

VT1300CX

2010 Information Presse



Introduction

Les customs font partie des incontournables de la moto depuis des décennies. Ils sont achetés par diverses catégories de motards, tous rassemblés par une même passion pour leur machine et par le plaisir qu'ils éprouvent à la posséder. Comme d'autres types de machines, les customs ont évolué au fil du temps. Les premiers modèles construits à la main ont laissé place à des machines souvent proches de l'œuvre d'art, excessivement séduisantes et désirables. La Honda VT1300CX est un custom authentique, tendance « Chopper », un concept radical qui sait pourtant se mettre à la portée de tout un chacun. Audacieuse dans ses lignes, excitante à piloter, la VT1300CX délivre des sensations et une sonorité qui placent directement le pilote au cœur de la légende tout en offrant les mêmes aspects pratiques, la même qualité et la même fiabilité que tous les autres produits Honda. Le tout proposé à un tarif particulièrement abordable.

Concept

Le processus de conception d'une nouvelle moto implique énormément de paramètres. Calculs, mesures et caractéristiques doivent être déterminés avec précision et combinés de diverses manières avant que le résultat optimal ne soit atteint. Chez Honda, ces paramètres s'ajoutent à un autre, encore plus fondamental : la passion pour la moto. La nouvelle VT1300CX est l'exemple parfait de ce qui peut arriver lorsque nos concepteurs et nos ingénieurs sont autorisés à exprimer leur passion jusqu'au bout. Incroyablement innovante avec ses lignes radicales, cette machine va marquer son temps... Elle restera pour longtemps le fruit du travail de personnes qui restent toujours aussi excitées par le challenge que représente la création d'une moto, de vrais enthousiastes qui comprennent ce que signifie le fait d'être totalement investis dans leur création. La VT1300CX capture l'essence même de l'esprit Custom, celui de machines dont le dessin, la sonorité, les sensations sonnent tout simplement juste lorsqu'ils sont bien réalisés, loin des résultats d'une quelconque formule mathématique. Leur longue expérience dans la conception de toute sorte de machine a permis à nos ingénieurs d'associer cet esprit si particulier à la fonctionnalité, au comportement et aux aspects pratiques que l'on attend d'une Honda.

Pour autant, la création de la VT1300CXa représenté un défi considérable. Un équilibre délicat a dû être trouvé entre les fondamentaux des customs - empatement démesuré et chasse exagérée - et les qualités de comportement propres à toutes les Honda.

Les premières bases du dessin d'ensemble ont été posées avec le choix d'une colonne de direction haut perchée ainsi qu'un regard dégagé vers l'avant. Puis une étroite coopération a été mise en place entre l'équipe de designers de Honda Research Americas (HRA) et les ingénieurs Honda au Japon, débouchant sur une multitude d'évolutions et de modifications dès les premières étapes du développement.



Style

Au final, la VT1300CX est une machine conçue et fabriquée pour ceux qui attendaient un vrai « chopper » siglé Honda, avec des lignes classiques et une attitude rebelle qui soient reconnaissables au premier coup d'œil. Pour autant, cette machine cultive une différence unique : elle vous transporte directement dans l'univers des choppers sans contrepartie financière excessive, sans compromis et sans les maux de tête traditionnellement attachés à ce type de véhicules. En d'autres termes, c'est un chopper 100 % Honda.

Pour les choppers comme pour les customs, le style est primordial. Sur la VT1300CX, un subtil équilibre visuel a été défini entre espaces positifs et négatifs, autrement dit entre un avant aéré et une zone plus compacte comprenant le moteur et l'arrière. Très haut perchée, la colonne de direction confère au cadre un aspect « ouvert », notamment grâce à l'espace important créé entre ses tubes supérieurs et la culasse du cylindre avant. Long et fin, le réservoir est également haut placé alors que la selle est ultra-basse. Dans le même esprit, l'impressionnant pneumatique arrière de 200 mm est associé à une étroite enveloppe de 90 mm, elle-même surmonté d'un garde-boue enveloppant. L'impact visuel est encore renforcé par des roues au dessin original et novateur (7 branches à l'arrière / 9 branches à l'avant).

Compact et ramassé, le dessin de l'arrière est accentué par l'importance de l'angle de chasse et la longueur de l'empattement (1 805 mm), le tout offrant à la fois forte personnalité visuelle et comportement routier irréprochable. Les courbes et les lignes harmonieuses marquent un retour à l'essentiel tandis qu'un examen de détail révèle qu'une attention extrême a été portée à chaque composant, à l'image de l'optique chromée du phare avant... Même le feu arrière à diodes s'intègre harmonieusement au garde-boue arrière qui dissimule également le support de la selle passager, tout ceci ayant pour seul but de conférer à l'arrière une image simple et élégante. Douceur et rondeur sont également des termes que l'on peut appliquer au bras oscillant ainsi qu'à l'arbre de transmission placé coté gauche...

Une conception et une fabrication soignées achèvent de donner à ce chopper un air de « fait maison », mais avec la qualité et le caractère économique d'un grand nom.

Coloris

La VT1300CX est disponible en 2 coloris, un brillant Bleu métallique ainsi qu'un Noir intense qui accentuent chacun son style extravagant.

