

2005 CB1300

L'espace de rangement de 12,4 litres aménagé sous la selle (version ABS : 11,4 litres) s'avère très pratique pour loger facilement et en toute sécurité un équipement de pluie ou d'autres objets utiles.



Le feu à diodes intégré dans la partie arrière s'allume en projetant la forme d'un feu classique à double ampoule.



Inspiré de celui des Superbikes des années 80, le système d'échappement en acier inoxydable de type 4 en 2 en 1 possède un silencieux de grande capacité et des cartouches catalytiques qui réduisent les rejets polluants.



Le bras oscillant en aluminium reçoit des embouts forgés massifs qui supportent l'extrémité des amortisseurs. Ceux-ci disposent d'une bonbonne séparée et sont réglables en détente.



NOUVEAU

Les caches latéraux redessinés sont plus fins pour permettre un appui au sol plus facile et plus sûr.

Les supports de guidons peuvent pivoter de 180° et permettre ainsi de reculer le guidon de 20 mm, offrant une position de conduite plus confortable aux grands gabarits.

Large et traditionnelle, l'instrumentation entièrement électronique offre une visibilité parfaite. Elle dispose d'un ordinateur multifonctions complet et pratique.



Les jantes à 5 branches sont équipées de pneumatiques à flancs "médium" pour une maniabilité optimale. Les puissants étriers 4 pistons mordent des disques flottants de 310 mm pour garantir un freinage rassurant.

NOUVEAU

Le dynamique 4 cylindres en ligne double arbre de 1 300 cm³ dispose d'une alimentation par injection revue pour une plus grande douceur de fonctionnement et une meilleure précision.

NOUVEAU

La version ABS est équipée du système antiblocage de freinage le plus efficace jamais mis au point par Honda, pour un sentiment de sécurité optimal quelles que soient les conditions rencontrées.



2005
CB1300
CB1300 ABS
INFORMATION PRESSE

Introduction

L'imposante CB1300 a été lancée sur le marché européen en 2003 pour satisfaire les amateurs de roadsters "body-buildés". Avec ses lignes qui évoquent sans complexe les grosses superbikes du milieu des années quatre-vingt, mais aussi avec sa technologie aux standards les plus modernes, cette machine impressionnante revendique un retour au plaisir simple de rouler à moto.

Pour cela, elle s'équipe d'un massif 4 cylindres en ligne à injection capable de performances étonnantes du ralenti jusque haut dans les tours. Ce déferlement de puissance et de couple représente un avantage majeur pour de nombreux motards qui ne sont pas focalisés sur les notions de puissance pure, de vitesse de pointe ou de d'angle maxi en courbe. Les accélérations qui accentuent la pression du vent sur le casque et le sentiment de force qui émane d'une telle cylindrée leur apportent certainement plus de satisfactions que la conquête du dernier kilomètre heure. Cette tendance tend d'ailleurs à s'affirmer depuis quelques temps au travers des nouvelles machines qui arrivent sur le marché et par la croissance très importante du segment des roadsters, tout particulièrement en matière de grosses cylindrées.

De récentes études menées auprès des propriétaires de CB1300 ont fait apparaître que nombre d'entre eux étaient relativement âgés et expérimentés, en tout cas affranchis du besoin de "prouver" leurs capacités aux guidons de Supersport ou autres machines exclusives. Par ailleurs, ces mêmes motards ont avoué utiliser régulièrement leur moto pour leurs loisirs, appréciant son confort remarquable tant sur autoroute que sur les départementales montagneuses. Autrement dit, même si elle dispose d'une réserve de puissance importante en cas de besoin, leur CB1300 n'a pas besoin d'être brusquée pour leur apporter tout ce qu'ils attendent d'une moto...

Compte tenu de ce fort sentiment de satisfaction - relevé tant en Europe qu'au Japon, les deux marchés principaux de la CB1300 -, l'équipe en charge du développement a choisi de ne pas procéder à des changements drastiques sur cette moto manifestement bien née, mais s'est au contraire attachée à l'améliorer et la faire évoluer, avec l'objectif de mettre l'accent sur sa qualité d'ensemble et sur le plaisir que chacun peut tirer de ses performances.

