

# Quel coût pour un roadster japonais ? Exemple du CB650F

17 septembre 2021



Est-ce que vous savez à combien vous revient votre moto, tout compris avec l'entretien et l'assurance ? Avec cette série d'articles, je vais essayer de déterminer le coût réel d'utilisation d'une moto. Je vais me baser sur ma propre expérience avec mon ancienne CB650F, mais aussi faire l'exercice avec [mon Scrambler Desert Sled](#). L'étude des offres de [locations avec option d'achat](#) ou [à la journée](#) seront aussi des thématiques que j'aborderai dans d'autres articles.

## Achat

L'achat d'une moto est la première grosse dépense à prévoir, même s'il ne faut pas oublier l'équipement du pilote, l'assurance et l'entretien qui seront décrits un peu plus tard. Si acheter comptant permet d'obtenir le tarif le plus intéressant, ce n'est pas forcément possible pour tout le monde.

Un crédit est souvent envisagé, et celui proposé par le concessionnaire n'est pas forcément la meilleure option, sauf offre promotionnelle à 0% ou 1% d'intérêt. Enfin, vous pouvez faire un crédit, même pour un achat

d'occasion, ce n'est pas limité à du neuf. Tout cela sera l'objet d'un article dédié.



CB650F, roadster moyenne cylindrée Honda

De mon côté, pour ma première moto, **j'ai préféré l'acheter neuve et au comptant**. Neuve, car je voulais une moto moderne, avec ABS (qui n'était pas obligatoire à l'époque), fiable, et sous garantie. Les occasions récentes avaient finalement un prix proche du neuf ou éloignées de mon domicile.

Pour l'achat comptant, je m'étais fixé un budget, et je ne souhaitais pas faire un crédit pour une « petite » dépense (« petite » par rapport à un achat immobilier par exemple). Si vous n'avez pas le budget, attendez de faire des économies, ou baisser vos exigences pour trouver un modèle que vous pouvez acquérir.

Sur le plan commercial, pour un véhicule neuf en concession, on peut généralement espérer une **remise de 5% sur le prix du véhicule et de 10% sur les accessoires avec la pause offerte**. Ne pas oublier les coûts pour la carte grise, la plaque d'immatriculation, les frais de mise en service et le gravage, souvent demandé par l'assureur. Ce sont plusieurs centaines d'euros en plus.

Au final, pour une Honda CB650F ABS SP millésime 2015 au prix public de 7 600 €, j'ai payé 7 600 € mais avec l'ensemble des services et équipements indiqués dans ce tableau :

Référence	Coût
Véhicule	6 900 €
Mise en route	174 €
Plaque d'immatriculation	25 €
Carte grise	160 €
Gravage	55 €
Protection moteur	216 €
Antivol SRA	70 €
<b>Total</b>	<b>7 600 €</b>

Ce premier chiffre ne suffit pas à déterminer le coût d'utilisation du véhicule, il faut ajouter l'assurance, puis l'entretien.

## Assurance

Pour l'assurance, **le coût va être très variable** en fonction de la moto, du lieu de résidence ou de l'expérience du pilote. De même, une cotisation mensuelle sera plus chère sur une année, qu'un seul paiement. Bien sûr, lors de la revente, en cas de paiement annuel, vous êtes remboursés au prorata de la période non utilisée.

Légalement, l'assurance au tiers (pour couvrir les dommages causés à un tiers) est le niveau minimal **obligatoire**. Les autres niveaux d'assurance (collision, accident en solo, vol, vandalisme, etc.) ne sont pas obligatoire mais sont essentiels quand on achète une moto neuve et qu'on débute.

Le propriétaire d'un véhicule terrestre à moteur (voiture, moto, ...) destiné à circuler doit l'assurer avec au minimum la garantie responsabilité civile. L'assurance responsabilité civile, appelée parfois *assurance au tiers*, sert à indemniser les victimes des dommages causés par le véhicule.

Source : [service-public.fr](http://service-public.fr)

Le type de moto entre également en jeu. Par exemple la CBR650R (ou l'ancienne CR650F) qui n'est qu'une version carénée du roadster (CB650R ou CB650F) sera plus chère à assurer car considérée comme une sportive. Certes, l'ajout des carénages peut faire monter la note en cas d'accident mais cela reste marginal par rapport au surcoût de l'assurance. Certains jeunes pourraient même se voir refuser l'assurance d'une moto typée sportive. Se renseigner sur le prix de l'assurance est essentiel avant de choisir un modèle de moto. Egalement, **il ne faut pas hésiter à faire plusieurs devis pour comparer les tarifs**. C'est une évidence que je me permets de rappeler dans cet article.

Pour le lieu de résidence, le tarif sera plus élevé en ville qu'à la campagne, ou en fonction des départements. Bien sûr, il ne faut pas tricher. Il faut bien indiquer le lieu de parking *habituel* de la moto, qui doit être le même que celui du certificat d'immatriculation. Le mode de stationnement (sur la voie publique, dans un parking collectif ou dans un garage fermé) est aussi un critère qui détermine le tarif.