Coloris

- Bleu Métallique Wave
- Noir Graphite

Motorisation

Le moteur est au cœur de l'âme de la VT1300CX. Construit sur la base du moteur largement éprouvé de la VTX1300, le bicylindre en V à 52° de 1 312 cm³ se caractérise par un vilebrequin à maneton unique, par un double balancier d'équilibrage des vibrations et par un nouveau système d'alimentation par injection. Ce bloc puissant et robuste est refroidi par un radiateur qui disparaît pratiquement entre les tubes inférieurs du cadre tandis que, pour conserver la pureté des lignes, la durite supérieure est même dissimulée sous le couvercle du cylindre avant. Un tout nouveau système d'échappement dédoublé et de nouveaux arbres à cames participent à la création d'une motorisation qui délivre des performances de premier ordre en même temps qu'une sonorité incroyable. Une consommation ridiculement faible (la VT se contente de 5 litres / 100 km*) ainsi qu'une transmission par arbre propre, fiable et sans entretien apparaissent enfin comme la garantie que la VT passera plus de temps sur la route qu'au garage...

* Consommation relevée par Honda selon la procédure WMTC.

Partie-cycle

Long et bas, le cadre de la VT1300CX fait appel à un nouvel alliage d'acier haute résistance, chaque élément de cette structure rationnelle et compacte étant étroitement associé à ses voisins. Il en résulte un dessin d'une fluidité remarquable, même dans le domaine des Choppers.

Fin et superbement dessiné, le réservoir de carburant est parfaitement en phase avec la forme du guidon et la dimension des tés de la robuste fourche de \varnothing 45 mm. Les jantes en alliage sont équipées d'un disque de \varnothing 336 mm à l'avant tandis que l'arrière reçoit un élément de \varnothing 296 mm.

Les lignes fluides de ce qui apparaît au premier regard comme étant un arrière rigide dissimulent en fait un ingénieux système de suspension associé à un bras oscillant en aluminium ainsi qu'à un monoamortisseur réglable en précharge (5 positions) ainsi qu'en détente. Un ensemble qui offre des qualités de confort largement au-dessus des standards de la catégorie...

Équipement optionnel

Honda considère la VT1300CX comme une base idéale pour tous ceux qui veulent ajouter une touche personnelle à leur machine. Aussi une gamme complète d'accessoire a-t-elle été développée par Honda Access, parallèlement au développement de la machine. Cette gamme comprend notamment :

- Un dossier en tubes chromés ainsi qu'un coussin qui ajoutent au confort du passager.
- Un habillage de garde-boue arrière chromé
- Un large saute-vent avec supports chromés.
- Un déflecteur de garde-boue avant en ABS injecté aux coloris coordonnés à ceux de la machine.

Fiche Technique

General		
Modèle		VT1300CX
Moteur		
Type		Bicylindre en V à 52°, 4 temps, simple ACT et 6 soupapes, refroidi par eau
Cylindrée		1 312 cm ³
Alésage x Course		89,5 x 104,3 mm
Rapport volumétrique		9,2 à 1
Puissance maxi.		42,5 kW à 4 250 tr/min (95/1/EC)
Couple maxi.		107 Nm à 2 250 tr/min (95/1/EC)
Régime de ralenti		900 tr/min
Capacité d'huile		4,3 litres
Alimentation		
Carburant		Injection électronique PGM-FI avec starter automatique
Diamètre de passage		38 mm
Filtre à air		Gras, à cartouche
Capacité de carburant		12,8 litres
Système électrique		
Allumage		Digital 3 D avec avance électronique
Calage de l'allumage		8° AvPMH (ralenti) ~ 57,7° AvPMH (5 250 tr/min)
Bougie		DCPR6E (NGK); XU20EPR-U (DENSO)
Démarrage		Électrique
Batterie		12 V / 11,2 Ah
Alternateur		381 W
Phares		12 V/ 55 W x 1 (croisement) / 60 W x 1 (route)
Transmission		
Embrayage		Multidisque en bain d'huile
Boîte		5 rapports
Réduction primaire		1,758
Rapports	1	1,900
	2	1,231
	3	0,912
	4	0,757
	5	0,676
Réduction finale		2,661
Transmission finale		Par arbre à cardan
Cadre		
Type		Double berceau en tubes d'acier

Partie cycle		
Dimensions	(LxlxH)	2 575 x 900 x 1 150 mm
Empattement		1 805 mm
Angle de chasse		32°
Trainée		90 mm
Rayon de braquage		4,1 m
Hauteur de selle		678 mm
Garde au sol		126 mm
Poids tous plein faits		303 kg (AV: 128 kg; AR: 175 kg), *309 kg (AV: 131 kg; AR: 178 kg)
Capacité de transport maxi.		160 kg
Poids en charge		463 kg , *469 kg
Suspensions		
Type	Avant	Fourche à cartouche ø 45 mm, débattement 102 mm
	Arrière	Monoamortisseur réglable en précharge (5 positions) et détente, débattement 95 mm
Roues		
Type	Avant	Jantes en alliage à 9 branches
	Arrière	Jantes en alliage à 7 branches
Jantes	Avant	21M/C x MT2,15
	Arrière	18M/C x MT6,25
Pneumatiques	Avant	90/90 R21M/C ()
	Arrière	200/50 R18M/C ()
Pression	Avant	225 kPa
	Arrière	280 kPa (avec passager : 280 kPa)
Freins		
Type	Avant	Simple disque hydraulique ø 336 mm avec étrier 2 pistons
	Arrière	Simple disque hydraulique ø 296 mm avec étrier simple piston

* Version ABS