Concept

Le cahier des charges de la CB1300 2005 a globalement conservé les mêmes objectifs que ceux de la version initiale. Toujours résumée par le concept “Big Emotion” qui exprime parfaitement les sensations qu’elle distille ainsi que sa superbe qualité de fabrication, la CB1300 continue de faire la part belle au plaisir pur généré par ses dimensions valorisantes et le caractère de son 4 cylindres survitaminé.

Alors que d’autres se contentent d’arpenter les boulevards et de briller entre deux feux, la CB1300 revendique ainsi une adéquation parfaite entre esthétique, performances et comportement dynamique. C’est une moto imposante mais d’une façon accessible, une moto puissante mais pas indomptable.

Plutôt que de remettre en question ce concept, les ingénieurs se sont donc attachés à en affiner plusieurs aspects, comme la facilité d’utilisation au quotidien ou le confort sur longues distances. Dans le détail, on a cherché à optimiser chaque segment de la courbe de puissance, en particulier à bas régime, mais aussi à accroître le confort afin de permettre à la fois aux utilisateurs quotidiens et aux rouleurs de tirer le meilleur parti possible des performances mises à leur disposition.

Parallèlement, le millésime 2005 de la CB1300 est aussi disponible en version ABS, équipée du système antiblocage le plus évolué jamais mis au point pour une moto. Cet équipement à la fois compact et léger garantit des freinages efficaces et progressifs sur la quasi-totalité des surfaces, un avantage évident lorsque les chaussées deviennent incertaines.

Style

Le style dynamique des deux versions de la CB1300 ne revendique pas de changements fondamentaux pour 2005. Conservant les lignes musclées issues des Superbikes des années quatre-vingt et les dimensions imposantes qui ont fait son succès en Europe, la CB1300 assume cette image de “virilité mécanique” qu’elle doit en grande partie à son gros 4 cylindres en ligne.

Autour de ce centre visuel, le cadre double berceau représente une armature simple mais robuste pour accueillir une sélection de composants superbement dessinés et réalisés. Des suspensions ou du système de freinage hautes performances à l’énorme réservoir de carburant en passant par la selle large et accueillante, chaque détail trahit le niveau de qualité exceptionnel de la CB1300. Ainsi, pour ceux qui jugent la valeur d’une chose par le soin apporté aux détails ou à la réalisation plutôt que par le prix, la CB1300 apparaît comme étant l’un des meilleurs investissements que l’on puisse faire aujourd’hui en matière de moto.

Nouveaux caches latéraux plus fins

Paradoxalement, la CB1300 est plus compacte que ses proportions imposantes ne le laissent présager, offrant une position de conduite confortable et une hauteur de selle qui surprend agréablement au moment de poser les pieds au sol. Malgré cela, les ingénieurs ont encore trouvé le moyen d’améliorer l’accessibilité et le confort de manière à répondre aux attentes d’une large frange d’utilisateurs.

Ainsi, le millésime 2005 de la CB1300 et la nouvelle CB1300 ABS offrent-elles toutes les deux des caches latéraux redessinés qui les rendent plus étroites de 20 mm au niveau des jambes (10 mm de chaque côté) et facilitent ainsi l’appui au sol pour les plus petits gabarits. L’assise a également été améliorée pour accroître le confort à longue distance et ajouter aux qualités de la CB1300.

Coloris

La CB1300 ABS et la version standard reçoivent deux coloris différents pour 2005. Le premier est un noir métallique profond du plus bel effet, agrémenté de nouveaux marquages qui accentuent encore l'impression de classe qui se dégage de la machine. Le second coloris est représenté par une variation de bleu plus expansif et qui attirera certainement plus l'attention.

Les caches latéraux redessinés sont revêtus d'une peinture noir mat et agrémentés d'un simple emblème "CB1300" en relief. Les seuls autres marquages présents sur la moto sont l'aile Honda qui orne le réservoir de carburant ainsi que le logo clairement visible à l'arrière, au-dessus du feu arrière à diodes.

Les deux versions de la CB1300 disposent de roues Gris métallique Axis sur lesquelles contrastent des étriers couleur Or.

Coloris

- Noir métallique profond
- Bleu perle Heron

Moteur

L'énorme 4 cylindres double arbre à refroidissement liquide offre des formes incroyablement viriles, ce que confirment ses performances et son tempérament. Pour autant, ce gros monstre de 1 284 cm³ n'est pas l'un de ces moteurs qui exige d'être cravaché haut dans les tours pour faire la démonstration de ses performances. Au contraire, à l'image d'un géant tranquille, la puissance du CB1300 arrive de manière sensible dès les plus bas régimes.