Enfin, l'âge du pilote, l'année d'obtention du permis, la durée d'une précédente assurance jouent dans le calcul du tarif. Si vous avez votre permis A depuis 10 ans mais que vous n'avez jamais été assuré à votre nom, vous serez considérés comme un « jeune conducteur ». A l'inverse, si vous avez un permis B et un bonus, il y a des chances que celui-ci soit pris en compte dans le calcul de l'assurance de votre moto. Si vous êtes un bon conducteur en voiture, il y a des chances que ça soit la même chose à 2-roues. Un retrait de permis, un excès de vitesse ou une conduite sous l'effet de l'alcool ne sont pas de nature à faire baisser la cotisation. Une fausse déclaration peut également invalider le contrat et vous priver de couverture.

A noter que souvent lors de l'achat d'une moto neuve, le constructeur « offre » pendant la durée de garantie un service d'assistance. Inutile donc de reprendre cette option avec votre assureur, elle serait en doublon. En revanche, au bout des 2 ans, il est sûrement utile de la rajouter au contrat. Un simple remorquage est souvent facturé 200 € alors que l'option coûte autour de 40 € par an.



En 2018, avec la CB650F !

De mon côté, motard trentenaire avec une expérience auto et en 125cc, j'ai pu limiter le coût de l'assurance, autour de 800 € à l'année.

<b>Année</b>	<b>Cotisation</b>
1	830 €
2	890 €
3	740 €
4 (partielle)	765 € – 190 €
<b>Total</b>	<b>3 415 €</b> soit 2,54 € / jour sur 1 346 jours ou 0,10 € / km sur 35 000 km

## Entretien

L'entretien doit suivre les recommandations du constructeur. En oubliant un rendez-vous ou en refusant de ramener la moto suite à une campagne de rappel, vous risquez de ne plus être pris en charge en garantie.

La première révision des 1 000 km est souvent à prix coûtant ou offerte

lors de l'achat. La fréquence est ensuite annuelle ou alors tous les 6 000, 12 000, 16 000 km, cela dépend de la moto. La fréquence, mais aussi le coût de la main d'oeuvre, sont donc des points à prendre en compte lors de l'achat. Un garage en plein de coeur de Paris aura des tarifs plus élevés qu'à la campagne.

A l'issue de la période de garantie, le petit entretien type *vidange* peut s'effectuer soit même pour faire baisser le coût. Encore faut-il avoir le matériel et la compétence. Chacun son métier.

Ne pas oublier le prix des consommables (pneus, frein, chaîne) à changer en fonction de l'usure, et **pas forcément chez son concessionnaire qui aura des prix plus élevés sur ces prestations** par rapport à des enseignes type Dafy. C'est plus le type de conduite, qu'un nombre de kilomètres, qui va conditionner ces changements.



Auto/moto, faire sa vidage soi même permet d'économiser la main d'oeuvre

Comme on peut le voir sur ce tableau qui représente mes dépenses, le coût d'entretien d'une Honda reste très abordable, à peine 0,03 € / km !

Type	Coût
1 000 km	45 €
12 mois (8 000 km)	100 €
2 pneus (11 000 km)	260 €

24 mois (22 000 km)	100 €	
24 000 km + 2 pneus	580 €	
36 mois (30 000 km)	50 €	
Ampoule feu avant	10 €	
		<b>1 145 €</b>
<b>Total</b>	<b>soit 0,85 € / jour sur 1 346 jours</b>	
	<b>soit 0,03 € / km sur 35 000 km</b>	

## Revente

Plusieurs facteurs entrent en jeu pour la revente. L'état de la moto bien sûr, son kilométrage, son entretien, et à la marge, l'équipement supplémentaire. En effet, un acheteur préfère acheter une moto au meilleur prix et n'est pas demandeur d'une foule d'équipements, comme un nouvel échappement ou de la bagagerie. Gonfler le prix de vente « à cause » des accessoires n'est pas une bonne idée. Cela permet de se différencier des autres annonces, en en proposant « plus » pour le même prix, mais pas forcément pour augmenter le prix de vente.

Avec ma CB650F en édition SP, qui était plus chère que la CB650F « normale » car équipée de série avec des nombreux accessoires (capot de selle, saute vent, garde boue imitation carbone, ligne Termignoni), je me suis retrouvé face à ce problème. Pour les acheteurs, il n'y avait qu'une CB650F et ils comparaient les prix, sans tenir compte du fait que j'avais une série spéciale suréquipée.



Qui se souvient de ma CB650F ?

