales ? Et vous avez intérêt à répondre de manière convaincante !’

C’est le genre de questions auxquelles j’ai eu à faire face lorsque nous avons commencé le développement de la machine. Et c’est un point de vue que je pouvais comprendre : partir avec d’un moteur à air pouvait sembler « passéiste » pour les gens de Honda, ceux-là même qui ont toujours mis en avant le refroidissement liquide, synonyme de performances maximales...

Lorsque l’on m’a demandé de justifier mon choix, j’ai simplement dit : « La seule raison est que beaucoup de motards apprécient les moteurs à air ». Personnellement, j’aime le cliquetis métallique de ces moteurs lorsqu’ils refroidissent. Un moteur de moto devrait être rempli d’huile, pas d’eau. Le simple fait de regarder les ailettes de refroidissement m’inspire...

Et il y a quelque chose de spécial avec un moteur à air, des sensations que l’on ne retrouve pas avec le moteur à refroidissement liquide d’une sportive par exemple. Pour moi qui suis motard et amoureux de la moto, un futur sans moteur à air ne serait pas réussi. Et j’étais sûr de ne pas être le seul à penser de la sorte !

Finalement, en partant de mes croquis, cette machine qui défie toute logique et qui ne demande qu’à rouler est devenue une réalité ; Nous avons exposé le concept de la CB Four au Salon de Tokyo en 1999 et j’ai été particulièrement touché de l’accueil qu’elle y a reçu... En 2007, lorsque nous avons voulu créer une machine qui soit encore plus proche des attentes des amoureux d’authenticité, nous avons présenté à Tokyo un autre concept, la CB1100F, celle-là même qui entre en production aujourd’hui sous le nom de CB1100 ».

2. Caractéristiques principales

Incontestablement marquées de la griffe Honda, les lignes de la CB1100 renvoient au passé. Le gros feu avant rond, le réservoir délicieusement formé (avec son aile Honda) ou les caches latéraux argentés épurés ajoutent de la substance à la machine. Quand à l’instrumentation analogique, la selle fine, l’échappement 4 en 2 en 1 ou encore les gardes-boue avant et arrière chromés, ils constituent la touche finale qui permet aux jeunes -et aux moins jeunes- de voir et surtout de « ressentir » l’esprit des motos d’autrefois.

Mais peut-être est-ce ce que l’on ne voit pas et qui est le plus important avec la CB1100 : elle représente la moto dans ce qu’elle est de plus élémentaire, avec un simple cadre double berceau en acier qui entoure le moteur tandis qu’une fourche télescopique conventionnelle de \varnothing 41 mm et deux combinés amortisseurs assurent le confort. La position de conduite est droite et naturelle, constituant une plateforme idéale pour profiter du monde alentour. Simplement...

Dès le début, les hommes en charge du projet CB1100 ont décidé de « concevoir » cette machine plutôt que de la « dessiner ». En exploitant les caractéristiques de nombreux matériaux - métal, plastique, cuir ou caoutchouc - ils ont créé des composants à la fois esthétiques et fonctionnels avant de les réunir en un ensemble surprenant.

3. Caractéristiques détaillées

3.1 Motorisation

Le cœur de la CB1100 est incontestablement son majestueux 4 cylindres 16 soupapes et double arbre à cames en tête de 1 140 cm³. Refroidi à la fois par air (*via* des ailettes de 2 mm d'épaisseur, les plus fines jamais rencontrées dans la gamme Honda et pour lesquelles il a fallu développer une nouvelle méthode de production) et par huile (*via* un radiateur de 335 mm monté à l'avant), ce moteur est capable d'atteindre 8 500 tr/min avec une puissance maximale de 66 kW à 7 500 tr/min et un couple de 93 Nm à 5 000 tr/min.

Bien qu'indispensable pour générer des sensations, la puissance absolue obtenue au banc ne constituait toutefois pas une fin en soi : si le moteur s'avérait excitant à l'usage, alors le résultat serait un succès. Souplesse, puissance et couple disponibles partout et en quantité importante, voilà ce dont est capable le moteur de la CB1100. Nul besoin de flirter avec la zone rouge, il suffit d'accélérer et de profiter de la force tranquille du 4 cylindres 4 temps.

L'alimentation est assurée par une alimentation par injection électronique PGM-FI de \varnothing 36 mm dont l'efficacité garantit à la fois une consommation très faible (4 l/100 km selon les normes WMTC).

Au chapitre de la distribution, les deux arbres à cames entraînés par chaîne centrale agissent sur des soupapes de \varnothing 27 mm à l'admission et de \varnothing 24 mm à l'échappement. Un balancier d'équilibrage des vibrations secondaires assure un fonctionnement en douceur de l'ensemble mobile qui transmet sa puissance à la roue arrière via un embrayage à commande hydraulique, une boîte à 5 rapports et une chaîne au pas de 530.

3.2 Partie-cycle

Dynamique sans être une sportive. Confortable sans être une GT... Grâce aux qualités de son moteur et de sa partie cycle, la CB1100 revendique des capacités multiples. C'est une machine faite pour être pilotée et appréciée dans une grande variété de situations.