Réagissant avec autorité à la moindre rotation de la poignée de gaz, la CB fait étalage d'un couple de locomotive sur tous les rapports, offrant des accélérations excitantes quelle que soit la vitesse. Mais aussi puissante qu'elle soit, ses réactions restent toujours contrôlables. Délivrante sa puissance et son couple maxi à des régimes relativement bas, son moteur a construit sa réputation sur sa force, sa disponibilité à mi-régime et la générosité des sensations qu'il distille.

Réponse des gaz adoucie

Sur la base d'un moteur né pour délivrer des performances en accord avec ses dimensions, les motoristes ont concentré leurs efforts sur l'obtention d'un comportement et d'un fonctionnement plus confortable au quotidien. Un reproche fait à beaucoup de moteurs à injection est qu'ils présentent un fonctionnement un peu brutal à bas régimes, souvent caractérisé par un "sursaut" précédé d'un petit temps de réponse après chaque ouverture des gaz. Ce genre de phénomène est particulièrement sensible à basse vitesse, lors des manœuvres entre les voitures par exemple. Or des conditions de circulation comme celles-ci requièrent un fonctionnement régulier et des réactions prévisibles, à l'opposé de ces "sauts d'humeur" qui ne favorisent ni l'assurance du pilote, ni le plaisir de rouler. Il faut donc obtenir l'interaction "mouvement de la poignée/réaction du moteur" la plus douce et la plus instantanée possible, un objectif particulièrement difficile à atteindre...

Les motoristes se sont donc appliqués à obtenir une meilleure réactivité à bas régimes en affinant les cartographies d'allumage et d'injection, de manière à fournir instantanément une quantité progressive de mélange aux chambres de combustion. Ces changements de détails ont contribué à minimiser les temps de réponse auparavant perceptibles et, en conséquence, à adoucir grandement le fonctionnement du moteur.

Au final, bien que la CB1300 ait largement bâti sa réputation sur la disponibilité et la progressivité de ses performances, ses nouvelles qualités à basse vitesse ne manqueront pas d'apparaître comme une révélation à ceux qui la connaissait sous son ancien visage.

Partie cycle

Conservant l'architecture classique mais légère et rigide de la version originelle, le cadre double berceau en acier offre à la CB1300 un comportement d'une agilité insoupçonnée tout en contenant la puissance et les contraintes engendrées par le gros 4 cylindres. Pour optimiser encore la sensation de performance tout en préservant le pilote des vibrations, un seul des 3 points d'attache du moteur fait appel à des tampons caoutchouc. 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

La CB1300 bénéficie d'un jeu de suspension avant et arrière de très haute qualité qui offre un équilibre idéal entre confort sur longues distances et efficacité en conduite sportive. La fourche à cartouches s'avère souple et rassurante tandis qu'à l'arrière, les deux combinés amortisseurs classiques travaillent de concert avec un impressionnant bras oscillant en aluminium (40 x 90 mm) pour assurer la transmission de la puissance au sol. Ces combinés à réservoir séparé sont associés au bras par l'intermédiaire de deux supports en aluminium massif superbement intégrés au support d'axe de roue arrière, un détail qui démontre une fois de plus le niveau de qualité supérieur revendiqué par les CB1300 et CB1300 ABS.

Roues et freins

Les jantes à 5 branches en aluminium qui équipent la CB1300 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" et son pneumatique participent à l'image "ultra-virile" de la CB tout en autorisant un comportement agile et sans efforts.

Le sentiment de sécurité qui prévaut sur la CB1300 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 310 mm tandis que le disque arrière est freiné par un étrier double

piston. Les durits du double disque avant ont d'ailleurs été modifiées, certaines parties étant désormais blindées pour garantir une meilleure efficacité avec un effort minimal.

Nouveau freinage antiblocage

Tout comme celui qui équipe la récente CBF600 ABS, le système antiblocage qui équipe la version concernée de la CB1300 s'avère particulièrement léger et sophistiqué.

Inerte dans les conditions normales de roulage et de freinage, ce système calcule en permanence la vitesse de rotation de chacune des roues et entre en action dès qu'il détecte la moindre différence entre ces vitesses. Grâce à cela, la nouvelle version ABS revendique un freinage d'une exceptionnelle douceur, capable d'inspirer un niveau de confiance élevé dans les conditions les plus difficiles, au moment où les pilotes – quel que soit leur expérience - en éprouvent justement le besoin.