Le kilométrage a aussi un impact fort sur le prix de revente. **L'usage moyen d'une moto en France est de 3 000 à 4 000 km par an.** Avec 35 000 km en 3,5 ans, je suis largement au dessus. Les annonces concurrentes étaient des véhicules autour de 15 000 km quand ma CB affichait 20 000 km de plus. La « bonne » nouvelle est que la grosse révision des 24 000 km, qui est souvent la plus chère, était déjà faite sur la mienne.

En revendant ma moto **4 100 €**, elle avait presque atteint sa décote

maximale. A moins de 4 000 €, on trouve des motos beaucoup plus anciennes, en mauvais état ou avec de nombreux propriétaires et un historique incertain. Ma moto était sûrement une bonne affaire même si le kilométrage pouvait faire peur, même si 35 000 km sur une Honda, c'est comme si elle sortait de rodage !

Si un petit rouleur pourra revendre sa machine plus chère, le coût de revient au kilomètre sera aussi plus élevé. De mon côté, cela correspond **0,10 € / km**.

	Type	Coût
Achat		7 600 €
Revente		- 4 100 €
		<b>3 500 €</b>
	<b>Total</b>	<b>soit 2,60 € / jour sur 1 346 jours</b> <b>soit 0,10 € / km sur 35 000 km</b>

## Coût total

Au final, le coût d'utilisation d'une moto correspond à la somme de trois catégories :

- le véhicule en retranchant le prix de revente à celui de l'achat ;
- l'assurance ;
- l'entretien.

Le coût du carburant, qui est variable en fonction du mois/années/indice d'octane, ou du nettoyage (station de lavage, produits nettoyant, graisse, lingettes, etc.), ne sont pas comptés.

Le coût de l'équipement du pilote (casque, gants, veste, etc. entre 500 € et 1 000 € pour une première tenue complète) est aussi exclu du calcul puisqu'il n'est pas lié à une moto.

Enfin, pour les plus pointilleux, le coût du permis A (dans les 800 €, soit 40 €/heure) est également écarté de ce calcul.

	Type	Coût
Véhicule		7 600 € - 4 100 € = 3 500 €
Entretien		1 145 €
Assurance		3 415 €
		<b>8 060 € *</b>
	<b>Total</b>	<b>soit 5,99 € / jour sur 1 346 jours</b> <b>soit 0,23 € / km sur 35 000 km</b>

*\* Coûts entre 2015 et 2019, avec les années et l'inflation, le coût ne peut que monter*

La première constatation est que **le coût de l'assurance est élevée**. Forcément, en tant que jeune conducteur avec une première moto dans une grande ville et avec un contrat tous risques, le coût de l'assurance représente le triple de l'entretien. Ce coût pourrait être réduit en baissant le niveau d'assurance (retirer le risque de vol ou d'accident en solo) mais, à l'inverse, il pourrait être plus élevé pour une jeune-jeune permis, sans bonus auto. Le coût de l'assurance n'étant pas lié au kilométrage du véhicule, on peut partir sur un coût par jour, soit dans mon cas 2,54 € ou 75 € par mois.

Pour l'entretien, il est fortement lié au kilométrage. **La révision des 24 000 km est souvent la plus chère, avec le contrôle du jeu aux soupapes**. Les consommables (pneumatiques, plaquettes de frein, chaîne de transmission) seront aussi des dépenses à prendre en compte. Un petit rouleur se contentera d'une simple vidage annuelle, dans les 100 € en concession ou 50 € en la faisant soit même, sans jamais atteindre les 24 000 km. L'entretien est donc une dépense à calculer en fonction du kilométrage, et non du nombre de jours, soit dans mon cas pour 35 000 km, un coût d'utilisation de 0,03 € / km. C'est vraiment peu et c'est l'avantage de rouler avec une japonaise, souvent synonyme de fiabilité et de faible coût d'entretien.

## Conclusion

Ce roadster CB650F était ma première moto avec le permis A. Si l'assurance était logiquement élevée, le prix de l'entretien est resté très abordable. Ayant beaucoup roulé, en tout cas plus la moyenne des français, le prix de revente a été assez faible. Mais avec un prix public conseillé en neuf abordable, 7 000 € pour la version standard, ou 7 600 € pour ma version SP en 2015, c'est beaucoup moins que l'actuelle CB650R proposée par Honda à 8 250 €.

Ce premier article avait pour objectif de calculer le coût global d'utilisation d'une moto. La prochaine étape sera de faire le même exercice avec ma moto actuelle, une Ducati Scrambler Desert Sled. L'étude des offres en LOA (location avec d'option d'achat) ou les locations de courte durée pour un week-end ou pour la semaine sont présentées dans les articles suivants.

---

## Sommaire de la série

- *Quel coût pour un roadster japonais ? Exemple du CB650F*
- [Quel coût pour une moto italienne ? Exemple du Scrambler Ducati](#)
- [Quel coût pour une moto en location à la journée ?](#)
- [Quel coût pour une moto en LOA ?](#)
- [Quel coût pour une moto d'occasion le temps d'un road trip ?](#)