

## Mon avis après 22.000 km en HONDA Silver Wing 400

Entre août 2006 et février 2008, j'ai parcouru près de 23.000 km avec mon Silver Wing 400. La randonnée PACA et la randonnée de Jef en Vendée expliquent en partie ce kilométrage, mais c'est surtout, comme je le disais dans l'article précédent (9000 km en SW), l'extraordinaire envie de rouler que procure le SW qui en est la cause. J'ai la chance d'habiter dans le Var où le ciel bleu est fréquent. Non seulement je l'utilise pour aller au boulot, mais le SW est tellement agréable à piloter qu'il ne se passe pas un week-end sans que j'aille me faire une petite balade. Je ne regrette donc absolument pas le choix fait en 2006, même si il m'arrive souvent de songer à plus gros. Pour tout dire, après mon SX8 125, j'aurais bien acheté un BB 650 mais le prix de la bête et le réalisme face à ma relative inexpérience m'avaient finalement conduit à choisir le SW 400 vendu à moins de 6000 euros. Les quelques lignes plus bas ont pour objectif de vous faire part de mon avis sur le Silver Wing 400, après un peu plus de 22.000 km. J'ai essayé d'être objectif et de rassembler ici, dans le désordre, ses qualités et ses défauts. La puissance du SW 400 me semble toujours correcte (38 cv), la vitesse de pointe également (157 km/h GPS) même si on en veut toujours plus. En ville, malgré une petite appréhension en raison de son poids, la souplesse de son bicylindre et sa maniabilité font toujours merveille et facilitent les manœuvres comme la circulation entre les voitures. Sans être une bête de course, ses accélérations sont généreuses et permettent sans peine de s'extraire de la circulation. Sur la route, les dépassements sont faciles. Sur l'autoroute, même à 130 km/h réels, il reste une bonne marge de puissance et il faut attaquer de grosses cotes pour constater un signe d'essoufflement. En ce qui concerne le comportement routier, contrairement à ce que je disais dans mon premier article (9000 km en SW), j'ai fini par constater le fameux louvoiement dont il est parfois fait mention. En général il se produit dans les grandes courbes à haute vitesse. Il suffit toutefois de tenir le guidon et de réduire un peu l'allure pour que tout rentre dans l'ordre. En conduite plus « cool », le SW est très sécurisant. Le freinage couplé est un régal et fonctionne toujours aussi bien. La suspension arrière, un peu sèche en solo sur les raccords au début, est visiblement assouplie et à 22.000 km le confort général est au top. La selle est toujours aussi confortable et n'a pas pris une ride. À 22.000 km, la peinture et les plastiques sont comme neufs et les charnières n'ont pas pris un millimètre de jeu. La finition est toujours aussi flatteuse et les rangements, nombreux et bien conçus, sont toujours aussi appréciables. Cependant, comme je le notais auparavant, si le coffre est très grand on regrette à la longue l'absence d'une ouverture électrique. Les deux pneus ont été changés à 12000 km (voir entretien), et si le pneu arrière devra l'être à 24000, les plaquettes de frein n'ont toujours pas été changées. Sans doute faudra-t-il le faire à la révision des 24000 qui prévoit d'ailleurs une purge du circuit de freinage. Toutes les ampoules ont tenu le coup. Tous les accessoires fonctionnent. À 22.000 km le SW démarre toujours au quart de tour et je n'ai eu aucun problème de batterie. Pourtant mon SW couche dehors et même dans le Var il gèle en hiver. La consommation moyenne s'établit toujours à 4,6 litres en conduite normale. Je dépasse rarement les 5 litres même lorsqu'il m'arrive de « m'énerver » un peu. Bien sûr, à grande vitesse (!) sur l'autoroute, il faut compter 6 litres voire plus. Mais ça ce n'est pas spécifique au SW. Je ne serai pas honnête si je ne signalais pas les défauts que je trouve au SW : En premier lieu, si le tablier est très protecteur, la bulle n'est pas faite pour abriter une pilote de 1,85 mètre. Il lui manque à mon goût un peu de largeur et surtout un peu de hauteur. Ensuite, même si le SW est un des mieux lotis de sa catégorie en la matière, je trouve qu'il manque quelques centimètres pour allonger les jambes. Là encore, ma taille est un handicap. Je trouve également que l'éclairage du SW est perfectible de nuit. À mon goût il n'éclaire pas assez sur les côtés et je trouve ça gênant dans les virages. Les deux optiques verticales y sont certainement pour quelque chose. L'absence de Warning et d'indication de température extérieure sont également à mettre du côté des défauts. S'ils sont de très bonne qualité et ne vibrent pas, je trouve également que les rétroviseurs installés sur le guidon ne sont pas aussi pratiques qu'ils étaient fixés sur la carrosserie. Je suis en effet obligé de bouger le buste pour m'assurer qu'il n'y a personne derrière (encore ma taille ?). Enfin, depuis les 12000 km, un bruit curieux se manifeste parfois à chaud du côté de la transmission lors des reprises à basses vitesses. Signalé dans les forums Internet, ce défaut engage visiblement pas la fiabilité du SW et il est généralement réglé au cours de la visite des 24000 km. Pas dangereux donc, mais peu flatteur pour l'égo en ville même s'il ne se manifeste pas souvent. Pour terminer et puisque je parle d'égo, je suis bien obligé que si sa ligne me convient parfaitement, son esthétique dénote un peu dans un paysage où Suzuki, Yamaha, Piaggio et Peugeot ont imposé un design plus moderne. Mais je pense que c'est justement l'aspect sérieux et décalé du SW qui m'a séduit à l'origine. Voilà pour ce compte-rendu d'un utilisateur lambda après 22.000 km en Silver Wing 400. Je pense donc pouvoir dire que Honda propose une très bonne machine bicylindre au rapport qualité prix très intéressant. Les quelques défauts signalés plus haut n'entament en rien le plaisir qu'on éprouve au guidon de ce scooter fiable et bien fini. En résumé il ne lui manque pas grand-chose pour être parfait selon moi : Un poil de puissance en plus, un poil de place en plus pour mes longues jambes et une bulle un peu plus large et un peu plus haute, voire réglable électriquement. Ça ne vous rappelle rien tout ça ? A suivre&hellip;