Le cœur de ce système est une petite centrale électronique (ECU) qui contrôle un modulateur ultra compact commandé par un moteur électrique et qui régule la pression du freinage entre l'avant et l'arrière. Le microprocesseur de 16 bits de la centrale électronique gère en permanence les informations issues de deux capteurs à effet Hall qui enregistrent la vitesse des roues grâce à des roues dentées solidaires des jantes.

Durant le freinage, la centrale interprète les plus infimes variations de vitesse entre les roues avant et arrière (variations tellement faibles et rapides qu'elles restent indétectables par le pilote) qui trahissent les premiers signes du glissement d'un pneumatique. Dans ce cas, la centrale commande instantanément au modulateur de contrebalancer cette variation de vitesse avant qu'elle ne se transforme en glissement plus prononcé et/ou en blocage de roue. Ce résultat est obtenu par une succession ultrarapide (au moins 5 par seconde) de cycles "baisse/maintien/augmentation" de la pression hydraulique, celle-ci restant quoi qu'il arrive à un niveau permettant la décélération la plus efficace possible sans perte de contrôle.

Même sur une machine de la taille et de la masse de la CB1300 ABS, ce système simple et efficace apporte une progressivité et une assurance bienvenues lorsque les conditions de freinage se dégradent ou lors d'un arrêt d'urgence.

Comme tous les autres systèmes similaires installés sur les Honda, la centrale ABS de la CB1300 possède son propre programme d'autodiagnostic qui surveille en permanence les composants électroniques et hydrauliques. Si un dysfonctionnement 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 dans l’instrumentation.

Équipement

Espace de rangement sous la selle

Comme sur la première génération de CB1300, les deux nouvelles versions 2005 disposent d'un vaste espace de rangement sécurisé aménagé sous la selle (CB1300: 12,4 litres; CB1300 ABS: 11,4 litres) 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).

Large instrumentation multifonction

Traditionnelle dans ses formes, l'instrumentation à double compteur n'en est pas moins très moderne et complète avec une montre et une jauge de carburant digitales auxquelles s'ajoute un ordinateur de bord capable d'afficher le kilométrage parcouru (partiel ou total), la température de l'air et même les dates importantes.

Système antidémarrage HISS (Honda Ignition Security System)

Comme de nombreuses autres Honda, la CB1300 est équipée du très efficace système antidémarrage HISS qui empêche le démarrage du moteur sans l'une des deux clefs 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.

Supports de guidon réglables

Afin de permettre aux plus petits gabarits de trouver une position plus confortable, les supports de guidon en aluminium forgés de la CB1300 peuvent pivoter de 180°, ce qui permet au guidon de reculer de 20 mm.

Équipement optionnel

La grosse CB1300 et sa version ABS peuvent être équipées d'une longue liste d'accessoires et d'équipements conçus pour rendre le pilotage encore plus agréable. Parmi ces équipements, on trouve un saute-vent fumé, un porte-paquet avec poignées passager intégrées, des roulettes de protection latérales, des protections de réservoir adhésives et même une alarme sensitive.

Caractéristiques**CB1300 / CB1300 ABS (type ED)****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.	85 kW à 7 500 tr/min (95/1/EC)
Couple maxi.	117 Nm à 5 500 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	5° AvPMH (ralenti) ~ 46° AvPMH (5 000 tr/min)
Bougie	DPR8EA9-9H (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 1 120 mm
Empattement	1 510 mm
Angle de chasse	25°
Trainée	99 mm
Rayon de braquage	2,7 m
Hauteur de selle	790 mm
Garde au sol	135 mm
Poids à sec	234,4 kg (*237,9 kg)
Poids tous pleins faits	258,5 kg (AV : 126,4 kg ; AR : 132,2 kg) *262 kg (AV : 128,2 kg ; AR : 133,8 kg)
Capacité de transport maxi.	188 kg
Poids en charge	449,5 kg (AV : 220,7 kg ; AR : 228,8 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 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 hydraulique \varnothing 310 x 4,5 mm avec étriers 4 pistons (*ABS) et plaquettes frittées
	Arrière Simple disque hydraulique 256 x 6 mm avec étrier double piston (*ABS) et plaquettes frittées.
	*CB1300 ABS

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