Classique dans son architecture, le cadre double berceau en acier offre 6 points de fixation au moteur, 4 rigides et 2 souples. Les suspensions sont confiées à une fourche télescopique conventionnelle de \varnothing 41 mm réglable en précharge, tout comme les deux combinés amortisseur arrière signés Showa qui agissent sur un bras oscillant réalisé à partir de tubes d'acier de section carrée. Réalisées en alliage d'aluminium puis peintes en argent, les jantes de 18 pouces chaussent des gommés de 110/80-18 et 140/70-18.

Comme toujours chez Honda, le freinage a été particulièrement soigné avec un système combiné-antiblocage C-ABS composé d'un double disque de \varnothing 296 mm associé à des étriers combinés Nissin à 3 pistons pour l'avant et à un disque de \varnothing 256 mm avec étrier simple piston combiné pour l'arrière.

Les dimensions restent contenues, notamment avec un empattement de 1 490 mm, un angle de chasse de 27° et une hauteur de selle de 795 mm qui rend la CB1100 particulièrement facile à vivre.

Enfin, le poids en ordre de marche 248 kg alors que la capacité du réservoir est fixée à 14,6 litres, dont 3,5 litres de réserve.

La forme ronde et la présentation analogique du compteur de vitesse et du compte-tours évoquent la mémoire des Honda d'antan. L'instrumentation est complétée par une jauge de carburant et une montre de bord alors que l'équipement d'origine comprend aussi une béquille centrale, des poignées passager ainsi que plusieurs points d'attache qui facilitent le transport des bagages.

4. Coloris

La CB1100 est déclinée en 3 coloris :

- Blanc Pearl Milky/ Caches latéraux Argent Eternal
- Rouge Glory /Caches latéraux Argent Eternal
- Noir Graphite / Caches latéraux Noir Graphite



5. Accessoires

La CB11000 peut être personnalisée grâce à une large gamme d'accessoires et d'équipements optionnels proposée par Honda :

- Poignées chauffantes
- Porte-paquets
- Top-case coordonné avec dossier passager
- Vis de réglage de fourche anodisées (or et rouge)
- Habillage d'instrumentation chromé
- Boitier de phare chromé

Les accessoires d'origines Honda sont soumis à des tests qualitatifs rigoureux et sont garantis 2 ans (garantie 2 ans si installés par un concessionnaire agréé lors de l'achat du véhicule).

Caractéristiques techniques CB1100 ABS (Type ED)

MOTEUR

Type	4 cylindres en ligne, 4 temps, double ACT et 16 soupapes, refroidi par air et huile
Cylindrée	1 140 cm ³
Alésage x Course	73,5 x 67,2 mm
Rapport volumétrique	9,5 à 1
Puissance maxi.	66 kW à 7 500 tr/min (95/1/EC)
Couple maxi.	93 Nm à 5 000 tr/min (95/1/EC)
Régime de ralenti	1 100 tr/min
Capacité d'huile	4,9 litres

ALIMENTATION

Type	Injection électronique PGM-FI
Diamètre de passage	36 mm
Capacité de carburant	14,6 litres (y compris témoin de réserve à 3,5 litres)
Consommation	4 l/100 km (Mode WMTC)

SYSTÈME ÉLECTRIQUE

Allumage	Transistorisé électronique
Calage de l'allumage	10° au ralenti
Bougie	NGK LMAR8A – 9S
Démarrage	Électrique
Batterie	12 V / 11,2 Ah
Alternateur	333 W
Phare	12V / 55/60W

TRANSMISSION

Embrayage	Multidisque en bain d'huile
Commande	Hydraulique
Boite	5 rapports
Réduction primaire	1.652 (76/46)
Rapports	1 3.166(38/12)
	2 2.062(33/16)
	3 1.545(34/22)
	4 1.250(25/20)
	5 1.034(30/29)
	6 /
Réduction finale	2.166 (39/18)

Transmission finale Chaîne à joints toriques au pas de 530

CADRE

Type Double berceau tubulaire en acier

PARTIE CYCLE

Dimensions (LxlxH) 2 195 x 835 x 1 130 mm

Empattement 1 490 mm

Angle de chasse 27°

Chasse 114 mm

Rayon de braquage 2,7 m

Hauteur de selle 795 mm

Garde au sol 125 mm

Poids tous pleins faits 248 kg

SUSPENSIONS

Type	Avant	Fourche ø 41 mm réglable en précharge
	Arrière	Double combiné amortisseur, réglable en précharge

ROUES

Type En aluminium coulé à 5 branches

Jantes	Avant	18M/C x MT 2,50
--------	-------	-----------------

	Arrière	18M/C x MT 4,00
--	---------	-----------------

Pneumatiques	Avant	110/80-18
--------------	-------	-----------

	Arrière	140/70-18
--	---------	-----------

FREINS

Type	Avant	Double disque hydraulique flottant ø 296 avec étriers à 3 pistons combinés avec antiblocage ABS
------	-------	---

	Arrière	Simple disque hydraulique ø 256 mm avec étrier combiné à simple piston, antiblocage ABS
--	---------	---

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

* Données résultant de tests effectués par Honda dans le strict respect des normes WMTC. Ces tests ont été menés par un pilote seul, sur route ouverte et avec un modèle standard sans équipement optionnel supplémentaire. La consommation de carburant peut varier selon le style de pilotage, l'entretien apporté au véhicule, les conditions météorologiques, l'état des routes, la pression des pneumatiques, la présence éventuelle d'accessoires, la charge, le poids de l'équipage et de nombreux autres paramètres.