



La Pan European ST 1100 avait conquis nos routes depuis de douze années. Le sérieux des Honda et les qualités intrinsèques de cette routière l'avaient fait choisir, entre autres, par de nombreuses polices communales. La nouvelle version (STX 1300) a fait évoluer le modèle qui confirme ainsi sa position référentielle de grande routière de haut niveau. PE : c'est Pan European. Cela peut aussi se décliner en Perfection Etablie ou Parfaite Evolution.

La moto Grand Tourisme Pan European est développée pour le réseau routier européen. La STX 1300 associe les qualités de confort, de performance, de conduite dynamique ou tranquille en solo et en duo. Le cardan souple est synonyme de tranquillité d'esprit tout au long des parcours entrepris. De plus, la moto consomme peu. Les 29 litres des deux réservoirs assurent largement les 400 à 450 kilomètres. Dommage que l'ordinateur de bord, vraisemblablement mal étalonné, indiquait, à tort, une consommation de 7,6 litres au cent ! Il propose aussi une fonction aussi inadéquate que source de distraction : la consommation instantanée est adaptée toutes les quinze secondes. Ainsi, une franche accélération après une utilisation du frein moteur affichera erronément une consommation de 2,5 litres au cent.

Les jambes, même des grands gabarits comme le mien, sont efficacement protégées derrière les flans du carénage. La protection qu'il offre est idéale, d'autant que la bulle



s'ajuste pour chaque situation d'une simple pression sur un bouton au commodo de gauche. La molette sous la selle permet aussi d'adapter en un tournemain la précharge de l'amortisseur arrière en fonction de la masse embarquée. Le passager est également gâté : le confort qui lui est réservé frise la perfection. Un regret cependant pour les deux valises latérales qui, si elles contiennent aisément un casque, ne peuvent pas recevoir d'attaché-case.

La Honda, lourde de ses près de 300 kg à l'arrêt, devient étrangement légère au premier tour de roue. Le large guidon, le centre de gravité surbaissé et la stabilité dynamique de

la moto en sont les garants. La souplesse et le couple du moteur cautionnent à chaque instant la puissance suffisante pour se sortir de toute situation. Les freins bénéficient de l'ABS et du Dual-CBS. En conduite sportive, on regrettera la tendance constante au sous virage même dans les grandes courbes. Il est utile d'insister sur le guidon pour respecter la trajectoire prévue.

Le tableau de bord reprend les traditionnels tachymètre et compte-tours. En plus, il offre un cadran résumant les informations suivantes : kilométrages total et partiels (deux), l'heure, les températures extérieure et du liquide de refroidissement, les consommations moyenne et partielles et, à l'approche de la réserve, le niveau d'essence et le kilométrage encore réalisable.

La position des rétroviseurs, qui enchantaient avec la ST 1100, a été légèrement modifiée afin de mieux protéger les mains posées sur le guidon.



Cela a pour conséquence qu'ils reflètent maintenant les poignées éclairées la nuit. Une gêne inutile. Il me fallait bien trouver l'un ou l'autre défaut à cette machine polyvalente de très haute qualité.

Le prix est en relation avec la qualité de l'ensemble : 16.980,00 EUR (avec la clef codée électronique). Il faut cependant considérer aussi la longévité que l'on peut attendre de son achat et la valeur de reprise.

