



## 1800cc 30<sup>ème</sup> anniversaire



Le plaisir de conduire cet « aspirateur à regards » reste toujours le même. D'abord et surtout parce que la position de conduite, même si elle ne satisfait pas les vrais motards, est un régal de confort. Ensuite parce que voir les gens se retourner sur soi satisfait l'ego de la majorité des propriétaires de 4x4 de luxe. Seulement, il faut de l'équilibre pour piloter une GoldWing de six cents kilogrammes quand elle déplace ses deux passagers. En regardant de plus près les caractéristiques de cet engin qui fête son trentième anniversaire, vous y découvrez un acharnement à offrir les superlatifs pour un prix qui les mérite. Cela avec une garantie de trois ans transférable, sans limite de kilométrage.

Avant de vous engager dans la lecture de cet article, voyons ce que nous en disions en 2002 et en 1984. Tout y est dit ! La GoldWing 1800 est la digne héritière d'un projet tendant à offrir luxe et haut niveau de performance. Un sondage réalisé sur une population de jeunes couples de 27 à 35 ans, possesseurs d'une 1520cc, financièrement établis, ne regardant pas à la dépense, a orienté les concepteurs vers cette cylindrée impressionnante. Aujourd'hui, les clubs de GoldWing sont légions et il n'est pas rare de trouver sur son pare-brise une invitation à l'une ou l'autre manifestation locale. Les gens que vous y rencontrez viennent de tous les milieux, avec une passion commune.

Les technologies qui font partie de l'offre sont multiples. Quelque trente-six brevets techniques ont été

déposés lors du projet de conception de la GW 1800. Cette moto atypique est une vitrine de savoir-faire et elle est capable de le faire savoir. Les paliers du vilebrequin Nickalloy sont formés sous haute pression. Ce sont eux qui concourent au silence dans toutes les plages de fonctionnement du moteur. Celui-ci est monté dans le châssis alu et contribue à sa rigidité flexible.

Ces deux notions contiguës autorisent la maniabilité, la manœuvrabilité de cet engin de quatre cents kilogrammes tous pleins faits. Le système de freinage, équipé du Dual-CBS, répartit les pressions des maîtres-cylindres entre les trois disques en fonction du lieu de la commande (la poignée droite ou la pédale droite) au moyen de clapets modulateurs. L'ABS contrôle et optimise la pression de freinage comme sur une voiture. Il est associé au système d'anti-plongée commandé par la pression du liquide de frein. Abandonné par d'autres constructeurs, ce système a été revu et adapté par Honda. Impressionnant !

Les rangements de la GoldWing font aussi sa renommée. Près de cent cinquante litres ! Les casques, les vestes, les gants, le gsm, l'attaché-case, le casse-croûte, la paire de lunettes solaires et la canette de soda trouvent leur place à côté de la crème solaire et les paires de chaussures de ville. Bientôt, à la fin de l'été, les commodos fleuriront tant il y a des boutons prêts à éclore. Démarreur, RDS, cruise control, changement de stations et volume de la radio, clignotants ou clignoteurs, marche arrière, balance et fader, feux de détresse n'en sont que quelques-uns.

Dans ce modèle 1800cc, les roues retenues sont une dix-huit pouces à l'avant et une seize pouces à l'arrière. Les clignotants s'arrêtent automatiquement après le virage. Le réglage du pare-brise est resté manuel avec six cranages. Une façon simpliste d'éviter le poids d'un moteur électrique supplémentaire. Une loupiotte se manifeste lorsque le cinquième rapport est enclenché. Heureusement, parce que la puissance du moteur inviterait aisément à chercher encore quelques rapports supplémentaires. Et enfin, un constructeur s'est décidé

à allumer deux témoins différents au tableau de bord "Cruise on" et "Cruise set" pour indiquer que le régulateur de vitesse est disponible et actif.

Le responsable public autorisant la commercialisation de puissances indues en même temps qu'il les condamne génère plus de comportements inciviques qu'il ne le croit. Les bandes blanches, les taques d'égouts, les passages pour piétons sont toujours des pièges tendus aux motards qui, soit dit en passant, décongestionnent les files du matin. Heureusement, la 1800 demande une conduite anticipative, coulée et exige un ralentissement avant tout virage pour négocier celui-ci en accélération. Les attrapes de la route sont donc un souci constant du "passager" au guidon. Puis, la santé naturelle et l'exceptionnelle maniabilité de la GoldWing corrigent d'elles-mêmes les hypothétiques erreurs de conduite ou les écarts nécessaires pour trouver le tracé idéal.

Lors de cet essai, il nous est apparu à nouveau que les gestionnaires du réseau routier peuvent encore faire des progrès dans leur recherche de sécurité pour tous... Il a maintes fois été fait mention des dévers dans les ronds-points qui pénalisent les motards, surtout quand des taques d'égouts métalliques y apparaissent, bien plantées au milieu de la courbe. Rétorquer que les évacuations d'eau de pluie doivent se faire vers l'extérieur et que le dévers inverse pourrait inciter les Alesi et autres Fangio à prendre des risques inutiles sont paroles d'hérésiarque.

La GoldWing, évoluée du point de vue technique est proposée à un prix étonnamment accessible pour ce qui est offert. On regrettera bien la politique Honda qui propose des accessoires à des tarifs injustifiés. Puis, avec un grand sourire, nous pourrions aussi manifester un besoin d'une boîte automatique séquentielle, d'un GPS sur base de DVD. Au point où nous en sommes, allons-y et exigeons la connexion à internet par satellite puisque la demande d'un lecteur CD a été comblée entre temps, deux roues supplémentaires et un toit, un moteur diesel ou hybride, un treuil et des pare buffles. Il restera à changer le nom du nouvel engin... qui ne donnera jamais la liberté et le plaisir de conduire qu'offre la GoldWing.